

**CONSULTA PÚBLICA Nº 02/2015 - TRANSPORTE COLETIVO
FORMULÁRIO-MODELO PARA APRESENTAÇÃO DE CONTRIBUIÇÕES**

Participante/ Empresa/ Contato	Minuta/Documento (indicação de qual documento se refere a contribuição - Edital, Contrato ou anexos)	Dispositivo, item ou conteúdo da minuta (transcrever o dispositivo ao qual a contribuição se refere, ou determinado assunto tratado em seu conteúdo):	Contribuição (indicar as observações, dúvidas, críticas ou sugestões acerca do dispositivo ou assunto):	Redação sugerida para o dispositivo (apresentar, se for o caso, sugestão de nova redação para o dispositivo):	Resposta ARTESP
CLAUDIO LUIZ DE CARVALHO/ Pessoa Física 08/01/2016	ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CAPÍTULO 42 - OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA - 42.1 - XIV - Implantar em até 12 meses da assinatura do Contrato e manter a partir de então sistema de atendimento e informação ao usuário que seja devidamente capacitado a receber e processar queixas, solicitações, reclamações e sugestões de modo ágil e eficiente	O sistema de atendimento ao usuário é , fundamentalmente a ouvidoria, o que poderia ficar mais evidente, com a citação da legislação pertinente (Lei 10.294 e Decreto 60.399), que dispõe sobre a proteção do usuário do serviço público.	Implantar em até 6 meses o serviço de ouvidoria, para assegurar ao usuário o controle adequado do serviço, nos termos da Lei nº 10.294/99 e no decreto nº 60.399/14, com a atribuição de receber, tratar e responder às manifestações de queixas, reclamações, solicitações e sugestões de modo ágil e eficiente.	ATENDIDO - ITEM 42.1 - XV
TIAGO HENRIQUE GARCIA DOS SANTOS/ Pessoa Física 15/01/2016	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPÍTULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO - LINHAS DO SISTEMA ATUAL E FUTURO	As linhas do Sistema Atual continuarão no Novo Sistema apresentado pela ARTESP ou serão somente as linhas do Sistema Futuro que irão prevalecer?		RESPOSTA 1: O sistema atual será operado em até 90 dias. Após este prazo, as concessionárias deverão iniciar a implantação do sistema futuro proposto, sendo que os atendimentos intra áreas serão livremente propostos e implantados pelas concessionárias, podendo ser mantidas as linhas atuais, além da criação de novas linhas obedecendo critérios definidos no Edital, tais como obrigatoriedade de 2 partidas por dia sentido ao polo da área de operação. No caso de haver mais de um polo de interesse, as partidas poderão ser somadas. As linhas suburbanas futuras deverão ter no máximo 70 km de extensão, sendo que as linhas suburbanas atuais poderão ter no máximo 120 km e não poderão ser convertidas em linhas rodoviárias. No caso de atendimentos interareas deverá ser mantida a situação existente, com restrições de exclusões e/ou inclusões de seções nas áreas vizinhas, podendo ao longo da concessão a criação e/ou adequação de atendimentos obedecendo critérios definidos no Edital. No caso do serviço rodoviário será permitido o atendimento até 8 seções intermediárias.
			Moro em Barrinha e no Sistema Atual, através de quatro empresas temos ligação com 20 cidades. No projeto apresentado pela ARTESP teremos ligação apenas para 4 cidades, ou seja, uma redução muito drástica. O que seria uma melhora no serviço, para nós aqui, vai ficar pior e muito. Teremos que fazer duas ou até três baldeações para chegar em alguma cidade, conforme esse projeto que a ARTESP apresentou, sendo que no Sistema Atual um ônibus seria suficiente.	Verifiquei que muitas dessas linhas que passam por Barrinha no Sistema Atual, continuarão no Sistema Novo, porém não passariam mais por aqui. Passariam apenas na rodovia. Sugiro revisão nesses trajetos, pois essas (linhas) ligações entre as cidades passando por Barrinha ajudaria muito a população e no trajeto em si. Não alteraria a rota da linha, pois é caminho natural para seguir o itinerário. É mais fácil o ônibus passar por aqui do que os usuários se deslocarem até a rodovia para embarcar Vou listar aqui algumas linhas que a ARTESP quer implantar e que poderiam passar por Barrinha, sem afetar o itinerário proposto: LINHA 212.003 ITAPOLIS X RIBEIRÃO PRETO, LINHA 212.022 CATANDUVA X RIBEIRÃO PRETO, LINHA 212.027 GUARIBA X RIBEIRÃO PRETO, LINHA 212.046 PRESIDENTE PRUDENTE X RIBEIRÃO PRETO, LINHA 312.024 JABOTICABAL X RIBEIRÃO PRETO. Lógico que nem todos horários precisam passar por aqui, mas acho que pelo um por dia, já ajudaria muito a população.	
			No Sistema Atual não existe linha entre as cidades de Ribeirão Preto e Sorocaba, duas grandes cidades do Interior de São Paulo.	Criação de ligação entre as cidades de Ribeirão Preto e Sorocaba, que conforme o Edital são duas Capitais Regionais.	
			No Sistema Atual não existe linha entre as cidades de Ribeirão Preto e Aparecida.	Criação de ligação entre as cidades de Ribeirão Preto e Aparecida. Ribeirão Preto por ser Capital Regional e Aparecida por ser uma cidade turística.	
			Linha do Sistema Futuro: 212.063 - SERTÃOZINHO X SÃO PAULO	Linha do Sistema Futuro: 212.063 - BARRINHA X SÃO PAULO (Via Sertãozinho e Ribeirão Preto)	
ASSUNÇÃO SANTOS - D'MAS Comunicação e Eventos S/C Ltda (Programas de Responsabilidade Social _ PRS) 26/01/2016	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 27: INTERVENÇÃO/ Item 27.1. Nos termos da lei, a Contratante poderá intervir na Concessão, com o fim de assegurar a adequação da prestação dos serviços, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.	Consultem Especialista e não "neguem" a sugestão!	Antes de INTERVIR, convidar para ENDOMEDIAÇÃO	NÃO ATENDIDO
	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 29: PENALIDADES/ Item 29.1: As sanções e penalidades estão descritas no: (29.1.1. Anexo III - Regulamento de Serviços) e (29.1.2: Anexo IV - das Penalidades)	Consultem Especialista e não "neguem" a sugestão!	Antes de PENALIZAR, convidar para ENDOMEDIAÇÃO	
	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 30: DISPOSIÇÕES FINAIS/ Item 30.11: Para dirimir quaisquer questões decorrentes da licitação, não resolvidas na esfera administrativa, será competente o foro da Comarca da Capital do Estado de São Paulo	Consultem Especialista e não "neguem" a sugestão!	Incluir CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA DE ARBITRAGEM	
	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ Item 3.1. Área de Operação 1 - Linhas do Sistema Futuro	Transporte da Linha Bragança - Jundiá - Modelos de ônibus = qual é o critério?		Sendo InterMunicipal com + de 40 Km o Modelo do carro/ônibus tem que ser confortável e NÃO "CIRCULAR"

EXPRESSO ITAMARATI - 02/02/2016	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ Item 3.3. Área de Operação 3	Linha Ilha Solteira - São Paulo (Autos 5806): Esta linha é executada com atendimento de várias seções e 3 horários diários em cada sentido pelas rodovias SP-310, SP-330 e SP-348, com percurso de 661,9km - foi suprimida do Sistema Futuro. No quadro das linhas do sistema Futuro consta a Linha 312.029: Ilha Solteira - São Paulo, para ser operada pelas rodovias SP-310, SP-300, SP-209 e SP-280, cujo percurso é de 725,0km.	Manutenção da linha atual via SP-310, SP_330 e SP-348, mesmo com 2 ou 3 seções intermediárias, tendo como vantagem para o usuário de menor percurso em 63,1km, menor tempo de percurso em 1 hora e menor custo de tarifa.	RESPOSTA 1
		CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ Item 3.1. Área de Operação 1	Linha São José do Rio Preto - Aparecida (Autos 7684): Consta que essa linha do sistema atual é parte do sistema de linhas que serão incluídas na Área 3, contudo, foi totalmente suprimida desta área, observando-se que apenas parte dessa linha foi contemplada com a Linha 112.060 na Área 1: São José do Rio Preto - Americana.	Manutenção da linha atual que atenda toda a extensão do percurso, objetivando não causar transtornos aos usuários, face os elevados índices de aproveitamento atualmente existentes.	
VIAÇÃO VALE DO TIETÊ-1 Data: 03/02/2016	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ Itens 3.1. Área de Operação 1 e 3.5. Área de Operação 5	A linha do Sistema Atual Itu - Jundiá (Autos 395) foi invertida no Sistema Futuro como Jundiá - Itu na Área de Operação 1 (112.040).	Deveria continuar com o seu início em Itu, portanto dentro do Polo de Sorocaba, Área de Operação 5, com manutenção de todos os seccionamentos previstos para esta linha.	ATENDIDO
			A linha do Sistema Atual Itu - São Paulo (Autos 968) da Área 5 não consta no Sistema Futuro nesta Área de Operação 5.	Esta linha Itu - São Paulo deveria continuar fazendo parte da Área de Operação 5, com manutenção dos seccionamentos parciais em Cabreúva e Itupeva.	RESPOSTA 1
			Não faz sentido a cidade de Tietê, que faz parte da RM de Sorocaba, para efeito de licitação estar localizada na Área de Operação 2 - Ribeirão Preto e Polo Piracicaba. Atuais linhas que servem Tietê (Autos 8267 e 8268) tem seu itinerário circulando pela Rodovia Castelo Branco, com seccionamento em Cerquilha e Boituva, que estão na Área 5.	Município de Tietê deveria estar localizada no Polo Sorocaba da Área de Operação 5 - Santos. Sugestão de também incluir Laranjal Pta, que fica a 20km de Tietê.	NÃO ATENDIDO (VIABILIDADE ECONOMICA FINANCEIRA)
Israel Carvalho dos Santos. Pessoa Física. 05/02/2016	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 3: CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO	<p>Conforme foi verificado, foi feita a divisão do Estado em 5 Áreas Operacionais e 56 Pólos, que tem pelo menos uma cidade como referência em relação às outras. Embora o objetivo seja em racionalizar o sistema, o maior temor é que um grupo de empresas ou apenas uma venha a ter mais itinerários que outra, mesmo apresentando a melhor proposta.</p> <p>Como morador da Baixada Santista, para algumas regiões como o Vale do Paraíba, por exemplo, só existe uma só empresa, e verificado de forma mais detalhada no Terminal Rodoviário de Santos, a impressão é que a mesma detém a maioria das partidas seja para Capital, Vale do Paraíba e Interior.</p> <p>Vale ressaltar que muitas vezes a livre concorrência traz mais benefícios ao passageiro, no entanto, quando uma empresa ganha determinada rota, o passageiro que é o consumidor é obrigado aceitar gostando ou não aquela empresa, mesmo que ela tenha uma qualidade do aquém do esperado, pois está presa a esse sistema que muitas vezes dura até 20 anos. A alusão a isso é o transporte urbano feito na RMBS feito pela Viação Piracicabana, pois além das linhas entre os municípios, também faz o transporte municipal em Santos e na Praia Grande. Se formos contabilizar são mais de 1.100.000 habitantes dependentes dessa empresa no que tange o transporte urbano</p> <p>Reforçando: Mesmo com todos os problemas, a melhor forma ainda seria a livre concorrência. Várias empresas atuando no mesmo trecho. Monopólio costuma ser nocivo para o consumidor. E nesse modelo de outorga, privilegia-se a arrecadação do estado, em detrimento dos valores das passagens. É óbvio, se o grupo financeiro dá uma fortuna pra conseguir a concessão, vai querer descontar isso nos valores dos serviços prestados futuramente.</p> <p>Vou citar um exemplo, em Santos tínhamos pelo menos uma empresa diferente para cada região do estado até dez anos atrás, Hoje vejo a Viação Cometa fazendo linha para o Vale do Paraíba (antes era Samavisa) e linhas para São Paulo, outrora feitas pela Expresso Brasileiro. Para se ter uma idéia mais ou menos geral disso, de cada 10 ônibus que partiram de Santos, 7 eram da Cometa, para a Capital, ABC, Aparecida, Sorocaba entre outras.</p> <p>. Em outras palavras, de cada 10 partidas desse local pelo menos sete são de uma mesma empresa ou grupo.</p> <p>A questão de padronização das cores da frota deixa a impressão de que a história da mesma é deixada em segundo plano, pois a pintura é como se fosse a identidade da empresa, onde o passageiro vai associar diretamente a mesma. Necessário uma cautela maior quanto a isso.</p>	<p>Nesse edital definitivo devia deixar claro que uma empresa ao vencer um único pólo, pelo menos dê espaço para todo mundo, pois para o passageiro quando uma empresa tem mais destinos do que outra seja individualmente ou pertencente ao algum grupo ou consorcio fique com a impressão de monopólio e por tabela a qualidade fique prejudicada a curto, médio e longo prazo. Em tese, empresas menores vão sair perdendo e a competitividade fica desigual, pois grupos maiores acabam levando vantagem quando se trata de frota e infra-estrutura, pois grupos de empresas têm chance mais fácil de renovar a frota e se enquadrar nas exigências dos certames.</p> <p>O ideal é estar atento a isso, sem que ocorra desrespeito as Leis Federais 8666/93 e 10520/02</p>	NÃO ATENDIDO. CADA ÁREA SERÁ ATENDIDO POR UMA CONCESSIONÁRIA.
FUSP-1: Federação dos Usuários de Transportes Coletivos rodoviários, Ferroviários, Metroviários e Aéreo do Estado de São Paulo - 04/02/2016	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO - Serviço Suburbano x Serviço Rodoviário	Na qualidade de representante dos usuários, gostaríamos que fosse esclarecido quais linhas deixarão de ser classificadas como suburbanas e que consequentemente terão o custo da passagem majorado e de quanto será esse reajuste, prejudicando o usuário e também qual serão as frequências dessas linhas? As mesmas da suburbana?		As características dos atendimentos futuros (rodoviários e suburbanos) deverão ser mantidos em relação ao sistema atual. Os atendimentos suburbanos atuais serão mantidos, sendo que aqueles que ultrapassam 120km serão desmembrados.
		CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO - Alteração de Linhas	Quais serão as linhas que terão seus percursos alterados, aumentando seus trajetos e seu tempo de viagem com mais paradas, prejudicando a viagem já estabelecida pelos usuários?		

FUSP-2: Federação dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviários, Ferroviários, Metroviários e Aéreos do Estado de São Paulo - 10/02/2016	DECRETO 61.635/2015	DECRETO Nº 29.913/ 1989 - CAPITULO I/ ARTIGO 2º: A estrutura institucional dos serviços de que trata o artigo anterior é composta pelos seguintes órgãos e comissão - Item IV: Comissão de Transporte Coletivo.	O Decreto deixou de prever a constituição de uma comissão tripartite.	Artigo 6º - Fica a ARTESP autorizada a compor na estrutura institucional dos serviços uma comissão tripartite com representantes, em igual número, do poder concedente, da concessionária e dos usuários, nos termos dispostos nos artigos 3º, 6º, 29, incisos VII, XI e XII, 30 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que regulamenta o artigo 175 da Constituição Federal, e, artigo 4º, inciso XXXIX da Lei Complementar Estadual nº 914 de 14 de janeiro de 2002, de caráter opinativo e de fiscalização.	NÃO ATENDIDO
		DECRETO Nº 29.913/ 1989 - CAPITULO IV: DOS DIREITOS E DEVERES DO USUÁRIO/ ARTIGO 30/ Parágrafo Único: Além do preço da passagem, o usuário deverá pagar apenas o prêmio de seguro facultativo, desde que haja concordado em contratá-lo.	O Decreto foi omissivo quanto ao seguro facultativo com a estipulação de entidade representante dos usuários.	Artigo 7º - Além da contratação dos seguros obrigatórios de que tratam os contratos, as transportadoras concessionárias são obrigadas a proporcionar aos passageiros, com a estipulação de entidade de representação dos usuários, seguro facultativo de acidente pessoal.Parágrafo único – O seguro referido neste artigo só poderá ser cobrado do passageiro com expressa menção de ser facultativo, mediante aviso ostensivo a ser afixado no próprio guichê de venda de passagens, visível ao passageiro. Parágrafo único – O seguro referido neste artigo só poderá ser cobrado do passageiro com expressa menção de ser facultativo, mediante aviso ostensivo a ser afixado no próprio guichê de venda de passagens, visível ao passageiro.	NÃO ATENDIDO
FUSP-3	DECRETO 61.635/2015	CAPITULO V: DA FISCALIZAÇÃO, INFRAÇÕES E PENALIDADES	DECRETO DEIXOU DE PREVER A DISPENSA DE PAGAMENTO DE PASSAGEM PARA OS MEMBROS DA COMISSÃO TRIPARTITE E FISCAIS, CONFORME PREVIA O DEC. 29.913/89.	Artigo 8º - Os fiscais e os membros da Comissão Tripartite de Transporte coletivo serão dispensados do pagamento de passagem, mediante exibição de identidade fornecida pela ARTESP.	NÃO ATENDIDO
Secretaria Municipal de Transportes de Jundiaí.	ANEXO V: POLÍTICA TARIFÁRIA	INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA	Incluir a possibilidade de Integração Tarifária entre as Linhas Suburbanas do Aglomerado Urbano de Jundiaí com as Linhas Municipais dos Municípios que o compõe.	-	NÃO ATENDIDO
Richard Melo da Silva. Universidade de São Paulo - USP - 05/02/2016	ANEXO III: REGULAMENTO DOS SERVIÇOS	SEÇÃO II: DA OPERAÇÃO EM MUNICÍPIOS OU REGIÕES QUE NÃO ESTEJAM SOB JURISDIÇÃO DA ARTESP/ Art. 53: É vedado o seccionamento tarifário interno aos municípios e em regiões onde os serviços de transporte coletivo são legalmente atribuídos à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/SP. Parágrafo Único: quando houver interesse do poder concedente local e mediante sua solicitação formal à ARTESP, em seções que manifestamente melhorem o atendimento, será permitido o seccionamento interno aos municípios para ligações suburbanas, desde que devidamente autorizado pela ARTESP.	Acho importante flexibilizar tal item pois em muitos casos um seccionamento de linha da Artesp é uma forma econômica de propiciar transporte entre localidades, cujo atendimento por um serviço próprio da EMTU ou por um serviço municipal pudessem ser antieconômico. Destaco que a legislação que rege a Região Metropolitana de Campinas (RMC) não estabelece restrições à atuação da Artesp e nas regiões do Vale do Paraíba (RMVPLN) e Sorocaba (RMS) há a possibilidade de gestão compartilhada.	Art. 53 É restrito o seccionamento tarifário interno aos municípios e em regiões onde os serviços de transporte coletivo são legalmente atribuídos à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/SP. Incluir novo Parágrafo 2º - A ARTESP poderá aprovar seções entre localidades de uma mesma região metropolitana, de acordo com a legislação, após prévia autorização por parte da EMTU/SP e dos municípios envolvidos.	NÃO ATENDIDO
		CAPITULO IV - DIREITOS E DEVERES DO USUÁRIO/ SEÇÃO I: SERVIÇOS RODOVIÁRIO E SUBURBANO/ Art. 32 - Inciso IV: Ter acesso, com antecedência razoável, a informações sobre linhas, itinerários, horários e tarifas, conforme o contrato de prestação de serviços, normas e regulamentos aplicáveis.	Atualmente há um problema muito grande, especialmente com empresas de menor porte, em relação ao fornecimento de informações sobre horários, destinos e tarifas, pois muitas não tem espaço na rede mundial de computadores e até saber um número de telefone é difícil. Eu sugiro a inclusão da obrigatoriedade em fornecer-se tais informações através da internet, pois atualmente é indispensável o uso dessa ferramenta e é possível ter um espaço simples até gratuitamente.	Art. 32 Inciso IV - Ter acesso, com antecedência razoável e através da rede mundial de computadores (Internet), a informações sobre linhas, itinerários, horários e tarifas, conforme o contrato de prestação de serviços, normas e regulamentos aplicáveis.	SERÁ REGULAMENTADO ATRAVÉS DE PORTARIA ESPECÍFICA

<p>Ricardo Ribeiro da Silva. Empresa: Vale do Sol Dourado comercio e Serviços Empresariais Ltda - 08/02/2016</p>	<p>ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO</p>	<p>NOVO DISPOSITIVO NO CONTRATO</p>	<p>Gostaria de sugerir a inclusão, no Edital e no Contrato de Concessão, a exigência de que a Concessionária contratada ou a Holding controladora dessa Concessionária realize abertura de capital em Bolsa de Valores brasileira, em qualquer segmento de listagem, na categoria "A", no prazo máximo de 3 anos após a assinatura do Contrato. Explico as motivações para minha sugestão: A) Tal medida possibilitaria que nós, brasileiros comuns, pequenos e médios investidores, também pudéssemos nos tornarmos sócios desses projetos por meio da compra de ações dessas concessionárias em Bolsa de Valores, permitindo que não apenas determinado grupo, mas toda a sociedade possa se beneficiar dos dividendos oriundos dessas concessões. Considero esse o principal benefício da minha sugestão. B) Impediria a participações de empresas que não tem compromisso com a transparência, pois ao se tornar uma companhia aberta, a concessionária seria obrigada a abrir seus números a toda a sociedade. É verdade que o contrato já prevê que as concessionárias prestem várias informações à ARTESP, mas sabemos que tais informações não chegam ao conhecimento da sociedade. C) Incentivaria tais grupos econômicos a se financiarem no mercado de capitais, ao invés dos meios tradicionais, que geralmente envolve empréstimos concedidos por bancos públicos. D) Seria uma grande oportunidade para o Governo do Estado de São Paulo mais uma vez demonstrar sua liderança, ousadia e arrojo ao utilizar seu programa de concessões para incentivar o mercado de capitais brasileiro, papel que deveria ser do Governo Federal mas este não o faz, ainda mais considerando que o mercado de capitais brasileiro tem seu epicentro no Estado de São Paulo e tal medida poderia incentivar a geração de novos negócios financeiros, como por exemplo a criação de novos fundos de investimentos voltados para aplicação em ações das futuras concessionárias. E) Não há que se falar em aumento relevante de custos da concessão por conta da adoção dessa exigência. A BMF&Bovespa tem criado segmentos de listagem com custos inerentes muito menores do que possuem as companhias tradicionais, como o programa "Bovespa Mais", onde já estão listadas companhias com faturamento bem menor que o faturamento previsto pelas futuras concessionárias. F) O uso de programas de privatização de empresas e serviços públicos para fomento ao mercado de capitais têm precedente no Brasil. Basta ver o processo de desestatização da telefonia, onde os Editais previam a obrigatoriedade das novas concessionárias ou a Holding controladora destas manterem seu capital aberto em Bolsa de Valores brasileira. Graças a tal medida, hoje nós, brasileiros, podemos ser sócios de companhias de telecomunicações nacionais e estrangeiras como Vivo, TIM e Oi.</p>	<p>X. A CONCESSIONÁRIA ou a sociedade controladora da mesma, deverá realizar abertura de capital em Bolsa de Valores brasileira, em qualquer segmento de listagem, na categoria "A", no prazo máximo de 3 (três) anos após a assinatura do Contrato. A condição de Companhia Aberta deverá ser mantida por toda a vigência do Contrato.</p>	<p>FICA A CRITÉRIO DE CADA CONCESSIONÁRIA. NÃO PODEMOS EXIGIR</p>
<p>Usuário do Transporte (via Ouvidoria - Protocolo nº 711.075) - 07/02/2016</p>	<p>ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS</p>	<p>CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO - Criação de Nova Linha Rodoviária</p>	<p>Gostaria de sugerir a criação e licitação de uma linha rodoviária entre São José do Rio Preto e Sorocaba, sendo esta a nova sede da Região Metropolitana. Pois costumo viajar com certa frequência mas a viagem se torna cansativa e cara pois tenho que ir de Rio Preto até São Paulo e de São Paulo até Sorocaba. Estou fazendo esta sugestão com embasamento no novo Plano Diretor de Transportes e seu Anexo I -Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação, que cita na página 10 do referido anexo I, que São José do Rio Preto e Sorocaba são enquadradas como Capitais Regionais. Por fim essa é a minha sugestão da referida linha citada e espero poder contar com essa ouvidoria para que a minha sugestão chegue aos setores competentes desta autarquia.</p>	<p>Criação de uma linha entre São José do Rio Preto e Sorocaba.</p>	<p>RESPOSTA 1</p>
<p>Gas Natural Fenosa/ Claudia Henrique Provasi - 17/02/2016</p>	<p>MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO</p>	<p>PROPOSTA DE INCLUSÃO NO EDITAL DE USO DE ENERGIA ALTERNATIVA</p>	<p>A Gas Natural Fenosa, Concessionária de Prestação de Serviços Públicos de Distribuição de Gás Natural Canalizado na área sul do Estado de São Paulo, nos termos da Consulta Pública 02/2015 desta ARTESP, sobre o projeto de concessão para prestação e exploração dos serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros (serviço regular) no Estado de São Paulo – Regiões de Campinas, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Santos e Bauru, vem apresentar suas contribuições ao tema, conforme anexos.</p>	<p>Nossas contribuições visam a inclusão no Edital do uso do GNV nas linhas que serão objeto de licitação, conforme acordo entre as empresas e as concessionárias de gás com competência para atuar na área física na qual os ônibus circularão.</p>	<p>NÃO ATENDIDO</p>

Secretaria de Energia e Mineração do Estado de São Paulo - SEEM/ Subsecretaria de Petroleo e Gás - SPG - 26/02/2016	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 2. ESPECIFICAÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS/ Item 2.7 - Veículos		"Não poderão ser utilizados veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação, exceto se dotados de tecnologias de uso de combustíveis alternativos, para os quais poderão ser adotados parâmetros específicos".	NÃO ATENDIDO
Secretaria de Energia e Mineração do Estado de São Paulo - SEEM/ Subsecretaria de Petroleo e Gás - SPG	ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CLÁUSULA 42 - OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA/ Item XXXIII: Ter em sua frota veículos com no máximo 10 (dez) anos de fabricação. Para efeito de cálculo da idade do veículo, serão utilizados o mês e ano do seu primeiro encarroçamento.	A introdução de veículos com tecnologias alternativas ao Diesel por interesse do Operador pode demandar tratamento diferenciado nos aspectos de sua vida econômica útil, -- como no caso de veículos elétricos que possuem vida mais longa---, e/ou de veículos que se utilizem de combustíveis tais como - Híbridos, gás natural, hidrogênio, biocombustíveis etc. - para os quais não haverá inicialmente mercado secundário para uma futura revenda dos mesmos; Assim faz-se necessário a previsão de flexibilizar o tempo de utilização econômica dos veículos associados a cada tecnologia adotada.	"Ter em sua frota veículos com no máximo 10 (dez) anos de fabricação, exceto se dotados de tecnologias de uso de combustíveis alternativos, para os quais poderão ser adotados parâmetros específicos".	NÃO ATENDIDO
Secretaria de Energia e Mineração do Estado de São Paulo - SEEM/ Subsecretaria de Petroleo e Gás - SPG	ANEXO III - REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS	CAPITULO V: EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS/ SEÇÃO V - VEÍCULOS, Art. 62: Não será admitida a utilização de veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação.		"Não poderão ser utilizados veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação, exceto se dotados de tecnologias de uso de combustíveis alternativos, para os quais poderão ser adotados parâmetros específicos.	NÃO ATENDIDO
Secretaria de Energia e Mineração do Estado de São Paulo - SEEM/ Subsecretaria de Petroleo e Gás - SPG	ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	Não há qualquer menção ou citação nos documentos disponibilizados para consulta pública.	Incluir a previsão de recursos para fomentar iniciativas e projetos, executados sob supervisão e coordenação da ARTESP e participação do operador, com vistas a fomentar o desenvolvimento tecnológico e a inovação nos processos, produtos e serviços, aplicáveis na gestão e operação do sistema.		NÃO ATENDIDO
Secretaria de Energia e Mineração do Estado de São Paulo - SEEM/ Subsecretaria de Petroleo e Gás - SPG	PLANO DOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS INTERMUNICIPAIS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS (SERVIÇO REGULAR) - PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE	Não há qualquer menção quanto às possibilidades de adoção de tecnologias e combustíveis alternativos ao Diesel pelas frotas e veículos utilizados no sistema proposto que venham ao encontro de políticas públicas de redução de emissões de poluentes, bem como aos princípios do Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes - PDDT, no tocante aos objetivos do Transporte Sustentável;	Contribuir para aumentar a participação do gás natural na matriz energética do Estado, e conseqüentemente de sua rede de distribuição, em função deste insumo ser estratégico para o Estado de São Paulo, assim como buscar o atendimento ao que estabelece o DECRETO Nº 55.947, DE 24 DE JUNHO DE 2010 - Artigo 42: A Administração Pública Estadual envidará esforços com vista à redução progressiva do consumo de óleo diesel e sua conseqüente substituição por combustíveis mais limpos ou por meio de ações de eficiência, quando da aquisição de novas frotas.	Introduzir parágrafo 8 no item 5 CONSIDERAÇÕES com o seguinte texto: O Plano dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (Serviço Regular), em linha com os objetivos do PDDT- Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes, instrumento de planejamento contínuo utilizado pela Secretaria de Transportes com vistas a subsidiar o estabelecimento de estratégias e ações prioritárias das políticas públicas para o setor de transporte no Estado de São Paulo, ADOTA os princípios do Transporte Sustentável na busca pelo equilíbrio social, ambiental e econômico, incentivando e apoiando iniciativas que visam minimizar e gerenciar os impactos sociais e ambientais na gestão e operação do sistema, e considerando seus objetivos gerais quanto à Qualidade, Desenvolvimento sustentado, Competitividade e Factibilidade.	NÃO ATENDIDO
Secretaria de Energia e Mineração do Estado de São Paulo - SEEM/ Subsecretaria de Petroleo e Gás - SPG	ANEXO V - POLÍTICA TARIFÁRIA	CAPITULO 3 - REAJUSTE TARIFÁRIO	Não limitar o reajuste tarifário aos dados obtidos apenas através da ANP, pois em caso de utilização de combustíveis alternativos, a coleta de preços poderá ser realizada em outra agência reguladora e/ou instituição que acompanha a variação de preços de referência tais como ANEEL, ARSESP, IBGE, FGV, IBGE etc. Para o caso do Gás Natural e da energia Elétrica tratam-se de tarifas públicas, sujeitas a ciclos de Revisões e Reajustes Tarifários específicos.	"Fonte: Coleta de preços junto aos fornecedores para grandes consumidores, no Estado de São Paulo junto à Agência Reguladora e/ou instituição competente de acompanhamento de preços. Este item deverá ser ponderado em função dos combustíveis utilizados na frota em operação, como óleo diesel, gás etc.".	NÃO ATENDIDO
Secretaria de Energia e Mineração do Estado de São Paulo - SEEM/ Subsecretaria de Petroleo e Gás - SPG	ANEXO VI - CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 2. PLANO DE NEGÓCIO/ ITEM 2.7. Preenchimento dos Quadros do Plano de Negócio/ Subitem 2.7.3. Instruções Específicas dos Quadros do Plano de Negócio/ Quadro I: Peças dos Insumos; Quadro II: Coeficientes de Consumo; Quadro XII e Quadro XIII: Consolidação dos Custos Variáveis; Quadro XIV: Consolidação dos Custos Variáveis (Rodoviário e Suburbano); Quadro XIX: Consolidação dos Custos de Pessoal Operacional e de Depreciação (rodoviário e Suburbano).	Alterar o termo "Diesel" para "Combustível", a fim de não restringir a utilização de combustíveis alternativos pelo operador.		NÃO ATENDIDO

Secretaria de Energia e Mineração do Estado de São Paulo - SEEM/ Subsecretaria de Petroleo e Gás - SPG	ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	Capítulo VI: CONCESSIONÁRIA/CLÁUSULA 10: DA CONCESSIONÁRIA/ Item 10.1.I E 10.1.II	Incluir um terceiro objetivo (10.1.III) que enfatize a necessidade do comprometimento da concessionária quanto à colaboração e participação em projetos e experimentos, definidos pela ARTESP, cujos objetivos são o desenvolvimento de estudos e avaliações de novas tecnologias.	"III - Cooperação com a Contratante no sentido de colaborar com estudos e testes que venham a ser necessários com vista ao aperfeiçoamento dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros."	ATENDIDO - INCLUIDO INCISO III
Secretaria de Energia e Mineração do Estado de São Paulo - SEEM/ Subsecretaria de Petroleo e Gás - SPG	ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CAPITULO XVII: OBRIGAÇÕES DAS PARTES/ CLÁUSULA 41: OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE/ Item 41.1.II: Promover estudos técnicos com vista ao aperfeiçoamento dos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros	Incorporar às obrigações do contratante, de forma mais explícita, a promoção de estudos que tenham direcionamento ambiental, de modo a favorecer o transporte sustentável de passageiros e a adoção de combustíveis alternativos ao diesel, mais limpos e com menor nível de emissão de poluentes.	"II - Promover estudos e projetos técnicos com vista ao aperfeiçoamento DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS, INCLUSIVE EM RELAÇÃO à minimização e gerenciamento dos impactos ambientais decorrentes da gestão e operação da Concessão, estimulando a adoção de combustíveis menos poluentes."	NÃO ATENDIDO
Scania Latin America - 01/03/2016	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 2: ESPECIFICAÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS/ ITEM 2.7: VEÍCULOS	Os motores Scania movidos a GNV e/ou Biometano, foram desde o princípio concebidos para uso dedicado destes combustíveis, em nenhum momento adaptados por meio de Kits de transformação. Por conta disto apresentam alto rendimento energético, muito próximo aos dos motores movidos a diesel, com características de funcionamento e operação semelhantes, e com níveis de torque e potência praticamente idênticos. Todas as dificuldades operacionais existentes no passado, perda de potência em função do nível de ocupação de passageiros, ou altitude geográfica da região em que operavam, foram superadas. O chassi Scania movido a GNV/Biometano dispõe de sistemas eletrônicos que verificam a todo instante as condições da operação, reprogramando os parâmetros de funcionamento do motor, garantindo sempre a melhor performance e confiabilidade encontradas nas centenas de veículos Scania que já operam em várias cidades europeias.	Anexo I - Item 2.7: Não poderão ser utilizados veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação. Exceto veículos movidos a Combustíveis Alternativos a Exemplo do Etanol, GNV/BIOMETANO, ORIGINAIS DE FABRICA, MOTORES DEDICADOS.	NÃO ATENDIDO
Scania Latin America			Os motores Scania GNV/Biometano já atende a norma de emissão EuroVI (no Brasil hoje é vigente a norma PROCONVE 7, equivalente a Euro V), com níveis significativamente reduzidos de material particulado, fator crítico para a saúde das populações dos grandes centros. Além disto por operarem com Ciclo Otto, emitem níveis de ruído significativamente menores aos dos veículos diesel. Isto se traduz em qualidade de vida, graças à importante redução de um "ruído de fundo" do qual não se dá conta, mas que está presente principalmente nas regiões de maior concentração populacional, notadamente nas áreas centrais. Outra dificuldade do passado, era o abastecimento do veículo. Não se conseguia completar a capacidade total do tanque de combustível em função da alta pressão necessária, além do tempo que a operação consumia. Hoje este problema está superado, graças à disponibilidade de compressores com alta performance a preços bastante competitivos, garantindo "tanque cheio" com tempos de abastecimento semelhantes aos dos veículos atuais a óleo diesel. Isto permite assegurar viabilidade operacional dentro das garagens e terminais, bem como a autonomia necessária.		NÃO ATENDIDO
Scania Latin America			Nossos motores apresentam arquitetura construtiva muito semelhante à dos motores diesel, com 80% de componentes comuns, o que torna os procedimentos de manutenção nas garagens, muito semelhantes aos das frotas atuais. O mesmo ocorre em relação à carroçaria dos veículos. Em ônibus com altura normal de piso, os tanques de aço são montados na parte inferior do chassi, o que confere aos veículos características construtivas e aparência, idênticas aos dos movidos a diesel. Nos ônibus de aplicação urbana com piso baixo, os tanques de material composto são montados sobre o teto, com técnica de construção totalmente dominada pelos encarroçadores locais. Abordando a questão econômica, podemos assegurar após avaliação de planilha financeira desenvolvida em parceria com os distribuidores do GNV, que todo o investimento a maior realizado na aquisição da frota se paga em até 4 anos, resultando em receita líquida positiva a partir daí, e até o final da vida útil do veículo.		NÃO ATENDIDO

Scania Latin America			<p>Se considerarmos a utilização do Biometano, que tem sido incluído nos planos futuros de muitas cidades Brasil afora, este retorno financeiro se dará em período de tempo ainda menor, considerando tratar-se de fonte energética proveniente da utilização de rejeitos orgânicos gerados em grandes volumes nas cidades, e que hoje na maioria das vezes ainda se acumulam em aterros, sem uma utilização ambiental e econômica apropriada.</p> <p>A utilização do biometano para o transporte, apresenta um amplo potencial de benefícios para as populações, na medida em que contribui para a solução de três grandes desafios: o tratamento e utilização adequados dos resíduos urbanos, oferece a possibilidade da estabilidade tarifária que frequentemente resulta em grande tensão entre autoridades e populações, além de garantir a melhor solução para a questão ambiental, em função da eliminação quase total da emissão de CO2. Compõe assim o chamando ciclo virtuoso sustentável.</p>		NÃO ATENDIDO
Scania Latin America	ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CLAUSULA 42: OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA/ ITEM XXXIII: Ter em sua frota veículos com no máximo 10 (dez) anos de fabricação. (a) para efeito de cálculo da idade do veículo, serão utilizados o mês e ano do seu primeiro encarroçamento.	A aceitação de veículos com idade vinculada à data do primeiro encarroçamento, poderá acarretar para a administração pública, o aceite de veículos com tecnologia inferior a àquela disponível no momento atual (e.g. disponibilidade por exemplo de um chassi 2014, encarroçado em 2016). A fim de evitar tal pratica sugerimos fixar uma distância de tempo máximo para encarroçamento, que seria o ano subsequente ao da produção do chassi (e.g. em 2016, o chassi aceito não deverá ser anterior a 2015). O registro do veículo junto à ARTESP não deverá ultrapassar a data de 31 de março de 2016.	Anexo II/ Clausula 42/ Item XXXIII: Ter em sua frota de veículos com no máximo 10 anos de fabricação . A. Para efeito de cálculo da idade do veículo serão utilizados o mês e ano do seu primeiro encarroçamento, desde que o modelo do chassi seja o mesmo ano do encarroçamento e o mesmo seja registrado até 31 de março.	NÃO ATENDIDO
Scania Latin America	ANEXO III: REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS	CAPITULO V: EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS/ SEÇÃO V: VEÍCULOS/ Art.62: Não será admitida a utilização de veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação. Parágrafo Único: Para efeito de cálculo da idade do veículo serão utilizados o mês e ano do seu primeiro encarroçamento.	A aceitação de veículos com idade vinculada à data do primeiro encarroçamento, poderá acarretar para a administração pública, o aceite de veículos com tecnologia inferior a àquela disponível no momento atual (e.g. disponibilidade por exemplo de um chassi 2014, encarroçado em 2016). A fim de evitar tal pratica sugerimos fixar uma distância de tempo máximo para encarroçamento, que seria o ano subsequente ao da produção do chassi (e.g. em 2016, o chassi aceito não deverá ser anterior a 2015). O registro do veículo junto à ARTESP não deverá ultrapassar a data de 31 de março de 2016.	III Seção V - art. 62 Não será admitida a utilização de veículos com mais de 10 fabricação. Parágrafo único Para efeito de cálculo da idade do veículo serão utilizados o mês e ano do seu primeiro encarroçamento, desde que o modelo do chassi seja o mesmo ano do encarroçamento e o mesmo seja registrado até 31 de março.	NÃO ATENDIDO
ELUX SS EXPRESSO - 1 03/03/2016	Anexo I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3. PLANO DE OEPRACÃO VASICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ Item 3.5. Área de Operação 5: Ligação entre Santos - São Paulo	Atualmente os autos 994 e 9297 efetuam a ligação direta entre as duas metrópolis regionais (São Paulo - Santos, e vice-versa). No sistema futuro a ligação direta entre os dois municípios foi excluída o que irá prejudicar os passageiros. A exclusão da ligação direta entre as duas cidades contraria o próprio conceito da ARTESP de ligação direta entre as duas metrópolis regionais. Em função de diversos fatores, entre eles, a alta densidade populacional, está prevista a criação de duas metrópoles regionais, sendo elas Santos e Campinas. Por que consta no sistema futuro apenas a ligação direta de Campinas com São Paulo? Por que não consta no sistema futuro a ligação direta entre Santos e São Paulo.	Solicita-se a revisão da rede da ARTESP incluindo a ligação direta entre as duas cidades (SÃO PAULO X SANTOS);	RESPOSTA 1
	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO Edital	CAPITULO 22/ ITEM 22.3 - Quando da Assunção dos serviços, as linhas que são caracterizadas como "litorânea" passarão a ser "convencional".	É sabido que a tarifa litorânea, atualmente em vigor, foi criada com o objetivo de recompor os custos excessivos suportados por essas linhas em função de diversos fatores, incluindo a sazonalidade (necessidade de maior quantidade de veículos em um curto período de tempo) e gasto maior com combustível em função do maior tempo de viagem causada pelos congestionamentos.	Solicita-se a inclusão da tarifa litorânea na concessão.	ATENDIDO
	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO E ANEXOS	TRANSPORTE IRREGULAR	Atualmente existem diversas empresas que realizam serviços de transporte intermunicipal irregular sob a alegação de se tratar de transporte por fretamento. Esses transportes não podem ser considerados fretamento pelo fato de não cumprirem as regras legais para a caracterização desse serviço. Apenas na ligação Baixada Santista x São Paulo ocorrem cerca de 180 viagens diárias por sentido. Pergunta-se: A ARTESP efetivamente irá coibir esse tipo de transporte irregular? Como a ARTESP entende que um edital de licitação com outorga à vista em valores elevados pode atrair concorrentes se existem serviços irregulares não fiscalizados pela agência?	Solicita-se a revisão do edital deixando claras as ações que a ARTESP irá tomar no caso dos clandestinos e prever que o concessionário terá direito a ressarcimento por parte do Poder Público em função da ocorrência de transporte clandestino.	NÃO ATENDIDO
EMPRESA CRUZ-1	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3. LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Autos 5847–Ribeirão Preto/Araraquara e 5850– São Carlos/Ribeirão Preto, com dez seccionamentos; Estão previstas a criação das Linhas Rodoviárias abaixo, no Sistema Futuro: 1) 211.036 - São Carlos/Ribeirão Preto, sem paradas intermediárias, o que prejudicará o atendimento aos seccionamentos existentes no Sistema Atual; 2) 212.054 – São Carlos/Campinas, com atendimento à cidade de Americana; 3) 212.055 – São Carlos/São Paulo, sem seccionamentos; 4) 212.066 – Ibaté/São Paulo, com seccionamento em São Carlos.	Permitir que as proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1

EMPRESA CRUZ-1 03/03/2016	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Observando-se a alocação das cidades de Ibaté e São Carlos na Área de Operação 2 – Região de Ribeirão Preto, nota-se a ocorrência de um equívoco, uma vez que, em atendimento aos propósitos que nortearam a divisão das Áreas de Operação, no caso específico, não foram observados: – A importância das localidades abrangidas pela ligação no contexto político, econômico, turístico e social; - A população das cidades atendidas pela ligação; - A infraestrutura de apoio da ligação. Os municípios de Araraquara, Ibaté e São Carlos, geograficamente encontram-se em um mesmo “alinhamento”. No contexto político, importante ressaltar que Araraquara e São Carlos,formam em conjunto uma única Região Administrativa, a REGIÃO CENTRAL, por força do DECRETO nº 32.140, de 14 de agosto de 1990 e Ibaté consta, entre outras cidades, como Sub-Região de São Carlos. No contexto econômico, a pequena distância entre Araraquara e São Carlos, aproximadamente 40 (quarenta) quilômetros, o grande contingente de estudantes universitários nas duas cidades, a significativa quantidade de trabalhadores que residem em uma cidade e trabalham na outra, incluindo-se nesse caso a cidade de Ibaté localizada entre as outras duas, geram um movimento considerável para a economia das referidas cidades. A população das cidades atendidas pela ligação, são mais de 500.000 (quinhentos mil habitantes) somando-se as três cidades, e que possuem no momento um nível de serviço prestado, no setor de Transporte Rodoviário por ônibus de excelente qualidade e em quantidade de horários plenamente satisfatório. A infraestrutura de apoio da ligação é de inquestionável qualidade, contando com pista dupla em ambos os sentidos, pela Rodovia W.Luiz e sem praças de pedágio no trecho, o que reforça ainda mais o contexto econômico. Por fim é importante frisar que o percurso Araraquara, Ibaté, São Carlos, com destino a Campinas e São Paulo é servido por linhas de transporte Rodoviário há mais de 50 (cinquenta anos), por Empresas tradicionais em nosso Estado de São Paulo e que colocar em Áreas de Operação distintas as cidades de Araraquara e São Carlos, os usuários serão os grandes prejudicados, uma vez que no atual sistema, ambos os mercados se complementam e a oferta de horários é muito satisfatória e se houver o desmembramento dessas duas cidades, conforme previsto nas Linhas do Sistema Futuro, ocorrerá perda de qualidade nos serviços com a redução no número de horários oferecidos para cada um dos municípios e conseqüentemente maior espaçamento entre os horários e quiçá nos índices de aproveitamento da ocupação dos lugares ofertados. Diante do ora exposto, por medida de coerência e justiça, pleiteamos que ambas as cidades e conseqüentemente a cidade de Ibaté sejam alocadas em uma mesma Área de Operação em benefício dos usuários.	Permitir que as proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-2 03/03/2016	Anexo I	Linhas do Sistema Futuro	A ligação, atualmente, é atendida pelos Autos 5845 (Reginópolis - Iacanga - Ibitinga - São Paulo). Não está contemplada no Plano Futuro, deixando assim os usuários de Reginópolis e Iacanga sem ligação direta com São Paulo e Osasco. Serão prejudicados 3.619 passageiros/ano.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
	Anexo I	Linhas do Sistema Futuro	Ligação atendida pelos Autos 9249, não contemplada no Plano Futuro, assim, os usuários de Araçatuba, Birigui, Penápolis, Promissão e Lins deixarão de possuir ligação direta com Ibitinga, Araraquara e São Carlos. Serão prejudicados 8.089 passageiros/ano.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-3 03/03/2016	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Autos 8116 entre Araraquara e Campinas terá mudança de Itinerário com aumento de 156 para 176 Km. A mudança de itinerário acrescentará 20 (vinte) Km às viagens entre Araraquara e Americana, pois terá secções com paradas em Rio Claro e Piracicaba, deixando a viagem mais demorada. Mudança de itinerário acrescentará 2 (dois) Km às viagens entre Araraquara e Campinas, pois haverá seção com parada em Limeira. O atendimento ainda terá redução na frequência. Com o desmembramento das cidades de Araraquara e São Carlos, ocorrerá diminuição de horários (frequência) das cidades de Araraquara e São Carlos, para Campinas e Americana. Com destino a Americana, serão prejudicados xxxxxx passageiros.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-3	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	No Autos 5846 - Novo Horizonte / Sao Paulo, tem atualmente 1 (um) atendimento diário à cidade de Campinas. No sistema futuro não haverá esse atendimento. Dessa forma, os passageiros de Novo Horizonte, Borborema e Itápolis não terão atendimento para a cidade de Campinas, prejudicando 2.259 passageiros/ano.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-3	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	No Autos 5848 - Monte Alto / Sao Paulo, atualmente tem 1 (um) atendimento diário à cidade de Campinas. No sistema futuro não haverá esse atendimento. Dessa forma, os passageiros de Monte Alto não terão atendimento para a cidade de Campinas, prejudicando 499 passageiros/ano.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-3	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	No Autos 7640 - Ibitinga / Sao Paulo atualmente tem 1 (um) atendimento diário e fica sem atendimento no sistema futuro . Dessa forma, os passageiros de Ibitinga, Tabatinga e Nova Europa não terão atendimento para a cidade de Campinas, prejudicando 3.264 passageiros/ano.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1

EMPRESA CRUZ-3	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	<p>a) Atualmente a Empresa Cruz na Linha Rodoviária – Autos 8116 – DER – 1977 – TC4 Cod. 48 CAMPINAS/ARARAQUARA, com seccionamentos em Americana, Rio Claro (Trevo) e São Carlos. Referida Linha constou na Área de Operação 3 – Região de São José do Rio Preto; b) Operamos ainda, na Cidade de Campinas através de seccionamentos nas Linhas abaixo: Autos 5846 – DER – 1967 – TC4 – Cod. 48 – Novo Horizonte/São Paulo; Autos 5848 – DER – 1967 – TC4 – Cod. 48 - Monte Alto/São Paulo; Autos 7640 – DER – 1975 – TC4 – Cod. 48 - São Paulo/Ibitinga; c) Nas Linhas do Sistema Futuro, não constou a criação da Linha Rodoviária Campinas/Araraquara e ou vice-versa, no entanto estão previstas as Linhas Rodoviárias abaixo, que interferirão na qualidade dos serviços, a saber: 112.003 - Araraquara/Americana, com seccionamentos em Rio Claro e Piracicaba; 112.004 – Matão/Campinas, com seccionamentos em Araraquara e Limeira; 112.047 – Olímpia/Campinas, com seccionamentos em Taquaritinga e mais cinco cidades. d) CONSIDERAÇÕES: 1) No Sistema Atual, os Municípios de Araraquara e São Carlos, Sedes da Região Administrativa Central (Decreto nº 32.140 de 14/08/1990, cópia em anexo), são servidos com cinco horários diários em cada sentido nos dias úteis e com nove horários nos finais de semana e feriados; 2) Com a proposição do Sistema Futuro, o município de Araraquara, sede de Região Administrativa e Capital Regional, será servido como Seção em Linha, com origem em Matão que não é Centro Sub-Regional e nem Polo de Atividade; 3) A população do município de Araraquara, Capital Regional, utilizando a Linha 112.004 – Matão/Campinas, irá se sujeitar à viagem mais demorada em virtude do seccionamento em Limeira, com o inconveniente da possível indisponibilidade de lugares, pelo fato da viagem ter o seu início na cidade de Matão. Caso venha a utilizar a Linha 112.003 – Araraquara/Americana, a qual secciona em Rio Claro e Piracicaba, também fará uma viagem mais demorada e mais cara em virtude dos seccionamentos já mencionados. Causa estranheza o fato de o município de Araraquara, com mais 220.000 habitantes, ficar sem uma ligação direta com a cidade de Campinas, fato que não ocorre no Sistema Atual. 4) As populações dos municípios de Borborema, Itápolis, Monte Alto, Ibitinga, Tabatinga e Nova Europa, no Sistema Atual são servidas através das linhas descritas na letra b) acima mencionada, com destino à cidade de Campinas. O Sistema Futuro não prevê o atendimento a essas localidades. O município de Taquaritinga será atendido, no Sistema Futuro, pela Linha 112.047 - Olímpia/Campinas.</p>	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-4 03/03/2016	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Será alterado o itinerário do Autos 5844 Araraquara-Itápolis, com acréscimo de 12 Km. Esta situação aumentará o tempo das viagens e os preços para aproximadamente 1.700 usuários/ano.	Permitir que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-4	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Será alterado o itinerário do Autos 8325 Araraquara-Novo Horizonte, com acréscimo de 9 Km. Esta situação aumentará o tempo das viagens e os preços para aproximadamente 13.400 usuários/ano.	Permitir que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-4	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Será alterado o itinerário do Autos 8326 Araraquara-Ibitinga, com acréscimo de 9 Km. Esta situação aumentará o tempo das viagens e os preços para aproximadamente 17.800 usuários/ano.	Permitir que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-4	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Com o desmembramento do Autos 5846, haverá redução na frequência de horários, uma vez que isoladamente (como previsto no sistema futuro), elas não justificam a manutenção dos horários hoje existentes. As cidades afetadas com o desmembramento serão Novo Horizonte, Itápolis e Borborema. Serão prejudicados aproximadamente 53.800 usuários/ano.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-4	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Com o desmembramento do autos 5848, haverá redução na frequência de horários, uma vez que isoladamente (como previsto no sistema futuro), elas não justificam a manutenção dos horários hoje existentes. As cidades afetadas com o desmembramento serão Monte Alto e Taquaritinga com ligação para as cidades de Araraquara, São Carlos, Matão e Campinas. Serão prejudicados aproximadamente 33.500 usuários/ano.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-4	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Com o desmembramento do Autos 7640, haverá redução na frequência de horários, uma vez que isoladamente (como previsto no sistema futuro), elas não justificam a manutenção dos horários hoje existentes. As cidades afetadas com o desmembramento serão Ibitinga, Tabatinga e Nova Europa. Serão prejudicados aproximadamente 20.500 usuários/ano.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-4	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Com o desmembramento do Autos 8338, para as cidades de Araraquara e São Carlos, ocorrerá perda de qualidade e redução do número de horários oferecidos para cada um dos municípios, e conseqüentemente maior espaçamento entre os horários. Serão prejudicados aproximadamente 171.000 usuários/ano.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1
EMPRESA CRUZ-4	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Todos os moradores das cidades de Novo Horizonte, Borborema e Itápolis, Araraquara e São Carlos, atualmente servidos conforme Autos 5846, ficarão sem ligação para as cidades do ABC. Serão prejudicados aproximadamente 14.500 usuários/ano.	Manutenção do atual esquema operacional, permitindo que as Proponentes sugiram o sistema futuro.	RESPOSTA 1

REAL EXPRESSO 02/03/2016	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Verificando o Anexo I, especificamente o modelo atual e futuro relativo à linha São Paulo / Igarapava, operada pela REAL EXPRESSO LTDA, percebemos alteração substantiva no quadro de seccionamentos. No nosso entendimento essa alteração irá afetar os passageiros, restringindo seus deslocamentos entre as cidades hoje atendidas, obrigando acréscimo no tempo de viagem.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
RODOVIARIO IBITINGUENSE 03/03/2016	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3. PLANO DE OPERAÇÃO BASICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.2. Área de Operação 2/ Subitens 212.003, 212.008, 312.024, 312.026	Concluimos que o desmembramento da linha em três áreas distinta, fará com que o passageiro que hoje é acostumado com uma viagem única de Bauru para Ribeirão Preto se sujeite ao desembarque em Ibitinga para uma provável(mas não garantida) baldeação entre Ibitinga á Itápolis e depois uma segunda baldeação entre Itápolis á Ribeirão Preto, isso levando em consideração se as concessionárias das áreas 2 e 3 mantiverem horários que coincidem. Com certeza o prejuízo não será somente financeiro ao usuário (por ser taxado em 3 embarques) mas também pelo tempo que com certeza será muito maior de viagem . Hoje contamos com seis horários diários sendo quatro deles semi-direto entre Bauru e Ribeirão Preto, estes horários foram construídos durante anos de pesquisa aos usuários para atender e trazer melhor qualidade no transporte, isso se reflete na pesquisa encomendada pela própria ARTESP onde o índice de satisfação apontada foi de 83,74% na linha rodoviária e 84,10% na linha suburbana.	Em razão do equilíbrio economico financeiro entre as áreas, propomos a criação das Linhas Rodoviárias na área 4: a) Bauru/lacanga/ Ibitinga/Itápolis/Taquaritinga/ Jaboticabal/Ribeirão Preto; b) Bauru/Ibitinga/Itápolis/Ribeirão Preto, ambas com permissão de seccionamento em outras áreas, com a finalidade de atendimento aos usuários do sistema. Além disso, a exclusão das Linhas mencionadas.	RESPOSTA 1
		CAPITULO 3. PLANO DE OPERAÇÃO BASICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.2. Área de Operação 2/ Subitens 211.021	Atualmente a linha 7496 é de característica SUBURBANA e acolhe todos os municípios que serão atendidos pela linha futura , transformando em RODOVIÁRIA aumentarão os custos dos passageiros.	Transformação da Linha aludida de Rodoviária para Suburbana	RESPOSTA 1
EMPRESA AUTO ONIBUS MACACARI 02/03/2016	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	No caso das novas linhas mapeadas, algumas constam como suburbanas. Atualmente algumas dessas linhas que estão operando são rodoviárias. Há possibilidade de escolha entre rodoviária ou suburbana? Ou a migração para linha suburbana é uma obrigatoriedade? Após a licitação a concessionária poderá transformar uma linha rodoviária em suburbana ou vice-versa?	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 13. ENVELOPE Nº 2 - METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO/ ITEM 13.8. Qualificação Econômico-Financeira/ Subitem 13.8.1. Balanço patrimonial	No caso do Balanço Padrão Sped, a JUCESP não está registrando-os sem provocação, pois o órgão ainda não tem um programa de busca nos arquivos do SPED para capturá-los e registrá-los de forma automática. Assim, pergunta-se o registro é obrigatório ou basta o recibo contendo a entrega do mesmo perante à Receita Federal?		NÃO ATENDIDO
	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Determinadas linhas novas são inviáveis, pois o trajeto alongou-se, ou mesmo inverteu-se. Devem ser realizados estudos para melhores adaptações, evitando-se assim um alto valor tarifário. Por exemplo: Lote 2, Linha Torrinha-São Paulo com parada intermediária em Jaú. É totalmente inviável, o correto seria Jaú-São Paulo com parada intermediária em Torrinha. A licitante poderá apresentar uma rede diferente da constante no edital, indicando ligações mais adequadas?	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
EXPRESSO AMARELINHO	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os municípios de Itapeva e Itaberá tem seu atendimento principal feito pela linha 7448-01 ITAPEVA - ITABERA, uma linha suburbana. Também é atendido por outra linha de Itapeva para Taquarituba Linha 7322-01 ITAPEVA - TAQUARITUBA também suburbana. A demanda para esse par de origem-destino é de mais de 200 mil passageiros/ano. Entretanto no sistema futuro não foi previsto o atendimento dessa ligação através de nenhuma linha suburbana, com isso, no novo modelo esses passageiros sofrerão um reajuste automaticamente de 60% no valor da passagem que pagam atualmente (de R\$ 5,00 para R\$ 8,00). Além disso essa linha tem alto índice de idosos e estudantes que dependem diariamente de Itapeva, por ser sede de Região Administrativa do Estado de São Paulo e possuir várias faculdades e escolas técnicas. Atualmente existem horários que atendem exclusivamente estes estudantes. A referida linha foi transformada em suburbana em 2.004 exatamente pela alta demanda de passageiros que não era suportada enquanto rodoviária, principalmente nos dias de pagamento no início do mês.	Permitir que as empresas possam sugerir a rede do sistema futuro	RESPOSTA 1

03/03/2016	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os municípios de Buri, Taquarivaí e Itapeva tem seu atendimento principal feito pela linha 6562-01 BURI - ITAPEVA, uma linha suburbana. A demanda para esse par de origem-destino é de mais de 360 mil passageiros/ano. Entretanto no sistema futuro não foi previsto o atendimento dessa ligação através de nenhuma linha suburbana, com isso, no novo modelo esses passageiros sofrerão um reajuste automaticamente de mais de 60% no valor da passagem que pagam atualmente (de R\$ 6,90 para R\$ 11,20). Esta linha tem alto índice de idosos e estudantes que dependem diariamente de Itapeva, por ser sede de Região Administrativa do Estado de São Paulo e possuir várias faculdades e escolas técnicas. Atualmente existem horários que atendem exclusivamente estes estudantes. A referida linha foi transformada em Suburbana em 2.004 exatamente pela alta demanda de passageiros que não era suportada enquanto rodoviária, principalmente nos dias de pagamento no início do mês.	Permitir que as empresas possam sugerir a rede do sistema futuro	RESPOSTA 1
VIAÇÃO PIRACEMA-1 02/03/2016	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA ATUAL	No sistema atual deixou de constar as linhas: Tatui a Tietê - Autos 8035. São Miguel Arcanjo a Itapetininga, via Gramadinho. São Miguel Arcanjo a Itapetininga, via Santa Cruz. Itapetininga a Sarapuí.		AS LINHAS PERTENCEM À RM SOROCABA
		CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	No sistema futuro deixou de constar as linhas: Tatui a Tiete auto 8035/ Piracicaba a Tatui auto 7188/ Sarapuí a Itapetininga . Foi criado a linha 511.008 Itapetininga a Tiete via Guari / Torre de Pedra e Quadra, com a interferencia na linha 511.025 Tatui a Itapetininga. Foi criado a linha 511.006 Itapetinig a Itu via Taui, interferindo com a mesma linha.		RESPOSTA 1
VIAÇÃO PIRACEMA-2 02/03/2016	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA ATUAL	O sistema atual deixou de constar a linha Piracicaba x Tatui via Tiete e Cerquilho autos 7188	No futuro essa linha consta como 212.040 rodoviária	ATENDIDO
		CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O sistema futuro não contempla a ligação entre os municípios de Piracicaba e Botucatu que hoje são atendidos através do auto 7118 - Piracicaba - Botucatu. Dessa maneira mais de 70 mil passageiros/anos ficarão desatendidos.	Prever essa ligação no sistema futuro	RESPOSTA 1
			No plano futuro deixaram de constar as linhas hoje existentes como: Piracicaba a Botucatu via Anhembi autos 7118 mais a linha de Piracicaba a Tiete autos 8034		RESPOSTA 1
			o município de Anhembi deixou de ter qualquer atendimento no plano futuro.		RESPOSTA 1
no plano futuro foi criado uma linha 212.041 de São Pedro a Santa Barbara via Aguas de São Pedro e Piracicaba.		RESPOSTA 1			
AUTO VIAÇÃO MARCHIORI 02/03/2016	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O projeto Futuro acabou com a linha suburbana que atende Piracicaba - Saltinho (auto 8033) e contemplou duas linhas rodoviárias (211.014 e 212.040) que irão atender esse trecho, gerando ao usuário aumento de tarifa, ou seja, maior custo para o seu deslocamento.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1
TRANSP. COL. CELICO	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Não consta linha entre PENAPOLIS - JOSÉ BONIFACIO, tipo Suburbana (Autos 6784); O distrito de Salto do Avanhandava (800 moradores) não será atendido no sistema futuro; O autos deve sair da área IV para a área III.	Manutenção desta linha no sistema futuro.	ATENDIDO
			Não consta linha entre LOURDES - JOSÉ BONIFACIO, tipo Suburbana (Autos 6234).	Manutenção desta linha no sistema futuro.	ATENDIDO
			Não consta linha entre NEVES PAULISTA - JOSÉ BONIFACIO , tipo Suburbana (Autos 6826); O distrito de Miraluz (1500 moradores) não será atendido no sistema futuro.	Manutenção desta linha no sistema futuro.	ATENDIDO
			Não consta linha entre TUPÃ - SÃO JOSÉ DO RIO PRETO , tipo Rodoviária (Autos 6781).	Manutenção desta linha no sistema futuro.	ATENDIDO
			O Autos 4895 foi prolongado até Ubarana, através da linha 321.078. Não existe interesse dos usuários neste prolongamento.	Manutenção desta linha no sistema futuro, com seções, itinerário e tipo rodoviário.	RESPOSTA 1
VIASOL TRANSP. COLETIVO - 1	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	1 – O AUTOS 5804 que liga Limeira a Mogi Mirim vira o 112.048, Limeira X Mogi Guaçu. o AUTOS perde 2 seções, Pederneiras e Tabajara. Os passageiros das referidas seções terão as passagens reajustadas.		RESPOSTA 1
			2 – O AUTOS 8367 que liga Araras a Mogi Mirim vira o 112.050 e perde 2 seções, Bonatti e Marimbondo. Os passageiros das referidas seções terão as passagens reajustadas.		RESPOSTA 1
			3 – Foram criadas linhas suburbanas, que na rede atual não existem, entre Mogi Mirim e Conchal, 121.032, entre Limeira e Engenheiro Coelho, 122.009 e entre Araras e Conchal, 122.010, que operam exatamente juntas com os autos rodoviários 112.048 (Limeira X Mogi Guaçu) e 112.050 (Araras X Mogi Mirim). Há um excesso de oferta nos trechos.		RESPOSTA 1
			4 – Foi criada uma linha Conchal X São Paulo, via Araras, que hoje não existe. Essa linha vai correr sobre a linha 112.050, no trecho Conchal X Araras e ainda vai correr sobre a 122.010, que é suburbana e também foi criada e também é Conchal X Araras.		RESPOSTA 1
			5 – A linha Leme X Americana, 112.051, é parte do AUTOS 3892, que atualmente é operado pela Viasol, e que liga Americana a Descalvado. Esse AUTOS foi dividido e ficou parte na Área de Campinas e parte na Área de Ribeirão Preto. Os passageiros que utilizam os trechos mais longos do atual Autos 3892 terão que fazer baldeações e pegar outros onibus para chegar em seus destinos.		RESPOSTA 1

ESTANCIAS METROPOLIS	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3. LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Autos 4568/1960 Suburbana : Campinas - Águas de Lindóia atendendo Campinas, Jaguariúna, Pedreira, Amparo, Serra Negra, Lindóia e Águas de Lindóia se torna a 121.002, Amparo X Águas de Lindóia com 2 seções, e passa a atender Amparo, Serra Negra, Lindóia e Águas de Lindóia. Usuários prejudicados, Suprimindo os Municípios de Campinas, Jaguariúna, Pedreira.		RESPOSTA 1
			Autos 4569/1963 Suburbana : Campinas -Socorro atendendo Campinas, Jaguariúna, Pedreira, Amparo, Serra Negra, Lindóia, Socorro se torna 111.008, Socorro X Campinas com 3 seções, e passa a atender Socorro, Lindóia, Serra Negra, Amparo, Campinas. Usuários prejudicados, Suprimindo os Municípios de Jaguariúna, Pedreira.		RESPOSTA 1
			Autos 5052 /1965 Rodoviário entre Pinhalzinho-Campinas atendendo Pinhalzinho, Monte Alegre do sul, Amparo, Pedreira, Jaguariúna, Campinas se torna 111.004 Amparo X Pinhalzinho com um seção, e passa a atender Amparo, Monte Alegre do Sul, Pinhalzinho. Usuários prejudicados, Suprimindo os Municípios de Campinas, Jaguariúna, Pedreira.		RESPOSTA 1
			Autos 5355/1966 Rodoviário entre Amparo-Itapira atendendo Amparo, Itapira, se torna 121.005 entre Amparo e Pinhalzinho, suburbana atendendo Amparo, Itapira e Pinhalzinho. A linha Futura tornou-se Suburbana prejudicando passageiros que usam o serviço rodoviário.		RESPOSTA 1
			Autos 6792/1971 Rodoviária entre Itapira (Brumado)-Socorro(Monte Alegre do Sul) atendendo Itapira, Serra Negra, Monte Alegre do Sul, Socorro se torna a 111.007 entre Monte Alegre do Sul X Socorro com uma seção atendendo Monte Alegre do Sul, Serra Negra, Socorro. Usuários Prejudicados: Suprimindo Município de Itapira.		RESPOSTA 1
			Autos 7296/1973 Rodoviário entre Amparo -Mogi Mirim (Via Sto A. de Posse) atendendo Amparo, Santo Antonio de Posse e Mogi Mirim, se torna a 121.006, suburbana entre Amparo, Santo Antonio de Posse, atendendo Amparo e Santo Antônio de Posse. Usuários Prejudicados: Suprimindo Município de Mogi Mirim.		RESPOSTA 1
			Autos 7372/1973 Rodoviária entre Pedreira -Mogi Mirim(Via Jaguariúna/Santo A. de Posse) atendendo Pedreira, Jaguariúna, Santo Antônio de Posse, Entr, Holambra, Mogi Mirim se torna a 121.035, suburbana entre Mogi Mirim X Santo A. de Posse, atendendo Amparo, Santo Antônio de Posse. Usuários Prejudicados: Suprimindo Município de Pedreira, Jaguariúna, Entr. Holambra.		RESPOSTA 1
			Autos 7931/1977 Suburbana entre Amparo - Monte Alegre do sul atendendo Pedreira, Jaguariúna, Santo Antônio de Posse, Entr, Holambra, Mogi Mirim nao tem proposta de linha similar, prejudicando usuários atuais da linha.		RESPOSTA 1
			Autos 8632/1978 Rodoviário entre Campinas - águas de Lindóia atendendo Campinas, Jaguariúna, Pedreira, Amparo, Serra Negra, Lindóia e Águas de Lindóia se torna o 111.005 entre Amparo, Pedreira, Jaguariúna, Campinas. Usuários Prejudicados: Suprimindo Municípios de Serra Negra, Lindóia e Águas de Lindóia.		RESPOSTA 1
			Autos 9494/1983 Suburbana entre Amparo X Jaguariúna(Via Pedreira) atendendo Amparo, Pedreira, Jaguariúna se torna 121.003 entre Amparo e Jaguariúna e 121.004 entre Amparo e Pedreira. Passageiros prejudicados pois o trecho passa a ser atendido por duas linhas diferentes, perdendo-se a ligação direta.		RESPOSTA 1
BREDA-1	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 22. INICIO DE OPERAÇÃO/ ITEM 22.3. "Quando da Assunção dos Serviços, as linhas que são caracterizadas como "litorânea" passarão a ser caracterizadas como convencional."	Pela leitura dos dispositivos citados, a tarifa litorânea será provavelmente abolida do sistema futuro. No entanto, mesmo considerando que os serviços litorâneos estarão incorporados nas "áreas" determinadas, o adicional presente atualmente na tarifa litorânea tem externa, repete-se, extrema importância na manutenção da oferta de serviços diante da sazonalidade existente nos atendimentos litorâneos, e que não deixarão de existir em qualquer sistema futuro. Não é necessário demonstrar, pois a ARTESP possui esses dados, mas é fundamental citar que, a título de exemplo, a Breda Transportes realizou no período de 21.12.15 a 04.01.16 mais de 2.500 horários extras! Esses horários só podem ser realizados em virtude de frota adicional disponibilizada para esses serviços, e que no caso presente atinge centenas de outros ônibus, estes deslocados dos serviços de fretamento, conforme autorizado por essa Agência. Pode-se presumir que, no contexto de área, essa frota poderá não ser disponibilizada, também em função da não remuneração, e podemos imaginar que pode haver escassez de oferta e caos no atendimento.		
BREDA-1	ANEXO VI: CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 2. PLANO DE NEGÓCIO/ ITEM 2.6. ELABORAÇÃO DO PLANO DE NEGOCIO/ Subitem 2.6.4.8. "A Proponente deverá considerar, no seu Plano de Negócio tarifa convencional para as linhas do Sistema Atual que estiverem caracterizadas como litorânea, na assunção das mesmas."		Sugestão para ambos dispositivos: "Ainda que denominadas como "convencionais", pela característica idêntica de veículos, os serviços com atendimento litorâneo (linhas litorâneas) manterão os adicionais sobre os serviços convencionais, e serão previstos em tabela específica, cujos percentuais de acréscimos serão da ordem de 20% sobre tarifa convencional, em função dos custos superiores incidentes sobre esses atendimentos."	ATENDIDO
BREDA-1	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 22. INICIO DE OPERAÇÃO/ ITEM 22.3. "Quando da Assunção dos Serviços, as linhas que são caracterizadas como "litorânea" passarão a ser caracterizadas como convencional."	Pela leitura dos dispositivos citados, a tarifa litorânea será provavelmente abolida do sistema futuro. No entanto, mesmo considerando que os serviços litorâneos estarão incorporados nas "áreas" determinadas, o adicional presente atualmente na tarifa litorânea também se		

BREDA-1	ANEXO VI: CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 2. PLANO DE NEGÓCIO/ ITEM 2.6. ELABORAÇÃO DO PLANO DE NEGOCIO/ Subitem 2.6.4.8. "A Proponente deverá considerar, no seu Plano de Negócio tarifa convencional para as linhas do Sistema Atual que estiverem caracterizadas como litorânea, na assunção das mesmas."	nas áreas determinadas, e adicional presente atualmente na tarifa litorânea também se justifica em função do custo superior a que se submetem os veículos de tais operações, e que pelo que se pode perceber estão sendo ignorados nos estudos da ARTESP. Podem ser citados inúmeros exemplos ligados a "custo de operação" todavia é mister destacar ao menos três: a) Pessoal: as jornadas, em dias de maior movimento, são acrescidas em 30% em horas, chegando a 100% (!!) em dias de maiores demandas (feriados), em função dos gargalos viários; b) Combustível: acréscimo de 25% a 35%, também em função do acima citado, somando-se à necessidade de ascender o trecho serrano, o que exige muito mais da parte mecânica do veículo; e c) Peças: em função da maresia e do trecho serrano, e mesmo com o avanço tecnológico dos componentes mecânicos, os ônibus que realizam os atendimentos litorâneos continuam a sofrer com essa questão, gerando desgastes muito superiores aos utilizados nos serviços convencionais.	Sugestão para ambos dispositivos: "Ainda que denominadas como "convencionais", pela característica idêntica de veículos, os serviços com atendimento litorâneo (linhas litorâneas) manterão os adicionais sobre os serviços convencionais, e serão previstos em tabela específica, cujos percentuais de acréscimos serão da ordem de 20% sobre tarifa convencional, em função dos custos superiores incidentes sobre esses atendimentos."	MANTER TARIFA LITORANEA NA FORMA VIGENTE
BREDA-1	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 22. INICIO DE OPERAÇÃO/ ITEM 22.3. "Quando da Assunção dos Serviços, as linhas que são caracterizadas como "litorânea" passarão a ser caracterizadas como convencional."	Pela leitura dos dispositivos citados, a tarifa litorânea será provavelmente abolida do sistema futuro. No entanto, mesmo considerando que os serviços litorâneos estarão incorporados nas "áreas" determinadas, o adicional presente atualmente na tarifa litorânea também se justifica em função das enormes diferenças de infraestrutura viária que liga ao litoral versus a que atende o interior. Como exemplo, quem se destina à Jundiá/Campinas vindo da Capital, conta inicialmente com cinco pistas da Rodovia dos Bandeirantes mais três na Anhanguera, com velocidade permitida de 90km/h (ônibus). Em contrapartida, no trecho de serra, os ônibus só podem circular pela rodovia Anchieta (é proibido descer pela Imigrantes), onde o espaço é limitadíssimo, a quantidade de pistas é menor (duas ou quatro, no máximo), a velocidade permitida também é inferior (50km/h a 60km/h) e ainda há a obrigatoriedade de compartilhar a faixa da direita com carretas e caminhões que se dirigem ao maior porto do país. Somem-se esses aspectos aos milhões de pessoas que acessam o litoral pelas mesmas pistas em dias de maior demanda, e teremos trajetos de ida e volta que atinjam de oito a dez horas para trechos de 150 km (300 ida e volta).		
BREDA-1	ANEXO VI: CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 2. PLANO DE NEGÓCIO/ ITEM 2.6. ELABORAÇÃO DO PLANO DE NEGOCIO/ Subitem 2.6.4.8. "A Proponente deverá considerar, no seu Plano de Negócio tarifa convencional para as linhas do Sistema Atual que estiverem caracterizadas como litorânea, na assunção das mesmas."		Sugestão para ambos dispositivos: "Ainda que denominadas como "convencionais", pela característica idêntica de veículos, os serviços com atendimento litorâneo (linhas litorâneas) manterão os adicionais sobre os serviços convencionais, e serão previstos em tabela específica, cujos percentuais de acréscimos serão da ordem de 20% sobre tarifa convencional, em função dos custos superiores incidentes sobre esses atendimentos."	ATENDIDO
BREDA-2	Anexo I	Auto 4956	O auto 4956 sofreu alteração na rede futura desenvolvida pela ARTESP, sendo incluída como uma seção de outra linhas (512.024) fato que irá prejudicar os passageiros que utilizam essa linha, pois terão que entrar em outras cidades antes de chegarem em seu destino, aumentando o tempo de viagem.	Manter o auto 4956 na rede futura, ou permitir que a concessionária altere a configuração da rede em operação ao longo da concessão.	RESPOSTA 1
	Anexo I	Auto 7401	O auto 7401 foi dividido em duas linhas (512.016 e 512.019), aumentando os custos operacionais sem trazer vantagens para os passageiros.	Manter o auto 7401 unificado na rede futura.	RESPOSTA 1
	Anexo I	Auto 8704	A ligação direta das cidades de Peruíbe, Itanhaém e Mongaguá para Osasco não existe na rede futura.	Criar linha ligando as três cidades com o município de Osasco.	RESPOSTA 1
	Anexo I	Auto 8705	O auto 8705 foi dividido em duas linhas (512.014 e 512.021), aumentando os custos operacionais sem trazer vantagens para os passageiros.	Manter o auto 7401 unificado na rede futura.	RESPOSTA 1
	Anexo I	Auto 9535	A seção de Praia Grande foi excluída na linha 512.013.	Incluir a seção de Praia Grande na linha 512.013	RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	VALOR DE OUTORGA	Critério de maior valor da oferta pela outorga para cada uma das Áreas de Operação. Pergunta: Qual é o valor mínimo de outorga para cada Área de Operação? Serão os valores disponíveis na página 3 do Edital como referência? Sendo eles: Área de Operação 1 – R\$ 162.147.000,00 Área de Operação 2 – R\$ 87.400.000,00 Área de Operação 3 – R\$ 34.324.000,00 Área de Operação 4 – R\$ 263.000,00 Área de Operação 5 – R\$ 51.963.000,00 Consideração: O valor mínimo de outorga como referência está baseado sobre o valor estimado do contrato ou sobre o valor estimado dos investimentos? Vejamos o percentual para outorga mínima sobre o valor estimado do contrato representa 2,91%, 2,27%, 0,91%, 0,01% e 1,63% respectivamente para as áreas 1,2,3,4 e 5 e o percentual para outorga mínima sobre o valor estimado dos investimentos, representa 23,85%, 19,20%, 7,92%, 0,05% e 12,15% respectivamente para as áreas 1,2,3,4 e 5.	OK (linha 3 E 6)	Não. Ambos são calculados com base em parâmetros diferentes, de forma que não se deve tomar em consideração a razão proposta. O valor de contrato é definido a partir do faturamento previsto para o prazo da concessão. O valor de outorga é definido, em que se toma em consideração o fluxo de caixa livre de cada uma das Áreas de Operação. Em outros termos, a outorga não é definida como uma proporção da receita bruta, mas calculada a partir da produtividade dos ativos físicos e dos recursos humanos utilizados em cada uma das Áreas de Concessão.

RAPIDO D'OESTE	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 1. PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE COLETIVO – PDT/ ITEM 1.1. Apresentação	O índice de aprovação dos serviços é de 84% para seus dois serviços, rodoviário e suburbano, sendo que a maioria absoluta dos usuários considera o preço pago pela tarifa justo para o serviço ofertado. Pergunta: Se o sistema atual dos serviços prestados, tem o índice de aprovação de 84% para seus dois serviços, rodoviário e suburbano, porque uma mudança tal exorbitante nos Autos e conseqüentemente nas seções atendidas para o projeto do sistema futuro, uma vez que várias dessas seções não serão mais atendidas, ou serão atendidas de forma que o custo da passagem será maior afetando o desempenho importante na vida social de populações de baixa renda, que utilizam o transporte para o trabalho? Consideração: O projeto do sistema futuro, desabona todo o trabalho conjunto das empresas junto ao usuários ao longo do tempo, modelando o atual sistema a qual possui um índice de aprovação tão alto para os dois tipos de serviços prestados, rodoviário e suburbano, sendo se esse projeto do sistema futuro prevalecer como transição e não como referência, o impacto serão relevante para os usuários tanto no aspecto de conforto de origem e destino de suas viagens, quanto no aspecto econômico, o que não é nada favorável para o atual cenário econômico do país.		RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 1. PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE COLETIVO – PDT/ ITEM 1.2. Objetivos	O Estado de São Paulo será dividido em cinco áreas, sendo que a Região Metropolitana de São Paulo será considerada "Área Neutra", não se vinculando com exclusividade a nenhuma das demais Áreas de Operação. Pergunta: Até Junho/2016 Ribeirão Preto e 34 municípios que o circundam, será transformado em região metropolitana (segundo reportagem de jornal anexada), conforme publicação e previsão da Câmara Legislativa do Estado de São Paulo, e mesmo assim a Área de Operação 2 – Ribeirão Preto, continuará no projeto da licitação da ARTESP? Essa área sendo transformada em região metropolitana, será transferida a Delegação de Regulação do Transporte da ARTESP para a EMTU? Diante desses fatos como serão os desembolsos de outorga para essa licitação, sendo que se essa região metropolitana sendo de competência da EMTU futuramente, será licitada, e conseqüentemente exigidos valores de outorga para participar do certame?		A LICITAÇÃO LEVA EM CONTA A LEGISLAÇÃO VIGENTE
RAPIDO D'OESTE		CAPITULO II – PLANEJAMENTO E IMPLANTAÇÃO DOS SERVIÇOS/ SEÇÃO IV – Da criação, Extinção e Modificações da Frequência e Itinerário dos Serviços/ Art.21 item II subitem b2	Esse item informa que havendo interesse por duas concessionárias para operar novos serviços criados pela ARTESP, que seja de caráter interárea, o serviço será executado pela concessionária com melhor pontuação segundo o critério descrito: $PF = (PT \times PD)1/2$ Onde: PF = Pontuação Final; PT = Pontuação relativa à maior oferta pela outorga da concessão entre os concessionários, relativizados onde: Maior oferta = 1,0; Menor oferta = 1 - (Menor oferta); Maior oferta. Pergunta: O que significa na fórmula acima o item PD?		CRITÉRIO DE ESCOLHA SERÁ DE MELHOR PONTUAÇÃO NO ÍNDICE DE EFICIÊNCIA OPERACIONAL
RAPIDO D'OESTE	ANEXO III: REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS	Capítulo V – EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS/ SEÇÃO I – Forma de Execução/ Art. 38/ Item I	No Art. 38 item I informa que todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com o pólo a que está subordinado, com no mínimo duas partidas por sentido por dia, assim como as linhas das capitais sub-regionais e capitais regionais para a capital do Estado. Pergunta: Como ficarão os autos do sistema futuro, a qual não contemplam vários municípios com nenhum atendimento para o pólo a que está subordinado ou até mesmo municípios que perderão as suas ligações com a capital do Estado? Consideração: No sistema futuro, vários municípios deixarão de ser atendidos, ou dependendo do caso, serão atendidos de forma não satisfatória, pela óptica de que o usuário para chegar em seu destino final, deverá fazer transbordo ou percorrer uma quilometragem maior do que já ofertado pelo sistema atual, fazendo com que este usuário pague uma tarifa maior.		RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	ANEXO III: REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS	CAPITULO V – EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS/ SEÇÃO II – Da operação em municípios ou regiões que não estejam sob jurisdição da ARTESP/ Art. 53: é vedado o seccionamento tarifário interno aos municípios....	No Art. 53 diz que é Vedado o seccionamento tarifário interno aos municípios e em regiões onde os serviços de transporte coletivo são legalmente atribuídos à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU/SP. Pergunta: A região de Ribeirão Preto incluindo 34 municípios que circundam essa cidade, tornar-se-á região metropolitana até o mês de Junho/2016, dessa forma o serviço de transporte coletivo dessa região será de competência da ARTESP ou da EMTU? Consideração: Quando publicada a Minuta do Edital, não estava prevista a criação da região metropolitana de Ribeirão Preto no respectivo material, e como podemos tratar de uma concorrência de alta complexidade, tanto técnica quanto jurídica, sendo que possivelmente essa região não será mais submetida à delegação da respectiva Agência a qual está licitando o transporte coletivo.		NÃO ESTÁ CONTEMPLADA A RM RIBEIRÃO PRETO

RAPIDO D'OESTE	ANEXO XVI - TERMO DE REFERÊNCIA DO SISTEMA INTEGRADO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA E MONITORAMENTO	CAPITULO 1 - DESCRIÇÃO DA ARQUITETURA/ ITEM 1.1. Introdução/ SubItem 1.1.3. Premissas.	A Solução de Bilhetagem Eletrônica deverá permitir a utilização de um mesmo Cartão Inteligente em todas as concessionárias para ambas as modalidades: rodoviária e suburbana. Pergunta: Os veículos da modalidade rodoviária também deverão implantar a Bilhetagem Eletrônica? Consideração: A utilização de um mesmo Cartão Inteligente para todas as concessionárias das 5(cinco) operações para a modalidade suburbana é compreensível, mas, é difícil o entendimento desse sistema para a modalidade rodoviária, sendo que esses tipos de veículos não utilizam nem mesmo catraca.		OPCIONAL PARA O SERVIÇO RODOVIÁRIO
RAPIDO D'OESTE	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os passageiros do município de Viradouro, na sua maioria trabalhadores, hoje possuem ligação direta com Ribeirão Preto por linha Suburbana (Auto 0085). No sistema futuro os passageiros, para se deslocarem entre esses dois pontos, serão obrigados a fazer uso do serviço Rodoviário da linha de 24km Viradouro - Bebedouro e efetuarão transbordo em Bebedouro para a linha Suburbana Bebedouro - Ribeirão Preto e com isto além do desconforto e aumento do tempo de viagem devido o transbordo realizado após uma curta distância, terão aumento no preço do serviço que também poderá gerar desemprego na cidade pois as empresas evitarão a contratação dos mesmos diante da elevação do custo do transporte. Essa mudança afetará negativamente a vida de mais de 113 mil passageiros/ano.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os passageiros do município de Santa Rosa do Viterbo com quase totalidade de trabalhadores possuem ligação direta com Ribeirão Preto por linha Suburbana (Auto 6309). No sistema futuro a linha suburbana foi extinta e substituída por uma rodoviária, com isto os passageiros sofrerão elevado aumento do preço do serviço, este aumento poderá aumentar o desemprego, pois as empresas que compram o Vale Transporte evitarão a contratação destes munícipes. Essa mudança afetará negativamente a vida de mais de 439 mil passageiros/ano.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	Anexo I	Sistema Futuro	Os passageiros do município de Rincão na sua maioria trabalhadores possuem ligação direta com Ribeirão Preto por linha Suburbana (Auto 6310) No sistema futuro os passageiros serão obrigados a utilizar o serviço de linha Rodoviária . A elevação no custo do transporte poderá causar desemprego, pois as empresas evitarão a contratação destes munícipes devido a elevação do preço do serviço. Essa mudança afetará negativamente a vida de mais de 111 mil passageiros/ano.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os passageiros do município de Taquaritinga na sua maioria trabalhadores possuem ligação direta com Ribeirão Preto por linha Suburbana (Auto 6312). No sistema futuro, como não foi prevista essa ligação com serviço suburbano, somente rodoviário, para manter a custo atual da passagem suburbana os passageiros terão que fazer uso de 03 linhas conforme segue: linha 1. Taquaritinga à Monte Alto, transbordo para a linha 2. Monte Alto à Jaboticabal, transbordo para a linha 3. Jaboticabal à Ribeirão Preto ou Serão obrigados à utilizar de Taquaritinga à Jaboticabal serviço Rodoviário com alta elevação no preço do serviço e transbordo de Jaboticabal a Ribeirão Preto linha Suburbana. Toda esta "ginastica" prejudica os passageiros que demandarão mais tempo para chegar ao seu destino final, comprometendo o horário de entrada para o trabalho e colaborando para o desgaste físico do mesmo. Essa mudança afetará negativamente a vida de mais de 122 mil passageiros/ano.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os passageiros do município de Matão possuem ligação direta com Bebedouro por linha Suburbana (Auto 7783). No sistema futuro os passageiros serão obrigados à utilizar linha Rodoviária até Jaboticabal, realizar transbordo para linha Suburbana de Jaboticabal à Ribeirão Preto com isto, além do desconforto do transbordo que também prejudica para aumento no tempo da viagem o passageiro sofrerá com a alta elevação no preço do serviço que ainda poderá causar desemprego pois as empresas evitarão estes munícipes.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os passageiros do município de Jaboticabal possuem ligação direta com Bebedouro por linha Suburbana (Auto 6313) No sistema futuro os passageiros serão obrigados à utilizar uma linha rodoviária pois não foi prevista essa ligação sendo atendida pelo serviço subusbano com alta elevação no preço do serviço. Essa mudança afetará negativamente a vida de mais de 107 mil passageiros/ano.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DSCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os passageiros do município de Luiz Antonio quase na totalidade trabalhadores possuem ligação direta com Ribeirão Preto através do auto suburbano 6322 de 61,4 km, sem pedágio. A linha Luiz Antonio - Ribeirão Preto passará a atender as cidades de São Simão e Cravinhos que já possuem uma linha direta, estes passageiros na sua maioria trabalhadores terão prejuízo em tempo de viagem com elevação do preço da passagem devido elevação da quilometragem que passará para 81,40 km mais o rateio do preço do pedágio. Essa mudança afetará negativamente a vida de mais de 256 mil passageiros/ano.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1

RAPIDO D'OESTE	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os passageiros dos municípios de Ribeirão Preto, Cajuru, Mococa e São Jose do Rio Pardo possuem ligação direta com Divinolândia por meio do auto 4736 A linha prevista no sistema futuro liga Ribeirão Preto à São José do Rio Pardo onde os passageiros precisarão realizar transbordo para outra linha que liga São José do Rio Pardo à Caconde, desembarcar em Caconde e embarcar em outra linha de Caconde para Divinolândia, grande parte destes passageiros são pacientes do Hospital Regional de Divinolândia e os transbordos tornam o deslocamento mais difícil. Essa mudança afetará negativamente a vida de mais de 91 mil passageiros/ano.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os passageiros de Ribeirão Preto possuem ligação direta com Barretos, onde a linha atual (auto 8426) faz seção somente em Bebedouro outra cidade que concentra muitos passageiros com destino à Barretos. O trajeto é totalmente realizado por boas Rodovias duplicadas que oferecem conforto e segurança aos usuários que em boa tarde se trata de pacientes do Hospital do Câncer de Barretos. A linha prevista no sistema futuro liga Ribeirão Preto à Barretos realizando seção em Morro Agudo e Jaborandi, o trajeto entre Morro Agudo e Jaborandi é realizado por vicinal pista simples, sinuosa que devido ao tráfego de caminhões que transportam cana de açúcar o pavimento fica prejudicado, além do aumento no tempo da viagem, insegurança e desconforto o passageiro pagará mais pelo serviço devido o prolongamento da extensão. Essa mudança afetará negativamente a vida de mais de 87 mil passageiros/ano.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1
RAPIDO D'OESTE	Anexo I	Sistema Futuro	Solicitamos a Transferencia do Auto 6312 - Ribeirão Preto / Taquaritinga e Auto 7783 - Ribeirão Preto / Matão, ambas no sistema atual da área 2 para área 3 que no sistema futuro serão atendidas como seções de linhas rodoviárias e não como linhas diretas suburbanas, aumento o preço da passagem para o usuário, e aumentando o tempo de viagem.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	SEÇÕES ESTÃO DEFINIDAS NO EDITAL
VIAÇÃO VALE DO TIETÊ - 2	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	POLO GEOGRÁFICO	Geograficamente, o polo de Botucatu, mais próximo de Bauru, ligado pela Rodovia Marechal Rondon, onde circulam as empresas que utilizam esta rodovia e a rodovia Castelo Branco, deveriam fazer parte da Área de Operação 4, Bauru, e não da Área 2, Ribeirão Preto. Ou seja, as linhas São Manuel - São Paulo Autos 8556, e Botucatu - São Paulo Autos 630 devem fazer parte da área de Bauru.	Revisão das áreas de operação para melhor adequação da relação cidade x polo	NÃO ATENDIDO
VALE DO TIETÊ	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 13. ENVELOPE Nº 2 - METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGOCIO/ ITEM 13.1. METODOLOGIA DE EXECUÇÃO/ Quadro 1	Como será feita a avaliação da frota utilizada para aferição da Experiência da Proponente? Os veículos cadastrados no fretamento, com autorização para utilização no rodoviário poderão ser utilizados como comprovação da Experiência?	Detalhar como será considerado a frota de fretamento.	OS ATESTADOS SERÃO EMITIDOS PARA CADA TIPO DE SERVIÇO
VALE DO TIETÊ	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	VALOR DE OUTORGA	Como foi definido o valor da outorga?		O valor da outorga foi determinado pelo fluxo de caixa livre de cada uma das Áreas de Concessão. Para tanto foi modelada uma operação de referência, tendo como base por um lado as projeções de receita, que resultaram das projeções de demanda e da estrutura tarifária vigente no sistema. De outro lado, foi realizado o dimensionamento de recursos físicos necessários para a operação planejada, considerando-se principalmente veículos e garagens, bem como o dimensionamento de recursos humanos, como motoristas, cobradores, agentes de venda, pessoal engajado em manutenção, de onde resultaram os principais custos com investimentos e operação A estes custos foram acrescidos custos administrativos, custos com o sistema de tecnologia preconizado e tributos incidentes sobre o faturamento e o lucro líquido da empresa Concessionária. O saldo de caixa anual foi trazido a valor presente com base no custo médio ponderado do capital calculado pela ARTESP. O valor presente líquido positivo representaria uma remuneração em excesso ao custo médio ponderado do capital. Este valor foi considerado, portanto, a outorga calculada para cada uma das Áreas de Concessão.
VALE DO TIETÊ	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	VALOR DE OUTORGA X VALOR DO CONTRATO	Existe relação entre o valor de outorga e o valor do contrato? Pois existe grande diferença de percentuais entre as áreas, quando comparamos o valor inicial de referencia (outorga), e os valores estimados do contrato? Área 1 = 162.147.000,00 / 5.572.202.902,00 = 2,91% Área 2 = 87.400.000,00 / 3.855.698.091,00 = 2,27% Área 3 = 34.324.000,00 / 3.768.658.548,00 = 0,91% Área 4 = 263.000,00 / 4.619.990.097,00 = 0,0057% Área 5 = 51.963.000,00 / 3.186.894.091,00 = 1,63%	OK (LINHA 4)	Não. Ambos são calculados com base em parâmetros diferentes, de forma que não se deve tomar em consideração a razão proposta. O valor de contrato é definido a partir do faturamento previsto para o prazo da concessão. O valor de outorga é definido com base nos parâmetros acima expostos, em que se toma em consideração o fluxo de caixa livre de cada uma das Áreas de Operação. Em outros termos, a outorga não é definida como uma proporção da receita bruta, mas calculada a partir da produtividade dos ativos físicos e dos recursos humanos utilizados em cada uma das Áreas de Concessão.

VALE DO TIETÊ	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	TAXA INTERNA DE RETORNO	Taxa Interna de Retorno (TIR) referente aos Valores de Referência (Outorga) serão repassadas às tarifas?		Não. A política tarifária adotada será a prevalecente atualmente. O valor da outorga resulta do ganho de produtividade que deverá ser observado no sistema a partir dos critérios técnicos estabelecidos em Edital. Assim como os possíveis ganhos de produtividade não serão repassados à tarifa, o valor proposto de outorga pela empresa licitante vencedora do certame também não será repassado à tarifa. É recomendável que se note que a tarifa futura não mais será calculada com base em uma planilha tarifária, mas será a tarifa vigente aplicadas as regras de reajuste tarifário dispostas em Edital e em seus anexos, sujeita a eventuais revisões tarifárias a maior ou a menor.
VALE DO TIETÊ	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 13. ENVELOPE Nº 2 - METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGOCIO/ ITEM 1.8. QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA/ SUBITEM 13.8.8 e CAPITULO 21. ADJUDICAÇÃO E ASSINATURA DO CONTRATO/ ITEM 21.7	Cláusula 13.8.8, Qualificação Financeira, exige comprovação de Patrimônio Líquido, enquanto na Cláusula 21.7 Adjudicação e Assinatura do Contrato, a exigência refere-se ao Capital Social Mínimo. Qual dos dois, Patrimônio Líquido ou Capital Social deverá ser considerado?	Explicitar qual item financeiro deve ser utilizado.	SERÁ EXIGIDA A COMPROVAÇÃO DO PATRIMONIO LIQUIDO PARA TODOS OS PROPONENTES. CAPITAL SOCIAL SERÁ EXIGIDO SOMENTE PARA SPE OU EMPRESA SUBSIDIÁRIA ESTRANGEIRA OU EMPRESA ISOLADA. S
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 1. PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE COLETIVO - PDT / ITEM 1.1. APRESENTAÇÃO	Apresentação: Com percentual de aprovação do sistema atual pela população de 84%, porque fazer uma alteração tão significativa no modo de operação? De operação por Autos / Linhas, para operação por Área de Operação	Rever o conceito operacional apresentado para manutenção da satisfação dos usuários.	O NOVO MODELO TERÁ FLEXIBILIZAÇÃO OPERACIONAL, PERMITINDO SUBSÍDIO CRUZADO, POSSIBILITANDO NOVOS ATENDIMENTOS.
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 1. PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE COLETIVO - PDT / ITEM 1.2. OBJETIVOS	De modo a ampliar a competitividade do setor, e oferecer condições similares aos dos transportes aéreos e por fretamento, e considerando que o transporte rodoviário de passageiros é o único meio de Transporte coletivo de passageiros sobre o qual incide ICMS, a ARTESP deveria sugerir a isenção deste imposto também para os serviços rodoviários.	Isentar o transporte rodoviário de ICMS.	NÃO ATENDIDO
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 2. ESPECIFICAÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS/ ITEM 2.1. REGIONALIZAÇÃO	Devido opção por Área de Operação, a delimitação destas áreas deveria ser considerada, baseando-se nos corredores das principais rodovias do Estado. Pois em alguns casos, uma cidade foi colocada em uma área de operação, quando os itinerários de ligação são realizados totalmente dentro de outra área de operação.	Rever a distribuição espacial das áreas, adequando-as aos eixos rodoviários.	VIABILIDADE ECONOMICA FINANCEIRA DAS ÁREAS. NÃO AFETA A OPERAÇÃO DOS ATENDIMENTOS
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3. PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	Algumas linhas, na relação de linhas do sistema atual, estão em determinada Área de Operação, sendo que na relação de linhas do sistema futuro encontram-se em outra área de operação. Para efeito de participação na licitação, em que área de operação estas linhas deverão ser consideradas? Na relação das linhas atuais ou nas do sistema futuro?	Explicitar melhor as linhas a serem consideradas no sistema atual e no sistema futuro.	RESPOSTA 1 E NECESSIDADE DE VIABILIZAÇÃO ECONOMICA-FINANCEIRA, NÃO AFETANDO OS ASPECTOS OPERACIONAIS.
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3. PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	Não faz sentido a cidade de Tietê, que faz parte da região metropolitana de Sorocaba, para efeito da licitação estar localizada na Área de Operação 2-Ribeirão Preto. Inclusive, os atuais Autos que servem a cidade de Tietê (8267 e 8268), tem seu itinerário circulando pela Rodovia Castelo Branco, com seccionamento nas cidades de Cerquilha e Boituva, cidades estas que fazem parte do Polo de Sorocaba, Área de Operação 5. Desta forma, todas estas cidades, Tietê, Cerquilha e Boituva deveriam estar localizadas no Polo de Sorocaba, Área de operação 5. O mesmo deve ser considerado para a cidade de Laranjal Paulista, seção inicial do Autos 8267, e que fica a 20 km de Tietê. Haja visto que na linha futura 212.033, a cidade de Laranjal e Tietê, já estarem juntas com a cidade de Cerquilha, esta já integrante do polo de Sorocaba. Outra observação adicional é de que as rodovias de ligação das cidades de Laranjal e Tietê com São Paulo, são a Marechal Rondon e Rodovia Castelo Branco, internas da Área 5. Então resumindo, as cidades de Laranjal Paulista, Tietê, Cerquilha, Boituva e Iperó deverão fazer parte do Polo de Sorocaba, Área de Operação 5.	Rever os municípios das áreas de operação para melhor adequação das cidades e polos.	RESPOSTA 1 E NECESSIDADE DE VIABILIZAÇÃO ECONOMICA-FINANCEIRA, NÃO AFETANDO OS ASPECTOS OPERACIONAIS.
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3. PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	Devido alteração acima, não existe viabilidade de operação das linhas futuras 512.027, Boituva - São Paulo, e 512029, Iperó, Boituva - São Paulo, sem que estas cidades estejam na mesma linha das cidades de Laranjal, Cerquilha, Tietê (estas ligações estão constando da linha futura 212.033, da Área de Operação 2, Ribeirão Preto). Se isto acontecer a população das 5 cidades será prejudicada com diminuição de horários ligando estas cidades à Capital do Estado.	Permitir que o concessionário apresente linhas diferentes das elaboradas pela ARTESP na licitação.	RESPOSTA 1

VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3. PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	Não existe viabilidade de operação da Linha Futura 512.032 exclusivamente para Porto Feliz São Paulo. Hoje o atendimento desta cidade faz parte do Autos 7394, com seccionamento também em Itu. Com a pretensão de se fazer a linha futura exclusiva Porto Feliz - São Paulo, então certamente a população será prejudicada com diminuição de horários diários ligando as duas cidades.	Permitir que o concessionário apresente linhas diferentes das elaboradas pela ARTESP na licitação.	RESPOSTA 1
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3. PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO - Linhas excluídas	O seccionamento do Bairro de Itu, Pirapitingui a São Paulo, não foi colocado em nenhuma linha futura.	Rever a rede projetada ou permitir que licitante apresente as linhas que entende serem melhores para a operação.	RESPOSTA 1
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3. PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO - Linhas existentes x futuras	A linha do sistema atual Autos 395, Rodoviária Itu - Jundiá, da Área de Operação 1, e no Sistema Futuro, invertida como Jundiá - Itu, de número 112.040, deveria continuar com seu início na cidade de Itu, portanto dentro do Polo de Sorocaba, Área de Operação 5, Santos. Todos os seccionamentos desta linha, independente de qual área de operação estiverem, devem ser mantidos.	Rever a rede projetada ou permitir que licitante apresente as linhas que entende serem melhores para a operação.	RESPOSTA 1
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3. PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO - Linhas existentes x futuras	A linha do sistema atual Autos 968, Rodoviária Itu - São Paulo (Via SP300 e SP348), da Área de Operação 5, não consta no Sistema Futuro nesta Área de Operação. Os seccionamentos parciais desta linha Cabreúva / Itupeva / São Paulo, constantes da Área de Operação 1, na relação de linhas futuras, devem continuar fazendo parte da Área de Operação 5, início em Itu, Polo de Sorocaba.	Rever a rede projetada ou permitir que licitante apresente as linhas que entende serem melhores para a operação.	RESPOSTA 1
VALE DO TIETÊ	ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CAPITULO IX - GARANTIAS E SEGUROS/ CLAUSULA 25 - GARANTIAS	Haverá como repassar para a Tarifa, os custos oriundos das Garantias dos Editais?	Explicitar como os custos com as garantias será considerado no valor da tarifa.	NÃO ATENDIDO
VALE DO TIETÊ	ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CAPITULO IX - GARANTIAS E SEGUROS/ CLAUSULA 25 - GARANTIAS	Se a garantia deve ser de 5% do valor do investimento para cada uma das áreas, como foi calculado o valor do investimento necessário para cada área?		O VALOR DO INVESTIMENTO EM CADA UMA DAS ÁREAS CONTEMPLA A AQUISIÇÃO DOS VEÍCULO, DE GARAGENS E CENTROS DE MANUTENÇÃO NECESSÁRIOS AO INÍCIO DA OPERAÇÃO DE CADA UMA DAS ÁREAS DE CONCESSÃO EM SITUAÇÕES CORRENTES. RESSALVA-SE QUE FOI CONSIDERADA A AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS COM IDADE DENTRO DOS PARAMENTROS DO EDITAL NÃO TENDO SIDO CONSIDERADA A AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS OKM.
VALE DO TIETÊ	ANEXO III: REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS	CAPITULO V - EXECUÇÃO DE SERVIÇOS/ SEÇÃO V/ ARTIGO 69	Os veículos empregados no transporte intermunicipal de passageiros terão diagramação visual diferenciadas para cada concessionária". Este item provocaria uma subdivisão das empresas que participassem de mais de uma área de operação, aumentando os custos de manutenção e financeiros, por exigir maior quantidade de frota desnecessariamente, e impossibilitar a utilização de veículos reservas em mais de uma área de operação limítrofe.	Mesma identificação visual dos veículos em todas as áreas de operação	HAVERÁ APENAS A IDENTIFICAÇÃO DA ÁREA DE OPERAÇÃO
VALE DO TIETÊ	ANEXO III: REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS	CAPITULO V - EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS/ SEÇÃO IX - DOS BILHETES E CRÉDITOS/ Subseção II - Dos Bilhetes e Créditos de Serviços Suburbanos/ Artigo 95	No anexo III, Regulamento Complementar dos Serviços, Subseção II, Bilhetes e Créditos de Serviços Suburbanos, Artigo 95, pag 23/35, informa-se que nos "Serviços Suburbanos será exigida a implementação de sistema de bilhetagem eletrônica". Como na Subseção I, Bilhetes de Serviços Rodoviários, em nenhum artigo fala sobre esta exigência, entende-se que o Sistema de Bilhetagem Eletrônica será obrigatório somente para linhas suburbanas.	Deixar explícito no edital e anexos que a bilhetagem eletrônica somente deverá ser implantado no sistema suburbano.	OPCIONAL BILHETAGEM ELETRONICA PARA O RODOVIÁRIO MAS OBRIGATÓRIO O MONITORAMENTO.
VALE DO TIETÊ	ANEXO III: REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS	CAPITULO V - EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS/ SEÇÃO IX - DOS BILHETES E CRÉDITOS/ Artigo 86	Os custos necessários à implementação do sistema de bilhetagem eletrônica e monitoramento dos veículos, na época da implantação serão repassados às tarifas?	Explicitar como os custos com bilhetagem e GPS serão considerados no valor da tarifa.	FOI CONSIDERADO NO VALOR DA OUTORGA
VALE DO TIETÊ	ANEXO V: POLITICA TARIFARIA, REAJUSTE E REVISÃO TARIFARIA	CAPITULO 2. CALCULO DO VALOR DA PASAGEM/ Cláusula 2.1: TARIFA BÁSICA	As tarifas básicas dos serviços, de acordo com tabelas apresentadas, encontram-se defasadas, e referem-se a valores de julho de 2015. Neste período decorrido até os dias de hoje, os custos e inflação do período inviabilizariam os serviços, devido desequilíbrio econômico financeiro para as operadoras.	Atualizar as tarifas para os dias atuais.	ATUALIZAÇÃO NO PRÓXIMO REAJUSTE TARIFÁRIO.
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Atualmente a linha Porto Feliz x São Paulo opera com seção em Itu, oferecendo cerca de 165 partidas. No projeto futuro a seção de Itu foi excluída, fazendo com que Porto Feliz x São Paulo reduza a quantide de horários para somente 45 (em função da demanda existente). A população será prejudicada com a redução de partidas e ficará descontente.	Permitir que o concessionário apresente linhas diferentes das elaboradas pela ARTESP na licitação.	RESPOSTA 1
VALE DO TIETÊ	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O auto que atende as cidades de Laranjal, Tietê e Cerquilha para São Paulo irão sofrer forte redução de horários no sistema futuro (linha 212033), em função da divisão em duas linhas, já que as linhas 512027 e 512028 passariam a atender isoladamente as cidades de Boituva e Iperó. Hoje os Autos 8267 e 8268, atendem conjuntamente todas estas 5 cidades. A população será prejudicada com a redução de partidas e ficará descontente.	Permitir que o concessionário apresente linhas diferentes das elaboradas pela ARTESP na licitação.	RESPOSTA 1
VIAÇÃO VALE DO TIETÊ - 2	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Os autos que atendem a ligação Boituva e Iperó x São Paulo irá sofrer forte redução de horários no sistema futuro (linha 512027 e 512028) em função da separação da linha em dois atendimentos, já que a linha 212033 passaria a atender as cidades de Laranjal, Tietê e Cerquilha. A população será prejudicada com a redução de partidas e ficará descontente.	Permitir que o concessionário apresente linhas diferentes das elaboradas pela ARTESP na licitação.	RESPOSTA 1

EXPRESSO ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Não consta linha entre SAO JOSE DO RIO PRETO - RIBEIRAO PRETO (Via Taquaritinga), tipo Rodoviária (Autos 4832)/ Não consta linha entre SAO JOSE DO RIO PRETO - RIBEIRAO PRETO (Via Monte Alto), tipo Rodoviária (Autos 8171)/ Não consta linha entre SAO PAULO - JALES - SANTA FE DO SUL (Via Cardoso), tipo Rodoviária (Autos 4889)/ Não consta linha entre ILHA SOLTEIRA - SAO PAULO (Via São José do Rio Preto), tipo Rodoviária (Autos 5806)/ Não consta linha entre SAO JOSE DO RIO PRETO - APARECIDA, tipo Rodoviária (Autos 7684)/ Não consta linha entre STA.FE DO SU L – RIB. PRETO (Via SP-320/SP-310/SP-351/SP-322), tipo Rodoviária (Autos 7831)/ Não consta linha entre ILHA SOLTEIRA – RIB. PRETO (Via SP-310, 425, 322 E 333), tipo Rodoviária (Autos 7832)/ Não consta linha entre SAO JOSE DO RIO PRETO - NOVO HORIZONTE, tipo Suburbana (Autos 1237)/ Não consta linha entre SÃO JOSE DO RIO PRETO - BARRETOS, tipo Suburbana (Autos 6832)/ Não consta linha entre SAO JOSE DO RIO PRETO - VOTUPORANGA, tipo Suburbana (Autos 8128)/ Não consta linha entre SAO JOSE DO RIO PRETO - MACAUBAL, tipo Suburbana (Autos 8725)/ Não consta linha entre MIRASSOL - JACI, tipo Suburbana (Autos 9017).	Manutenção desta linha no sistema futuro.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Alteração de itinerário, entre Cardoso-São José do Rio Preto e Cardoso-São Paulo, com aumento de aproximadamente 92 Km, o que provocará aumento do tempo da viagem e do preço pago pelos usuários. Serão prejudicados aproximadamente 11.650 usuários/ano.	Manutenção do itinerário atualmente existente do Autos 4889.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	As linhas 312.045, 312.052, 312.053 e 312.054 foram configuradas como linhas especiais e reduzirão a oferta de horários diários para semanais. Serão prejudicados aproximadamente 3.270 usuários/ano.	Manutenção do itinerário e frequência atualmente existentes do Autos 4889.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	A cidade de Ouroeste ficará sem atendimento com as cidades de Tanabi, Mirassol, São José do Rio Preto, Americana, Campinas e São Paulo. Situação que obrigará 2.700 usuários/ano a realizar transbordos, provocando aumento do tempo e dos preços das viagens.	Manutenção do itinerário e frequência atualmente existentes do Autos 4889.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Não existirá a ligação Santa Fé do Sul-Votuporanga através de linhas regionais. Este atendimento estará restrito às linhas 312.033 (Santa Fé do Sul-Campinas) e 312.034 (Santa Fé do Sul-São Paulo), o que implicará na redução da oferta de horários. Serão prejudicados aproximadamente 2.670 usuários/ano.	Manutenção do itinerário e frequência atualmente existentes do Autos 3931, 7831.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Não existirão as ligações diretas entre as cidades de Santa Fé do Sul, Jales, Fernandópolis, Votuporanga, Mirassol e as cidades de São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo, Santo André, Araraquara, São Carlos, Rio Claro, Limeira, Jundiá, Osasco, Catanduva, Bebedouro, Ribeirão Preto. Situação que obrigará 62.000 usuários/ano a realizarem transbordos, com consequente aumento dos valores e tempo gastos durante as viagens.	Manutenção do itinerário e frequência atualmente existentes dos Autos 4889, 7831, 8463, 9082, 9084.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Alteração de itinerário, entre Ilha Solteira-São Paulo e Prereira Barreto-São Paulo, com aumento de aproximadamente 63 Km, o que provocará aumento do tempo da viagem e do preço pago pelos usuários. Serão prejudicados 22.300 usuários/ano.	Manutenção do itinerário atualmente existente do Autos 5806.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Não existirão as ligações diretas entre as cidades de Ilha Solteira, Pereira Barreto, Guzolandia, Auriflamma, General Salgado, Magda, Floreal, Nhandeara, Poloni, Monte Aprazível e as cidades de Rio Claro, Limeira, Americana e Campinas. Situação que obrigará 28.000 usuários/ano a realizarem transbordos, com consequente aumento dos valores e tempo gastos durante as viagens.	Manutenção do itinerário atualmente existente do Autos 5806.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Não existirão as ligações diretas entre as cidades de Ilha Solteira, Pereira Barreto, Auriflamma, General Salgado, Nhandeara, Monte Aprazível, Mirassol e as cidades Olímpia, Bebedouro, Ribeirão Preto. Situação que obrigará 6.400 usuários/ano a realizarem transbordos, com consequente aumento dos valores e tempo gastos durante as viagens.	Manutenção do itinerário atualmente existente do Autos 7832.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O Autos 0935 São José do Rio Preto-Ilha Solteira, será desmembrado em 06 linhas, 311.025, 311.026, 311.027, 311.028, 311.029, 311.038. Situação que elevará a oferta de horários, quilometragem e infraestrutura, onerando desnecessariamente o sistema, sem que haja qualquer acréscimo de demanda previsto ou qualquer tipo de solicitação por parte dos usuários.	Manutenção do itinerário e frequência atualmente existentes do Autos 0935.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O Autos 0577 São José do Rio Preto-Nhandeara, tipo suburbano, será transformado em rodoviário, com acréscimo de aproximadamente 90 Km. Está situação elevará os preços das passagens, acrescentará tempo às viagens de aproximadamente 11.600 usuários/ano.	Manutenção do itinerário e frequência atualmente existentes do Autos 0577.	RESPOSTA 1

ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Não existirão as ligações diretas entre as cidades de São José do Rio Preto, Catanduva, Araraquara, Piracicaba, Americana e as cidade de São José dos Campos, Taubaté, Aparecida. Situação que obrigará 80.000 usuários/ano a realizarem transbordos, com consequente aumento dos valores e tempo gastos durante as viagens.	Manutenção do itinerário e seccionamentos atualmente existente do Autos 7684.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Não existirão as ligações diretas entre as cidades de São José do Rio Preto e Palmares Paulista, Pirangi, Vista Alegre do Alto, , Taquaritinga, Monte Alto, Barrinha, Sertãozinho. Situação que obrigará 79.000 usuários/ano a realizarem transbordos, com consequente aumento dos valores e tempo gastos durante as viagens.	Manutenção do itinerário e frequência atualmente existentes dos Autos 4832 e 8171.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	Será criada a linha 321.024 Novo Horizonte-Uchoa e suprimido o Autos 1237 São José do Rio Preto-Novos Horizonte. Situação que obrigará 32.000 usuários/ano a realizar transbordo em Uchoa (321.060) ou Irapuã (321.064), aumentando o custo e o tempo das viagens.	Manutenção do Autos 1237.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O Autos 8725 São José do Rio Preto-Macaubal será suprimido, situação que obrigará 47.000 usuários/ano a realizar transbordos, com acréscimos de tempo e custos.	Manutenção do Autos 8725.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O Autos 8128 São José do Rio Preto-Votuporanga, tipo suburbano, será suprimido e o atendimento será do tipo rodoviário através da linha 311.020 Jales-São José do Rio Preto. Está situação elevará os preços das passagens para aproximadamente 47.000 usuários/ano.	Manutenção do Autos 8128.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O Autos 6832 São José do Rio Preto-Barretos, tipo suburbano, será transformado em rodoviário (311.005). Está situação elevará os preços das passagens para aproximadamente 142.000 usuários/ano.	Manutenção do Autos 6832.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O Autos 8982 Jales-Pereira Barreto, tipo suburbano, será suprimido e o atendimento será do tipo rodoviário através da linha 311.024 Ilha Solteira-Jales / 311.018 Jales-Aparecida D'Oeste. Está situação elevará os preços das passagens para aproximadamente 127.000 usuários/ano.	Manutenção do Autos 8982.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O Autos 6873 Auriflama-Fernandópolis, tipo suburbano, será transformado em rodoviário (312.002). Está situação elevará os preços das passagens para aproximadamente 13.500 usuários/ano.	Manutenção do Autos 6873.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O Autos 9289 Araçatuba-Buritama, tipo suburbano, foi suprimido e o atendimento será com transbordo. Situação que provocará aumento do tempo de viagem e dos preços, prejudicando 40.000 usuários/ano.	Manutenção do Autos 9289.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 3: PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ ITEM 3.LINHAS DO SISTEMA FUTURO	O Autos 8837 Araçatuba-Auriflama, tipo suburbano, será transformado em rodoviário (412.008). Está situação elevará os preços das passagens para aproximadamente 15.000 usuários/ano.	Manutenção do tipo suburbano atualmente existente.	RESPOSTA 1
ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 2. ESPECIFICAÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS/ Item 2.5. Critérios e Parâmetros Operacionais: Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com o polo a que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia e sentido.- pág 9/78	A obrigatoriedade apresentada neste item, fará com que aproximadamente 1.800.000 quilômetros/ano sejam adicionados ao sistema (Área 3), sem que exista demanda por estas ligações.	Flexibilização desta obrigatoriedade, levando-se em consideração que os polos apontados no Anexo I, em diversos casos não são os centros econômicos de cada região.	SERÁ FLEXIBILIZADA A OBRIGATORIEDADE DE ATENDIMENTO AO POLO
EXPRESSO ITAMARATI	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	CAPITULO 2. ESPECIFICAÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS/ ITEM 2.3. Serviços/ Serviços Suburbanos: ligação com deslocamentos não superiores a 70 km (setenta quilômetros), entre municípios de origem e de destino	Embora conste a limitação de 70 km de extensão, observa-se na relação de linhas futuras algumas linhas que excedem este limite: 321.024 Novo Horizonte - Uchoa, 94,8 km; 322.003 Bebedouro - Ribeirão Preto, 105km; 321.074 São José do Rio Preto - Sales, 95,7 km; 321.075 São José do Rio Preto - Sales, 110 Km.	Flexibilização desta limitação, com a manutenção das linhas atualmente existentes: Autos 6832 São José do Rio Preto - Barretos; Autos 8128 São José do Rio Preto - Votuporanga; Autos 1237 São José do Rio Preto - Novo Horizonte; Autos 8725 São José do Rio Preto - Macaubal; Autos 0577 São José do Rio Preto - Nhandeara.	REPOSTA 1

COMGAS	Anexo V - Política tarifária Item 3 - Reajuste tarifário	c = Variação percentual do preço de combustível Fonte: Coleta de preços junto aos fornecedores para grandes consumidores no Estado de São Paulo junto à Agência Nacional de Petróleo. Este item deverá ser ponderado em função dos combustíveis utilizados na frota em operação, como óleo diesel, gás, etc.	O Estado de São Paulo possui 3 distribuidoras de gás natural, reguladas por agência pertencente ao Governo do Estado de São Paulo. As tarifas de gás natural do segmento veicular, denominado GNV, que é o segmento onde as frotas de ônibus se enquadram, não seguem tarifas de gás natural publicadas pela ANP. As tarifas de GNV praticadas pelas 3 concessionárias de gás natural seguem portarias publicadas pela ARSESP, que possuem regras específicas de reajuste anual, conforme estabelecido nos contratos de concessão assinados pelas concessionárias junto ao Governo do Estado de São Paulo. As tarifas publicadas pela ANP para o gás natural veicular (GNV) seguem o preço deste combustível obtido por meio de levantamento junto a postos de combustível, que revendem o gás natural para consumidores finais. Vale destacar que a oscilação de preços de GNV nos postos de combustível, mapeada pela ANP, não segue unicamente a oscilação de preços decorrente das deliberações publicadas pela ARSESP, uma vez que sobre o preço regulado praticado pelas distribuidoras, os postos ainda aplicam sua margem de lucro, que é regulada pela concorrência direta com outros combustíveis veiculares, como gasolina, etanol e diesel, além da concorrência local com demais postos que revendem o GNV na área de influência deste posto. Outro ponto que precisa ser aperfeiçoado é a previsão de reajuste para casos de veículos com tecnologia híbrida, ou seja, que utilizam simultaneamente mais de um combustível, tais como: Diesel e Gás, Diesel e Etanol, Diesel e elétricos, etc... A sugestão é ponderar o reajuste desses veículos híbridos em uma proporção de 50% para cada combustível, uma vez que a maioria das tecnologias híbridas existentes no mercado garante um mínimo de 50% de substituição de diesel por outro energético.	"c = Variação percentual do preço de combustível Fonte: Para os combustíveis diesel, biodiesel, etanol e gasolina, Coleta de preços deve ser feita considerando fornecedores para grandes consumidores no Estado de São Paulo junto à Agência Nacional de Petróleo. Para o combustível gás natural, considerar as deliberações publicadas pela ARSESP para a respectiva distribuidora de gás natural onde a garagem da empresa está localizada. Este item deverá ser ponderado em função dos combustíveis utilizados na frota em operação, como óleo diesel, gás etc. Para casos de veículos com tecnologia híbrida de combustível, ou seja, um mesmo veículo apto a consumir 2 combustíveis simultaneamente, deve ser considerada uma ponderação de 50% do reajuste para cada um dos combustíveis aceitos pelo veículo."	NÃO ATENDIDO
COMGAS	Anexo V - Política tarifária Item 3 - Reajuste tarifário	v = Variação média percentual dos preços de veículos Fonte: Cotação de preços junto a fornecedores de chassis e carroceria, ponderados pelas diversas tecnologias existentes no cadastro de frota. Modelos cuja produção tenham sido descontinuados serão substituídos por outro equivalente.	Considerando que não há histórico no mercado do valor de referência de onibus com novas tecnologias de combustível no momento inicial, diferentemente do que ocorre com a frota diesel, que já possui uma gama de opções no mercado, sugere-se que no primeiro ano em que o operador passar a utilizar em sua frota ônibus com novas tecnologias, a mesma seja desprezada do cálculo de variação do preço dos ativos, sendo considerada somente a variação na frota diesel existente. Na revisão tarifária seguinte, esta frota com novas tecnologia de combustível passa a ser considerada normalmente nas revisões anuais, uma vez que a partir do 2º ciclo de revisão haverá um preço inicial para cálculo da variação anual do ativo no mercado. Vale destacar que, conforme os ônibus dotados de novas tecnologias de combustível passam a ganhar escala de fabricação, estes podem ter seus valores de mercado reduzidos ao longo do tempo, resultando em um fator de redução do valor da tarifa final ao usuário.	"v = Variação média percentual dos preços de veículos Fonte: Cotação de preços junto a fornecedores de chassis e carroceria, ponderados pelas diversas tecnologias existentes no cadastro de frota. Modelos cuja produção tenham sido descontinuados serão substituídos por outro equivalente. Caso exista na frota modelo de onibus movidos por novas tecnologias de combustíveis menos poluentes que o diesel (incluindo os veículos híbridos) que, no momento do cálculo do reajuste da tarifa não possuam histórico de preço de mercado superiores a 12 meses, estes veículos devem ser desprezados da composição do cálculo da parcela "v" do reajuste."	NÃO ATENDIDO
COMGAS	Anexo I - Termo de Referência	Item 2.7 - Veículos	Como toda nova tecnologia, especialmente ligadas a fontes alternativas de combustível, não existe escala de produção no momento inicial de sua implementação, sobretudo quando comparado à tecnologias consolidadas, como é o caso de ônibus movidos à diesel. Logo, estas tecnologias apresentam custos iniciais mais altos do que a solução convencional (diesel), demandando maior prazo para amortização dos investimentos adicionais feitos pelo empresário que optou por adoção das novas tecnologias. Adicionalmente, entendemos que cabe ao poder público, por meio do órgão concedente, adotar medidas de incentivo à adoção de tecnologias menos poluentes e que prejudiquem significativamente menos a saúde dos passageiros, funcionários e população no entorno das rotas. A poluição local, caracterizada pela emissão de material particulado emitido por motores a diesel, incluindo o biodiesel, é sabidamente um dos principais causadores de doenças respiratórias na população. O Gás Natural, embora seja um combustível fóssil, não emite quantidades significativas de material particulado, Enxofre e Óxido Nitroso. Em contraposição, os motores diesel emitem quantidades elevadas destes 3 poluentes.	"Não poderão ser utilizados veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação, exceto se dotados de tecnologias de uso de combustíveis alternativos, incluindo as tecnologias híbridas, para os quais serão aceitos veículos de até 15 anos".	NÃO ATENDIDO
COMGAS	Anexo II - Minuta de Contrato	Cláusula 42 - Obrigações da Concessionária, Item: XXXIII		"Ter em sua frota veículos com no máximo 10 (dez) anos de fabricação, exceto se dotados de tecnologias de uso de combustíveis alternativos, incluindo as tecnologias híbridas, para os quais serão aceitos veículos de até 15 anos".	NÃO ATENDIDO
COMGAS	Anexo III - Regulamento Complementar dos Serviços	Seção V - Veículos, Art. 62		"Não poderão ser utilizados veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação, exceto se dotados de tecnologias de uso de combustíveis alternativos, incluindo as tecnologias híbridas, para os quais serão aceitos veículos de até 15 anos".	NÃO ATENDIDO
COMGAS	Minuta do Edital de Concessão	Item 13.1.8.1 Idade Média Futura da Frota	A adoção de veículo com novas tecnologias de combustível menos poluentes que o diesel, demandam prazos maiores de amortização dos investimentos. Logo, a idade média da frota total tende a ser puxada para cima devido à maior idade da frota dotada de novas tecnologias. A sugestão de alteração tem como objetivo minimizar o impacto negativo da frota dotada de novas tecnologias de combustível ao longo do tempo.	<u>Acrescentar ao final da redação atual:</u> "Os veículos com tecnologias de combustível menos poluentes que o diesel (incluindo os veículos híbridos), que possuem mais de 5 anos de idade, contados da data de fabricação, não serão contabilizados no cálculo da idade média da frota, até um limite de 10% da frota total. Caso a frota com novas tecnologias de combustível, com idade acima de 5 anos, exceda os 10% permitidos, contabiliza-se os onibus excedentes com o valor de 5 anos de vida, até que se atinja o limite de 10% de frota isenta de contabilização.	NÃO ATENDIDO

COMGAS	Minuta do Edital de Concessão	Item não existente. Inclusão do item 13.1.9	Com o objetivo de promover a inserção gradual de veículos com novas tecnologias de combustível menos poluentes que o Diesel, é relevante a inclusão de um critério técnico que valorize de alguma forma as propostas que preverem a inclusão destas tecnologias.	13.1.9. Matriz de combustíveis da frota total. “Este item tem por objetivo estimular a adoção de tecnologias menos poluentes e/ou renováveis em relação ao diesel na frota de ônibus do Estado de São Paulo. São considerados combustíveis menos poluentes que o diesel: ônibus elétricos, ônibus a gás natural, ônibus a etanol, ônibus a hidrogênio e ônibus híbridos de diesel com algumas das tecnologias mencionadas anteriormente. A contabilização dos ônibus com essas tecnologias poderá ser feita no período de até 5 anos após o início da concessão. A valoração em pontos se dará conforme a tabela a seguir: - 30 ou mais ônibus 30 - 25 a 29..... 25 - 20 a 24..... 20 - 15 a 19..... 15 - 10 a 14..... 10 - 9 ou abaixo ZERO	NÃO ATENDIDO
EMPRESA PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Linha Atual: 5915 Novo Horizonte – Catanduva [Suburbana]. Seções: Novo Horizonte, Itajobi, Vila Roberto e Catanduva. Linha Futura: 321.027 Tabapuã – Novo Horizonte [Suburbana]. Seções: Tabapuã, Catiguá, Catanduva, Pindorama Itajobi e Novo Horizonte Observações: Ocorreu o prolongamento da linha de CATANDUVA PARA TABAPUÃ, incluindo as seções de PINDORAMA e CATIGUÁ. Comentários: Com o prolongamento da linha e alteração parcial de itinerário, fazendo escala na cidade de PINDORAMA, haverá um acréscimo no preço das passagens e no tempo de viagem, vindo a prejudicar os usuários da linha.	Manutenção do itinerário atualmente existente do Autos 5915.	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Linha Atual: 5919 Ibirá – Catanduva [Suburbana]. Seções: Termas de Ibirá. Linha Futura: 321.023 Urupês – Catanduva [Suburbana]. Seções: Ibirá. Observações: Ocorreu o prolongamento da linha de IBIRÁ para URUPÊS e foi excluído a escala em TERMAS DE IBIRÁ. Comentários: A exclusão da escala em Termas de Ibirá, trará transtornos aos moradores daquela localidade que dependem do ônibus em seus deslocamentos. Com a exclusão desta seção, os moradores não terão transporte para suas locomoções.	Manutenção do itinerário atualmente existente do Autos 5919.	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Linha Atual: 5921 Catanduva – Marapoama [Suburbana]. Seções: Catanduva, Pindorama, Vila Roberto, Itajobi e Marapoama. Linha Futura: 321.026 Tabapuã – Marapoama [Suburbana]. Seções: Tabapuã, Catiguá, Catanduva, Pindorama, Itajobi e Marapoama Observações: Ocorreu o prolongamento da linha de CATANDUVA para TABAPUÃ, incluindo as seções de PINDORAMA e CATIGUÁ. Comentários: Com o prolongamento da linha e alteração parcial de itinerário, fazendo escala na cidade de PINDORAMA, haverá um acréscimo no preço das passagens e no tempo de viagem em função ao aumento de quilometragem da linha vindo a prejudicar os usuários da linha	Manutenção do itinerário atualmente existente do Autos 5921.	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE - 1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Linha Atual: 5922 Catanduva – Ibitinga [Suburbana]. Seções: Catanduva, Itápolis, Tapinas, Vila Botelho, Santa Adélia, Pindorama e Ibitinga. Linha Futura: NÃO CONSTA. Seções: Observações: Linhas em operação que não constam no Sistema Futuro. Comentários: Com a extinção da referida linha, os atuais 2.000 passageiros que são transportados mensalmente entre Ibitinga, Itápolis, Tapinas, Vila Botelho para Catanduva e vice-versa, deixarão de ter esta ligação direta diariamente.	Manutenção do itinerário atualmente existente do Autos 5922.	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Linha Atual: 5923 Catanduva – Monte Azul Paulista [Suburbana] (A Extensão desta linha atualmente é de 54 km). Seções: Catanduva, Palmares Paulista, Paraíso e Monte Azul Paulista. Linha Futura 1: 311.010 Catanduva – Monte Azul Paulista [Rodoviária]. Seções: Catanduva, Palmares Paulista, Paraíso e Monte Azul Paulista. Linha Futura 2: 321.019 Catanduva – Palmares Paulista [Suburbana]. Seções: Catanduva e Palmares Paulista. Linha Futura 3: 321.020 Catanduva – Paraíso [Suburbana]. Seções: Catanduva, Palmares Paulista e Paraíso. Observações: A Linha CATANDUVA a MONTE AZUL PAULISTA passou de Suburbana para Rodoviária, e foram criados serviços parciais de característica suburbana. Comentários: Linha com extensão total abaixo de 70 kms, portanto, não pode ser transformada em Rodoviária. Os 3.000 Passageiros/mês que são transportados atualmente entre Monte Azul Paulista a Catanduva e vice-versa, serão prejudicados, com a alteração desta linha para a característica rodoviária, pois passarão a pagar o dobro do valor atual da passagem.	Manutenção do tipo suburbano para o Autos 5923.	RESPOSTA 1

PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Linha Atual: 5924 Catanduva – Cajobi [Suburbana]. Seções: Catanduva, Novais, Embaúba e Cajobi. Linha Futura 1: 321.016 Catanduva – Cajobi [Suburbana]. Seções: Catanduva, Palmares Paulista, Paraíso, Embaúba e Cajobi. Linha Futura 2: 321.018 Catanduva – Novais [Suburbana].</p> <p>Seções: Catanduva e Novais. Observações: A Linha sofrerá alteração de itinerário em relação a operação atual.</p> <p>Comentários: Com a escala na cidade de Palmares Paulista, aumentará a quilometragem da linha, e passageiros que circulam entre Cajobi e Embaúba para Catanduva e vice-versa, passarão a pagar mais caro no valor da passagem em função do aumento de quilometragem que ocorrerá na linha.</p>	Manutenção do itinerário atualmente existente do Autos 5924.	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Linha Atual: 5925 Catanduva – Bebedouro [Suburbana]. Extensão dessa linha atualmente é de 62 km; Seções: Catanduva, Palmares Paulista, Pirangi, Botafogo e Bebedouro. Linha Futura 1: 311.009 Catanduva – Bebedouro [Rodoviária]. Seções: Catanduva, Palmares Paulista, Pirangi e Bebedouro. Linha Futura 2: 321.019 Catanduva – Palmares Paulista [Suburbana]. Seções: Catanduva e Palmares Paulista. Observações: A Linha CATANDUVA a BEBEDOURO passou de Suburbana para Rodoviária e os serviços parciais permaneceram como Suburbano.</p> <p>Comentários: Linha com extensão inferior a 70 kms não pode ser transformada em Rodoviária. Atualmente são transportados em média 5.000 passageiros entre as cidades de Pirangi, Botafogo, Bebedouro e Catanduva e vice-versa. Com a transformação da referida linha em Rodoviária os passageiros que circulam entre estas seções, passarão a pagar uma tarifa que será o dobro da atual.</p>	Manutenção do tipo suburbano para o Autos 5925	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Linha Atual: 8125 Urupês - Catanduva [Suburbana]. Seções: Urupês, São João do Itaguaçu, Elisiário e Catanduva. Linha Futura 1: 321.022 Catanduva – Urupês [Suburbana]. Seções: Catanduva, Elisiário, Marapoama e Urupês. Linha Futura 2: 321.023 Catanduva – Urupês [Suburbana]. Seções: Catanduva, Ibirá e Urupês. Linha Futura 3: 321.017 Catanduva – Elisiário [Suburbana]. Seções: Catanduva e Elisiário. Observações: Com o Sistema Futuro, a localidade de SÃO JOÃO DO ITAGUAÇU ficará sem atendimento.</p> <p>Comentários: Atualmente entre o Distrito de São João do Itaguaçu para Catanduva e Urupês são transportados em média 550 passageiros por mês. Com a alteração do itinerário via Marapoama os moradores do referido distrito ficarão sem transporte. Com a referida alteração de itinerário via Marapoama, haverá aumento de quilometragem e os passageiros de Urupês passarão a pagar a passagem mais cara que o sistema atual.</p>	Manutenção do atendimento às seções do Autos 8125.	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Linha Atual: 8475 Catanduva – São José do Rio Preto [Suburbana]. Extensão dessa linha atualmente é de 60,4 KMS; Seções: Catanduva - São José do Rio Preto. Linha Futura: 311.013 Catanduva – São José do Rio Preto [Rodoviária]. Seções: Catanduva, Catiguá, Uchôa e São José do Rio Preto. Observações: Ocorreu alteração de característica SUBURBANA para RODOVIÁRIA.</p> <p>Comentários: A Linha atual tem extensão abaixo de 75 km, portanto, não deve ser transformada a sua característica de suburbana para rodoviária. Atualmente esta linha transporta em média 10.000 passageiros por mês. Com a transformação em Rodoviária e com a escala na cidade de Catiguá e Uchôa, haverá aumento de quilometragem, maior tempo de percurso e consequentemente o valor de passagem será muito maior que o atual.</p>	Manutenção do tipo suburbano para o Autos 8475	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Linha Atual: 9000 Cajobi – Olímpia [Suburbana]. Seções: Cajobi, Monte Verde Paulista, Severínia e Olímpia. Linha Futura: 321.014 Cajobi – Olímpia [Suburbana]. Seções: Cajobi, Severínia e Olímpia. Observações: Comentários: No sistema futuro o Distrito de Monte Verde Paulista ficará sem atendimento.</p>	Manutenção do atendimento às seções do Autos 9000.	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Linha Atual: 9246 Catanduva – Monte Azul Paulista [SUBURBANA] EXTENSÃO DESSA LINHA ATUALMENTE é de 62,8 KMS;</p> <p>Seções: Catanduva, Palmares Paulista, Paraíso e Monte Azul Paulista Linha Futura 1: 311.010 Catanduva – Monte Azul Paulista [RODOVIÁRIA] Seções: Catanduva, Palmares Paulista, Paraíso e Monte Azul Paulista Linha Futura 2: 321.019 Catanduva – Palmares Paulista [SUBURBANA] Seções: Catanduva e Palmares Paulista Linha Futura 3: 321.020 Catanduva – Paraíso [SUBURBANA] Seções: Catanduva, Palmares Paulista e Paraíso</p> <p>Observações: Comentários: Atualmente são transportados em média 2.500 passageiros por mês entre Monte Azul Paulista / Catanduva e vice-versa. Com a transformação da linha em Rodoviária, estes passageiros passarão a pagar o dobro do valor atual nas passagens. No sistema futuro a linha Catanduva x palmares Paulista será extremamente deficitária, pois atualmente entre as referidas localidades já não há demanda suficiente que justifique qualquer viagem parcial no referido trecho.</p>	Manutenção do tipo suburbano para o Autos 9246.	RESPOSTA 1

PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Linha Atual: 8168 Catanduva - Lins [RODOVIÁRIA] Seções: Catanduva, Itajobi, Entrada de Borborema, Novo Horizonte, Pongai, Cafelândia e Lins Linha Futura: 312.028 Lins - Borborema [RODOVIÁRIA] Seções: Lins, Cafelândia, Guarantã, Pongai e Borborema Observações: DESAPARECE A LINHA CATANDUVA A LINS E APARECE A LINHA LINS A BORBOREMA. Comentários: Não haverá demanda entre estas localidades, tornando a linha extremamente deficitária. O correto seria manter a linha atual incluindo a escala da cidade de Borborema. A maior demanda é para Catanduva, Novo Horizonte e Lins, provenientes das cidades menores como Cafelândia, Guarantã, Pongai e Entrada de Borborema. Os usuários atual desta linha serão prejudicados pois não terão mais ligação direta com as cidades de Novo Horizonte e Catanduva e vice-versa.</p>	Manter o Autos 8168 com a inclusão da seção de Borborema.	RESPOSTA 1
EMPRESA PRINCESA DO NORTE-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Linha Atual: 5916 Marília – Catanduva [RODOVIÁRIA] Seções: Catanduva, Itajobi, Borborema, Novo Horizonte, Pongai, Cafelândia e Lins Linha Futura: Não existe essa linha Observações: DESAPARECE A LINHA MARÍLIA X CATANDUVA. Comentários: No sistema futuro a referida linha não existirá. Atualmente entre Marília, Júlio Mesquita, Guarantã, Cafelândia, Pongai, Catanduva e vice-versa são transportados em média 5.000 passageiros por mês. Com a extinção da referida linha esses passageiros deixarão de ser atendidos, causando sérios transtornos a esses usuários, por terem mais a ligação direta entre as referidas localidades.</p>	Manutenção do Autos 5916.	ATENDIDO
EMPRESA PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	421.057 e 421.056	<p>Linha Atual: 7863 ÁLVARO DE CARVALHO X MARILIA [Suburbana]. Seções: Álvaro de Carvalho, Júlio Mesquita e Marília. Linha Futura 1: 421.057 ÁLVARO DE CARVALHO X MARILIA [Suburbana]. Seções: Álvaro de Carvalho, Júlio Mesquita e Marília. Linha Futura 2: 21.056 ÁLVARO DE CARVALHO X LUPÉRCIO [Suburbana]. Seções: Álvaro de Carvalho, Garça, Alvinlândia e Lupércio Comentários: A nova linha do sistema futuro, 421.056 será deficitária, pois os usuários das cidades de Álvaro de Carvalho, Garça, Alvinlândia e Lupércio se deslocam para a cidade de Marília, não havendo ligação alguma entre as cidades atendidas por esta linha.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 7863	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	421.064 e 421.036	<p>Linha Atual: 1839 SÃO PAULO X OURINHOS [Rodoviária]. Seções: São Paulo, Avaré, Piraju, Bernardino de Campos, Ipaussu, Chavantes e Ourinhos. Linha Futura 1: 421.064 CHAVANTES X SÃO PAULO [Rodoviária]. Seções: Chavantes, Bernardino de Campos, Avaré e São Paulo. Linha Futura 2: 421.036 IPAUSSU X SÃO PAULO [Rodoviária]. Seções: Ipaussu, Piraju, Manduri, Cerqueira César, Avaré, Osasco e São Paulo. Comentários: No sistema Futuro a cidade de Ourinhos, ficará sem linha para São Paulo e passa a ser atendida como seção da linha de Assis x São Paulo. Importante ressaltar que atualmente Ourinhos x São Paulo possui 8 pares de horários diários e transporta uma média mensal de 10.000 passageiros/mês, sem a referida linha todos os usuários de Ourinhos com destino a São Paulo serão prejudicados.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 1839	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	411.025	<p>Linha Atual: 1977 BAURU X OURINHOS [RODOVIÁRIA] Seções: Bauru, Piratininga, Paulistânia, Espírito Santo do Turvo, Santa Cruz do Rio Pardo, Ipaussu, Chavantes e Ourinhos Linha Futura: 411.025 BAURU X OURINHOS [RODOVIÁRIA] Seções: Bauru, Santa Cruz do Rio Pardo e Ourinhos Comentários: com a proposta da linha no sistema futuro, os usuários das cidades de Piratininga, Paulistânia, Espírito Santo do Turvo, Ipaussu, e Chavantes ficarão sem ligação direta para as cidades de Bauru e Ourinhos, causando-lhes transtornos e tornando o valor da passagem para estes deslocamentos mais caro que o atual em função de terem que se deslocarem por outro meio ou por outra linha para embarcarem para estas localidades.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 1977	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	421.067	<p>Linha Atual: 3321 OURINHOS X SANTA CRUZ DO RIO PARDO [SUBURBANA] Seções: Ourinhos, Canitar, Chavantes, Ipaussu e Santa Cruz do Rio Pardo Linha Futura: 421.067 OURINHOS X SANTA CRUZ DO RIO PARDO [SUBURBANA] Seções: Ourinhos e Santa Cruz do Rio Pardo Comentários: Com a Linha futura os usuários de Canitar, Chavantes e Ipaussu não terão sistema de transporte que liga as localidades de Ourinhos e Santa Cruz do Rio Pardo, pois tanto na linha 421.067 quanto na linha 411.025 referidas localidades foram excluídas, causando transtorno a mais de 15.000 usuários que são transportados atualmente entre estas localidades com destino a Ourinhos e Santa Cruz do Rio Pardo.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 3321	RESPOSTA 1

PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	412.037	<p>Linha Atual: 4025 OURINHOSXSAO PAULO (serviço complementar prolongamento horários S.B.C.) [RODOVIÁRIA] Seções: Ourinhos, Chavantes, Ipaussu, Bernardino de Campos, Santa Cruz do Rio Pardo, São Caetano do Sul, Santo André e São Paulo Linha Futura: 412.037 OURINHOS X SANTO ANDRÉ [RODOVIÁRIA] Seções: Ourinhos, Santa Cruz do Rio Pardo, Osasco, São Paulo e Santo André Comentários: Com a linha sendo operada conforme proposto no sistema futuro os usuários de São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, deixarão de ter a ligação direta com as cidades de Ourinhos, Chavantes, Ipaussu, Bernardino de Campos, Santa Cruz do Rio Pardo e vice-versa.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 4025	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	411.016	<p>Linha Atual: 5664 AVARÉ X FARTURA (SUBURBANA) Quilometragem Total da Linha 98KM Seções: Avaré, Itai, Taquarituba, Taguaí e Fartura Linha Futura:411.016 Avaré X Fartura [RODOVIÁRIA] Quilometragem Total da Linha 109KM Seções: Avaré, Cerqueira César, Manduri, Piraju e Fartura Comentários: No sistema futuro a linha será transformada em Rodoviária e terá alteração de itinerário, aumento da extensão total da linha em 11 km, aumento em dobro no novo valor de passagem de característica rodoviária, bem como, aumento em seu tempo de percurso, prejudicando os usuários das duas cidades extremas da referida linha, além de deixar de atender as cidades de Itai, Taquarituba e Taguaí que ficarão sem ligação com a Fartura e Avaré. A Linha operada atualmente de característica Suburbana, transporta entre todas as localidades atuais uma média mensal de 25.000 passageiros, que serão extremamente prejudicados com a operação futura caso esta venha a prevalecer.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 5664	REPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	Criar Linha	<p>Linha Atual: 5670 FARTURA X SAO PAULO [RODOVIÁRIA] Seções: Fartura, Sarutaiá, Piraju, Manduri, Cerqueira Cesar, Avaré, São Paulo. Observações: A LINHA ATUAL NÃO CONSTA NO SISTEMA FUTURO Comentários: Se o sistema Futuro prevalecer, os usuários das cidades de Fartura, Sarutaiá, Piraju e Cerqueira Cesar deixarão de ter ligação direta com a cidade de São Paulo e vice-versa. Todos os usuários destas cidades mencionadas para se deslocarem até a cidade de São Paulo e vice-versa deverão fazer baldeação na cidade de Avaré por meio de outras linhas, aumentando o seu tempo de percurso, bem como, o valor da passagem. Atualmente estas localidades que deixarão de ser atendidas pela linha futura tem uma média de 5.000 passageiros mensais.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 5670	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	412.017, 412.020 e 412.068	<p>Linha Atual: 5671 FARTURA X SAO PAULO [RODOVIÁRIA] Seções: Fartura, Taguaí, Taquarituba, Itai, Alto da Serra Angatuba, Itapetininga, Sorocaba e São Paulo Linha Futura 1: 412.017 FARTURA X SOROCABA [RODOVIÁRIA] Seções: Fartura, Taquarituba, Paranapanema, Angatuba, Itapetininga e Sorocaba Linha Futura 2: 412.020 TAGUAI X SAO PAULO [RODOVIÁRIA] Seções: Taguaí, Taquarituba, Itai, Avaré, Osasco e São Paulo Linha Futura 3: 412.068 PARANAPANEMA X SAO PAULO [RODOVIÁRIA] Seções: Paranapanema e São Paulo Comentários: As linhas do sistema Futuro, 412.068 e 412.017 serão deficitárias e não terão demanda, pois não ligam a cidade de São Paulo, destino de 90% dos usuários da linha atual. Os moradores da cidade de Fartura deixarão de ter a ligação direta para a cidade de São Paulo, e com isto passarão a ter que fazer baldeação para outra linha na cidade de Sorocaba dispendendo de mais tempo no percurso e aumento no valor da passagem.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 5671	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	411.017 e 421.025	<p>Linha Atual: 7025 TAQUARITUBA X AVARÉ [SUBURBANA] Km total da linha 64KM. Seções: Taquarituba, Itai e Avaré. Linha Futura: 411.017 AVARÉ X TAQUARITUBA [RODOVIÁRIA] km total da linha 137km. Seções: Avaré, Cerqueira César, Manduri, Pirajú, Sarutaiá, Fartura, Taguaí e Taquarituba Linha Futura: 421.025 AVARÉ X TAQUARITUBA [SUBURBANA] Seções: Avaré, Itai e Taquarituba Comentários: a nova linha rodoviária criada no sistema futura será extremamente deficitária, pois os usuários de Sarutaiá, Fartura, Taguaí e Taquarituba, optarão por se deslocarem até Taquarituba por outro meio e viajar na linha suburbana pois tanto o valor da passagem, bem como, o tempo de percurso será muito inferior ao da linha rodoviária. Por outro lado os passageiros de Avaré, Cerqueira Cesar e Manduri fariam a mesma coisa no sentido contrário, ou seja, se deslocariam até a cidade de Avaré por outro meio e viajariam na linha suburbana por ter preço e tempo de percurso muito inferior ao da linha rodoviária. Neste caso os únicos usuários que utilizariam da linha rodoviária por não terem outra opção é que fariam utilização desta linha.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 7025	RESPOSTA 1

PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	112.005 e 112.007	<p>Linha Atual: 7789 OURINHOS X CAMPINAS [Rodoviária]. Seções: Ourinhos, Sta. Cruz do Rio Pardo, Chavantes, Ipaussu, Pirajú, Avaré, Cerquilha, Tietê, Piracicaba, Americana e Campinas. Linha Futura 1: 112.005 ASSIS X CAMPINAS [Rodoviária]. Seções: Assis, Ourinhos e Campinas. Linha Futura 2: 112.007 AVARÉ X CAMPINAS [Rodoviária]. Seções: Avaré, Botucatu, Anhembi, Piracicaba e Campinas. Comentários: Se prevalecer as linhas estabelecidas no sistema futuro, os usuários das cidades de Santa Cruz do Rio Pardo, Chavantes, Ipaussu, Piraju, Cerquilha e Tiete, deixarão de ter ligação direta com Campinas, Americana e Piracicaba. Os mesmos deverão se deslocar até a cidade de Ourinhos aumentando o seu tempo de percurso, bem como, o valor da passagem. Ainda correm o risco de não encontrarem lugares pois a cidade de Ourinhos deixa de ser origem de linha como é atualmente e passa a ser uma seção da linha 112.005. Os usuários moradores da cidade de Avaré, também, serão prejudicados pois a nova linha passa a fazer escala na cidade de Botucatu e Anhembi, aumentando a quilometragem, consequentemente o tempo de viagem e o valor da passagem.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 7789	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	412.085 e 412.066	<p>Linha Atual: 8072 SÃO PAULO X FARTURA [Rodoviária]. Seções: São Paulo, Avaré, Trevo de Arandu, Cerqueira Cesar, Águas de Santa Bárbara, Manduri, Piraju, Sarutaiá e Fartura. Linha Futura 1: 412.065 ARANDU X SÃO PAULO [Rodoviária]. Seções: Arandu, Avaré e São Paulo. Linha Futura 2: 412.066 ÁGUAS DE SANTA BÁRBARA X SÃO PAULO [Rodoviária]. Seções: Águas de Santa Bárbara, Iaras e São Paulo. Comentários: A Linha atual, Autos 8072, mesmo realizando escala de seccionamento em diversas cidades não possui um índice de ocupação satisfatório, pois a maioria das cidades atendidas por esta linha são pequenas e a demanda é baixa. No sistema futuro a linha atual está sendo desmembrada em duas linhas e as cidades de Fartura, Sarutaiá, Piraju, Manduri e Cerqueira Cesar ficarão sem ligação direta para São Paulo. Os usuários destas cidades serão prejudicados pois terão que se deslocar para outras localidades aumentando o seu tempo de viagem e o valor da passagem. No sistema futuro ambas as linhas se mantidas como está sendo proposto serão extremamente deficitárias, pois as poucas cidades atendidas em cada uma delas não terão demanda suficiente para manter um par de horários diários entre as extremidades de ambas as linhas.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 8072	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	412.014	<p>Linha Atual: 8208 ITAPEVA X OURINHOS [Rodoviária]. Seções: Itapeva, Itaberá, Coronel Macedo, Taquarituba, Itaí, Pirajú, Ipaussu, Chavantes e Ourinhos. Linha Futura: 412.014 ITAÍ X ITAPEVA [Rodoviária]. Seções: Itaí, Taquarituba, Coronel Macedo, Itaberá e Itapeva. Comentários: A linha atual está paralisada há muitos anos por ser extremamente deficitária. No nosso entendimento, a linha futura também, não prosperará, pois entre Itaí x Taquarituba e Taquarituba x Itapeva existem linhas e suburbanas cujo valor da passagem é muito inferior ao valor da passagem rodoviária e os usuários sempre optaram por esta ligação suburbana.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 8208	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	412.019 e 412.029	<p>Linha Atual: 8470 OURINHOS X SOROCABA [Rodoviária]. Seções: Chavantes, Ipaussu, Bernardino de Campos, Pirajú, Paranapanema, Alto da Serra Angatuba, Itapetininga e Sorocaba. Linha Futura 1: 412.019 PIRAJU X SOROCABA [Rodoviária]. Seções: Pirajú, Paranapanema, Alto da Serra Angatuba, Itapetininga e Sorocaba. Linha Futura 2: 412.029 ITAPETININGA X OURINHOS [Rodoviária]. Seções: Itapetininga, Chavantes e Ourinhos. Comentários: Se prevalecer as linhas propostas no sistema futuro os usuários das cidades de Ipaussu, Bernardino de Campos ficarão prejudicados pois deixarão de ter a ligação direta para as cidades de Paranapanema, Alto da Serra Angatuba, Itapetininga e Sorocaba e vice-versa. Ambas as linhas 412.019 e 412.029 serão deficitárias, pois a demanda de usuários das cidades de Chavantes, Itapetininga, Alto da Serra Angatuba, Piraju, Paranapanema é para Sorocaba e Ourinhos, e não havendo mais a ligação atual esses usuários serão prejudicados no tempo de percurso e no valor da passagem que ficará mais cara.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 8470	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	412.016	<p>Linha Atual: 8492 AVARÉ X SÃO PAULO [Rodoviária]. Seções: Avaré e São Paulo. Linha Futura: 412.016 - AVARÉ X SÃO PAULO (Rodoviária). Seções: Avaré, Itatinga, Osasco, São Paulo. Comentários: No sistema atual esta linha Avaré x São Paulo não está sendo operada há muitos anos, por termos a seção Avaré x São Paulo em outros Autos que tem escala na cidade de Avaré com destino a São Paulo e vice-versa. No sistema Futuro a linha direta Avaré São Paulo deixa de existir.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 8492	RESPOSTA 1

PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	421.037 e 421.038	<p>Linha Atual: 9294 – SANTA CRUZ DO RIO PARDO X BAURU [Suburbana]. Seções: Santa Cruz do Rio Pardo, Espírito Santo do Turvo, Paulistânea, Piratininga e Bauru. Linha Futura 1: 421.037 BAURU X SANTA CRUZ DO RIO PARDO [Suburbana]. Seções: Bauru e Santa Cruz do Rio Pardo. Linha Futura 2: 421.038 BAURU X SANTA CRUZ DO RIO PARDO [Suburbana]. Seções: Bauru, Paulistânea, Espírito Santo do Turvo e Santa Cruz do Rio Pardo. Comentários: No sistema futuro foram criadas duas linhas. A Linha 421.037 que será direta entre Santa Cruz do Rio Pardo x Bauru e vice-versa, será deficitária, pois não há tanta demanda entre estas duas cidades. Na linha 421.038 foi excluída a cidade de Piratininga, prejudicando os passageiros, pois tanto os que se destinam a Piratininga como os que se originam de Piratininga para as cidades de Santa Cruz do Rio Pardo, Espírito Santo do Turvo e Paulistânea passarão a se deslocar para a cidade de Bauru para buscarem seus destinos, o que aumentará o tempo de viagem e o valor das passagens para estes usuários.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 9294	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	Criar Linha	<p>Linha Atual: 9412 SÃO PAULO X OURINHOS (Rodoviária). Seções: São Paulo, Osasco, Santa Cruz do Rio Pardo e Ourinhos. Observações: A Linha Atual não consta no Sistema Futuro. Comentários: Na linha atual são transportados em média 5.000 passageiros pro mês entre todas as localidades, portanto, esta linha precisa continuar sendo operada e deverá constar no sistema futuro.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 9412	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	421.026	<p>Linha Atual: 7402 PIRAJU X PARANAPANEMA [Rodoviária]. Extensão Total da Linha 86KM. Seções: Piraju, Ent. de Jurumirim, Rio Taquari, Ent. de Itai, Posto Nabuco, Alto do Perobal, Ent. Posto Tibiriçá e Paranapanema. Linha Futura: 421.026 PIRAJU X PARANAPANEMA [Suburbana]. Seções: Pirajú, Itai e Paranapanema. Comentários: A linha atual está paralisada por não ter demanda, mas os usuários não deixaram de ser atendidos, pois são transportados pela Linha Ourinhos x Sorocaba. Entendemos que esta linha do sistema futuro não prosperará mesmo sendo suburbana, pois não há demanda entre as três localidades que serão atendidas pela referida linha.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 7402	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	412.067	<p>Linha Atual: 5274 SÃO PAULO X ITAPORANGA [Rodoviária]. Seções: São Paulo, Sorocaba, Itapetininga, Itai, Taquarituba, Coronel Macedo e Itaporanga. Linha Futura: 412.067 ITAPORANGA X SÃO PAULO [Rodoviária]. Seções: Itaporanga, Coronel Macedo, Avaré e São Paulo. Comentários: Se prevalecer a linha do Sistema futuro as cidades de Taquarituba, Itai, Sorocaba e Itapetininga deixarão de ser atendidas e os usuários das cidades de Coronel Macedo e Itaporanga deixarão de ter esta ligação direta, tendo que fazer transbordo na cidade de Avaré, aumento o tempo de viagem e o valor da passagem para os usuários.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 5274	RESPOSTA 1
PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	411.003 e 411.043	<p>Linha Atual: 7053 OURINHOS X ADAMANTINA [Rodoviária]. Seções: Ourinhos, Ocaçu, Marília, Padre Nóbrega, Oriente, Pompeia, Paulópolis, Quintana, Herculândia, Tupã, Parapuã, Osvaldo Cruz, Lucélia e Adamantina. Linha Futura 1: 411.003 PARAPUÃ X MARILIA (Rodoviária). Seções: Parapuã, Bastos, Iacri, Tupã, Herculândia, Quintana, Marília. Linha Futura 2: 411.043 OURINHOS X MARILIA (Rodoviária). Seções: Ourinhos e Marília. Comentários: Nas linhas futuras as cidades de Adamantina, Lucélia e Osvaldo Cruz ficarão sem a ligação direta com as cidades de Tupã, Herculândia, Quintana, Paulópolis, Pompeia, Oriente, Marília, Ocaçu e Ourinhos e vice-versa, causando -lhes aumento no tempo de suas viagens e consequentemente aumento no valor da passagem.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 7053	RESPOSTA 1
EMPRESA PRINCESA DO NORTE-2	Anexo I	421.061, 421.062 e 421.063	<p>Linha Atual: 8673 MARILIA X TUPÃ [Suburbana]. Seções: Marília, Padre Nóbrega, Oriente, Pompeia, Paulópolis, Quintana, Herculândia e Tupã. Linha Futura 1: 421.061 – Oriente x Marília (Suburbana). Seções: Oriente e Marília. Linha Futura 2: 421.062 – POMPEIA X MARILIA (Suburbana). Seções: Pompeia, Oriente e Marília. Linha Futura 3: 421.063 - QUINTANA X ORIENTE (Suburbana). Seções: Quintana, Pompeia e Oriente. Comentários: com a proposta do sistema futuro, as ligações direta dos usuários entre as cidades de Marília, Herculândia e Tupã e vice-versa deixarão de existir e os usuários deverão se deslocar para outras localidades com outras linhas para fazerem esta ligação, e isto demandará de mais tempo de viagem, bem como, o aumento nas suas despesas com as passagens. Atualmente entre estas localidades são transportados em média 20 mil passageiros por mês.</p>	Manter o itinerário e as seções dos Autos 8673	RESPOSTA 1
GAS BRASILIANO DISTRIB.	Anexo I - Termo de Referência	Item 2.7 - Veículos	<p>A introdução de veículos com tecnologias alternativas ao Diesel por interesse do Operador pode demandar tratamento diferenciado nos aspectos de sua vida econômica útil, -- como no caso de veículos elétricos que possuem vida mais longa---, e/ou de veículos que se utilizem de combustíveis tais como - Híbridos, gás natural, hidrogênio, biocombustíveis etc. - para os quais não haverá inicialmente mercado secundário para uma futura revenda dos mesmos; Assim faz-se necessário a previsão de flexibilizar o tempo de utilização econômica dos veículos associados a cada tecnologia adotada.</p>	"Não poderão ser utilizados veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação, exceto se dotados de tecnologias de uso de combustíveis alternativos, para os quais serão aceitos veículos com até 15 (quinze) anos de fabricação. "	NÃO ATENDIDO
GAS BRASILIANO DISTRIB.	Anexo II - Minuta de Contrato	Cláusula 42 - Obrigações da Concessionária, Item: XXXIII		"Não poderão ser utilizados veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação, exceto se dotados de tecnologias de uso de combustíveis alternativos, para os quais serão aceitos veículos com até 15 (quinze) anos de fabricação. "	NÃO ATENDIDO
GAS BRASILIANO DISTRIB.	Anexo III - Regulamento Complementar dos Serviços	Seção V - Veículos, Art. 62		"Não poderão ser utilizados veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação, exceto se dotados de tecnologias de uso de combustíveis alternativos, para os quais serão aceitos veículos com até 15 (quinze) anos de fabricação. "	NÃO ATENDIDO
GAS BRASILIANO DISTRIB.	Anexo II - Minuta de Contrato	Não há qualquer menção ou citação nos		Incluir a previsão de recursos para fomentar iniciativas e projetos, executados sob supervisão e coordenação da ARTESP com participação do operador, com vistas a fomentar	Considerar o montante mínimo recursos financeiros a ser aplicado no Programa Anual de Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico e de

GAS BRASILIANO DISTRIB.	Anexo VI - Critérios para elaboração da Descrição da Fase de Transição e Plano de Negócio	documentos disponibilizados para consulta pública.	supervisão e coordenação da ARTESP com participação do operador, com vistas a fomentar o desenvolvimento tecnológico e a inovação nos processos, produtos e serviços, aplicáveis na gestão e operação do sistema;	Conservação na Transporte Público Rodoviário de cada Concessionária - Aplicação de 0,5% da Margem de Contribuição Média do ano anterior investido em Pesquisa e Desenvolvimento. A inclusão deve refletir em todos os demais itens do plano de negócios.	NÃO ATENDIDO
GAS BRASILIANO DISTRIB.	Anexo V - Política tarifária	Item 3 - Reajuste tarifário	Não limitar o reajuste tarifário aos dados obtidos apenas através da ANP, pois em caso de utilização de combustíveis alternativos, a coleta de preços poderá ser realizada em outra agência reguladora e/ou instituição que acompanha a variação de preços de referência tais como ANEEL, ARSESP, IBGE, FGV, IBGE etc. Para o caso do Gás Natural e da energia Elétrica tratam-se de tarifas públicas, sujeitas a ciclos de Revisões e Reajustes Tarifários específicos;	"Fonte: Coleta de preços junto aos fornecedores para grandes consumidores, no Estado de São Paulo e junto à Agência Reguladora e/ou instituição competente de acompanhamento de preços. Este item deverá ser ponderado em função dos combustíveis utilizados na frota em operação, como óleo diesel, gás etc."	NÃO ATENDIDO
GAS BRASILIANO DISTRIB.	Anexo I - Termo de Referência	Item 1.2 - Objetivos	Incluir como objetivo do edital a cooperação com as políticas públicas de redução de emissões firmadas pelo governo do Estado de São Paulo através do DECRETO Nº 55.947, DE 24 DE JUNHO DE 2010 - Artigo 42: A Administração Pública Estadual envidará esforços com vista à redução progressiva do consumo de óleo diesel e sua consequente substituição por combustíveis mais limpos ou por meio de ações de eficiência, quando da aquisição de novas frotas.	Contribuir com os objetivos do governo do Estado de São Paulo na redução dos índices de emissões descritas abaixo: i. Contribuir para o alcance das metas do Plano Paulista de Energia para a redução de emissões atmosféricas; ii. Contribuir para o alcance da meta do Plano Paulista de Energia e crescimento de 36% no consumo de GNV até 2020; iii. Contribuir para aumentar a participação do gás natural na matriz energética do estado, por esse ser um insumo estratégico para o Estado de São Paulo conforme estabelecido no Plano Paulista de Energia.	NÃO ATENDIDO
GAS BRASILIANO DISTRIB.	Plano Diretor de Transportes - Plano dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (Serviço Regular)	Não há qualquer menção quanto às possibilidades de adoção de tecnologias e combustíveis alternativos ao Diesel pelas frotas e veículos utilizados no sistema proposto que venham ao encontro de políticas públicas de redução de emissões de poluentes, bem como aos princípios do Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes - PDDT, no tocante aos objetivos do Transporte Sustentável;	Contribuir para aumentar a participação do gás natural na matriz energética do Estado, e consequentemente de sua rede de distribuição, em função deste insumo ser estratégico para o Estado de São Paulo, assim como buscar o atendimento ao que estabelece o DECRETO Nº 55.947, DE 24 DE JUNHO DE 2010 - Artigo 42: A Administração Pública Estadual envidará esforços com vista à redução progressiva do consumo de óleo diesel e sua consequente substituição por combustíveis mais limpos ou por meio de ações de eficiência, quando da aquisição de novas frotas.	Introduzir parágrafo 8 no item 5 CONSIDERAÇÕES com o seguinte texto: O Plano dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (Serviço Regular), em linha com os objetivos do PDDT- Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes, instrumento de planejamento contínuo utilizado pela Secretaria de Transportes com vistas a subsidiar o estabelecimento de estratégias e ações prioritárias das políticas públicas para o setor de transporte no Estado de São Paulo, ADOTA os princípios do Transporte Sustentável na busca pelo equilíbrio social, ambiental e econômico, incentivando e apoiando iniciativas que visam minimizar e gerenciar os impactos sociais e ambientais na gestão e operação do sistema, e considerando seus objetivos gerais quanto à Qualidade, Desenvolvimento sustentado, Competitividade e Factibilidade.	NÃO ATENDIDO
GAS BRASILIANO DISTRIB.	Anexo VI - Critérios para elaboração da descrição da fase de transição e plano de negócio	Quadro I; Quadro II; Quadro XII; Quadro XIII; Quadro XIV; Quadro XIX;	Alterar o termo "Diesel" para "Combustível", a fim de não restringir a utilização de combustíveis alternativos pelo operador.		ATENDIDO
GAS BRASILIANO DISTRIB.	Anexo II - Minuta do contrato de concessão	Capítulo VI, Cláusula 10, Item 10.1, III	Incluir um terceiro objetivo que enfatize a necessidade do comprometimento da concessionária quanto à colaboração e participação em projetos e experimentos, definidos pela ARTESP, cujos objetivos são o desenvolvimento de estudos e avaliações de novas tecnologias.	"III - Cooperação com a Contratante no sentido de colaborar com estudos e testes que venham a ser necessários com vista ao aperfeiçoamento dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros."	ATENDIDO
VIAÇÃO SÃO PAULO SÃO PEDRO	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Autos 4361 - São Pedro X São Paulo (até São Bernardo do Campo) se torna o Autos 212.042, entre São Pedro e São Paulo com seccionamento em Aguas. No Autos 212.042 não há ligação para São Caetano, Santo André e São Bernardo do Campo e ainda as seções Piracicaba, Santa Barbara, Americana e Nova Odessa foram excluídas. Também não há mais a ligação com Jundiá.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	411.003, 411.027, 411.029, 411.030, 411.031, 411.032 e 411.063	Hoje a ligação Marília - Tupi Paulista é atendida pelos Autos 4801, linha social de baixa taxa de ocupação, por isso deve ser mantido a totalidade do seccionamento de cada linha pleiteada. Do modo que se encontra no Plano Futuro os usuários sofrerão severos prejuízos em razão da necessidade de inúmeros transbordo para contemplar a totalidade de ligação. Além disso, a Linha 411.030 exige um desvio do eixo principal de cerca de 15 Km sem que haja demanda suficiente a justificar o sacrifício do acréscimo de tempo para os demais usuários, já em relação a Linha 411.063 a cidade de Bastos possui forte ligação com Tupã, enquanto que Vera Cruz tem com Marília, assim a criação dessa linha é ineficiente e em relação a Linha 411.032 a cidade de Monte Castelo já é atendida por outras linhas e sua demanda não sustenta a criação dessa linha.	Manter uma Linha Rodoviária: Marília - Pompéia - Quintana - Herculândia - Tupã - Bastos - Parapuã - Osvaldo Cruz - Osvaldo Cruz - Inubia - Paulista - Lucélia - Adamantina - Flórida Paulista - Pacaembu - Irapurú - Junqueirópolis - Dracena - Tupi Paulista.	RESPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	411.033	A ligação sugerida no Plano Futuro trará prejuízos aos usuários, pois tanto Presidente Epitácio, como Panorama e Paulicéia são Estâncias Minerais, com volume considerável e passageiros da região, principalmente em fins de semana, assim deve-se considerar o que hoje é operado pelos Autos 5865.	Criar a Linha Rodoviária: Dracena - Tupi Paulista - Santa Mercedes - Paulicéia - Panorama - Presidente Epitácio e extinção da linha mencionada.	RESPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	212.046	A presente linha foi alocada na Área 2, mas a alocação mais justa é a Área 4, contribuindo para o melhor equilíbrio da outorga dessa área, além disso deve ser considerado os seccionamentos constantes nos Autos 6206, para que os usuários das localidades intermediárias não sofram prejuízos, para isso se faz necessário o seccionamento em todas as cidades contempladas nos referidos Autos.	Criação da Linha Rodoviária na área 4: Presidente Prudente - Parapuã - Tupã - Pompéia - Marília - Garça - Borborema - Itápolis - Taquaritinga - Jaboticabal - Ribeirão Preto	RESPOSTA 1

EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	412.028	A Linha como foi proposta no Sistema Futuro não atende os anseios dos usuários, há de considerar que se trata de região com extensa área territorial, mas com baixo índice demográfico, assim se faz necessário um elevado número de seccionamento, como atualmente ocorre no atendimento através dos autos 7874, inclusive com a inclusão do seccionamento em Piracicaba, trecho rodoviário utilizado para essa ligação, logo deve ser mantido no Sistema Futuro conforme os referidos Autos atendem atualmente.	Alteração da Linha mencionada para: Panorama - Paulicéia - Santa Mercedes - Tupi Paulista - Dracena - Junqueirópolis - Irapuru - Pacaembu - Flórida Paulista - Adamantina - Lucélia - Inúbia Paulista - Osvaldo Cruz - Parapuã - Bastos - Tupa - Pompéia - Piracicaba - Americana - Campinas	REPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	421.041 e 421.042	No Plano Futuro a Linha 421.042 já contempla a linha 421.041, portanto essa última não hpa de prosperar, pois há demanda suficiente para as duas linhas.	Exclusão da Linha 421.041	REPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	421.044 e 421.049	As Linhas urbanas propostas no Plano Futuro estão sobrepostas, além da Linha 421.049 contemplar a ligação Tupi Paulista - Dracena, já contemplada na Linha 421.048, assim deve-se preservar o atendimento atual através dos Autos 9108, que atende suficientemente os interesses dos usuários.	Exclusão da Linha 421.044 e alteração da Linha 421.049, passando a iniciar em Dracena e não em Tupi Paulista como consta no Plano Futuro	RESPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	421.003, 421.046 e 421.047	No Plano Futuro essas linhas contemplam um excesso de oferta e, apesar disso, não atenderá os anseios dos usuários, que hoje são atendidos pelos Autos 5888, sendo que as áreas não atendidas nesses Autos são contempladas por outras ligações.	Exclusão das linhas mencionadas e a criação da linha suburbana: Pacaembu - Flórida Paulista - Adamantina.	RESPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	421.001, 421.006 e 421.007	No Plano Futuro essas linhas contemplam um excesso de oferta e, apesar disso, não atenderá os anseios dos usuários, que hoje são atendidos pelos Autos 9107, sendo que as áreas não atendidas nesses Autos são contempladas por outras ligações.	Exclusão das linhas mencionadas e a criação da linha suburbana: Parapuã - Osvaldo Cruz - Inubia Paulista - Lucélia - Adamantina.	RESPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	421.008	A Linha Suburbana propostas no Plano Futuro exclui o secção de Bastos, o que prejudica os interesses do usuário, por isso deve-se manter a ligação nos moldes dos Autos 9104.	Inclusão do seccionamento em Bastos na linha mencionada.	RESPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	421.043, 421.048 e 421.050	No Plano Futuro essas linhas contemplam um excesso de oferta e, apesar disso, não atenderá os anseios dos usuários, que hoje são atendidos pelos Autos 5311, 5347 e 9109, que podem ser transformado em uma única linha, conforme proposta, que atenderá as necessidades do transporte suburbano de toda aquela região.	Exclusão das linhas mencionadas e a criação da linha suburbana: Panorama - Paulicéia - Santa Mercedes - Tupi Paulista - Dracena.	RESPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	2.3 Serviços Rodoviários	O Anexo estabelece que por ocasião da criação de novas ligações ou de incorporação de novas secções em ligação existente não será permitido o atendimento a mais de cinco municípios. Ocorre que a Área 4 é caracterizada por extensa área territorial, mas com baixo índice demográfico; Portanto, a limitação do número de seccionamento implica, muitas vezes, em inviabilidade econômica das ligações, além de torná-las inadequadas para priorizar um bom atendimento aos usuários, que contam com uma maior frequência de horários a sua disposição em detrimento aos acréscimo de tempo de viagem fruto dos seccionamentos, fato comprovado pelo índice de aprovação do sistema (84%).	Flexibilização do número de seccionamento.	RESPOSTA 1
EXPRESSO ADAMANTINA	Anexo I	421.045 e 421.050	No Plano Futuro, a linha 421.050 esta inclusa na linha 421.045 e, pelo baixo índice demográfico, logo pequena demanda, não há de se prosperar a linha 421.050, que deve ser excluída do Plano Futuro.	Exclusão da linha 421.050 e a extensão até Dracena, ao invés de parar em Tupi Paulista.	RESPOSTA 1
PEVÊ-TUR TRANSP. E TURISMO	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Folha - pagina 52/78 anexo 1 nº. da linha do sistema futuro 321.049 - José Bonifacio - Adolfo Municípios atendidos: José Bonifacio - Mendonça - Adolfo Foi suprimido/excluído a seção UBARANA, ja existente na linha AUTOS 9036/DER/81. A cidade de Ubarana deverá permanecer na ligação das localidades que são as mais próximas ou seja JOSÉ BONIFÁCIO, MENDONÇA E ADOLFO, além dos usuários de UBARANA já estarem habituados a se locomover nestas cidades que são as mais próximas em distâncias.	Manter as seções do Autos 9036.	REPOSTA 1
PEVÊ-TUR	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Folha - pagina 53/78 anexo 1 nº. da linha do sistema futuro 321.065 - São José do Rio Preto - Mendonça Municípios atendidos: S.J.Rio Preto - Bady Bassit, Nova Aliança e Mendonça A ligação entre S.J.Rio Preto a Mendonça não tera nº. suficiente de Usuários, a melhor alternativa é permanecer como está na linha AUTOS 9037/DER/81, onde consta as seguintes cidades atendidas no eixo: parte de Adolfo - Mendonça - Nova Aliança- Bady Bassitt e São José do Rio Preto.	Manter o itinerário e seções atualmente existentes do Autos 9037.	RESPOSTA 1
PEVÊ-TUR	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Folha - pagina 53/78 anexo 1 nº. da linha do sistema futuro 321.066 - São José do Rio Preto - Mirassolândia Municípios atendidos: S.J.Rio Preto - Ipigua - Mirassolândia A ligação atualmente entre S.J.Rio Preto e Mirassolândia, tem horários parciais passando por Ipigua. A linha deverá manter os horários parciais por Ipigua pois existe interesses dos moradores de Ipigua e de Mirassolândia em ter ligações por ônibus, prova se faz através do Qiom do mês 10/2015 que aponta o numero de 659 passageiros entre as localidades de Ipigua e Mirassolândia, bem como manter também os horários parciais somente para ipigua conforme nossa permissão AUTOS 9002/DER/80.	Manter o itinerário, seções e frequência atualmente existentes do Autos 9002.	RESPOSTA 1

PEVÊ-TUR	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Folha - pagina 53/78 anexo 1 nº. da linha do sistema futuro 321.078 - Tanabi - Ubarana Municípios atendidos: Tanabi - Monte Aprazível - Nipoa - José Bonifácio - Ubarana Não existe essa ligação entre as cidades citadas, consequentemente não existe interesse dos usuários nas ligações entre TANABI a UBARANA, e vice-versa, pois trata-se de regiões distantes sem interesses comuns entre elas. Os interesses comuns dos moradores de UBARANA são para as cidades mais próximas tais como JOSÉ BONIFÁCIO, seguido da cidade de MENDONÇA e ADOLFO, conforme nossa linha existente hoje através da nossa permissão AUTOS 9036/DER/81.	Manter somente o itinerário e seções atualmente existentes do Autos 9036.	RESPOSTA 1
PREFEITURA DO MUNICIPIO DE ITAPUI	Termo de Referencia	Item 3.2 - Area de Operação do Termo de Referencia - Anexo a Minuta de Edital	Com as alterações propostas concluímos que a qualidade e segurança do transporte intermunicipal de passageiros sofrerá uma queda considerável.	Sugerimos a manutenção da area de Operação atual, mantendo o sistema de transporte coletivo intermunicipal.	NÃO ATENDIDO
RAPIDO LINENSE	Anexo I	421.073 e 421.076	Junção das Linhas citadas, de características suburbanas, visto que as mesmas são atualmente atendidas sob o mesmo auto, assim o seu desmembramento acarretará enorme prejuízo e desconformo aos usuários do sistema, pois os mesmos terão que realizarem transbordo para completar o trajeto.	Junção das Linhas citadas	RESPOSTA 1
AUTO ONIBUS SÃO JOÃO	Anexo I	Linhas atuais (autos)	Na relação de autos da área 5 não constam as seguintes linhas: Sorocaba x Registro x Jacupiranga; Juquiá x Registro e Sorocaba x Ilha Comprida	Rever a lista de autos atuais	ATENDIDO
VIASOL TRANSP. RODOV.- 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Os atuais Autos 9080, 9153 e 8368, todos rodoviários e que ligam Araras a Rio Claro por trechos diferentes viraram apenas o 221.048, linha suburbana, sem referencia sobre qual o trecho, fazendo com que o usuário acostumado com a operação rodoviária passe a ter disponível apenas o serviço suburbano, podendo forçá-lo a se transferir para o transporte particular. Os trechos atuais são diferentes o que pode fazer com que um certo número de passageiros deixe de ser atendido pelo sistema de onibus.		RESPOSTA 1
VIASOL - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O autos 8366, que liga Rio Claro a Santa Gertrudes, não consta nas linhas atuais e o atendimento passa a ser feito apenas em linha suburbana.		ATENDIDO
VIASOL - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O autos 8365, que liga Rio Claro a Cordeiropolis também foi excluído. O trecho passa a ser atendido apenas pela linha que liga Campinas a Rio Claro, 212.020. O passageiro perde a ligação direta entre as cidades.		RESPOSTA 1
VIASOL - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O autos 5870, que liga São Carlos a Descalvado, virou linha suburbana, 221.055. Porém o trecho passa a ser atendido em linha rodoviária pela linha 211.035, São Carlos a Pirassununga, que é nova e pelo 212.053, São Paulo a Descalvado, gerando excesso de oferta na região, aumentando o custo do sistema. O passageiro perde o atendimento rodoviário direto entre as duas cidades.		RESPOSTA 1
VIASOL - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O autos 9390, que liga Porto Ferreira a Descalvado, passa a ser atendido dentro da linha 211.035, São Carlos X Pirassununga ou vira a linha suburbana Porto Ferreira X Descalvado, 221.051, gerando excesso de oferta na região aumentando o custo do sistema.		RESPOSTA 1
VIASOL - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O trecho do autos 9388, que liga Limeira a Araras, é atendido apenas pela Viasol, passa a fazer parte das linhas Piracicaba X Leme, 211.017. Piracicaba X Porto Ferreira, 211.018. Ou a linha vira suburbana com numero 221.026, gerando excesso de oferta na região aumentando o custo do sistema.		RESPOSTA 1
VIASOL TRANSP. RODOVIARIOS - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Os autos 3892, entre Americana e Descalvado e 9389, entre Limeira e Porto Ferreira, ambos rodoviários, foram desconfigurados e passam a ser as linhas: 211.017, Piracicaba X Leme, 211.018, Piracicaba X Porto Ferreira, 211.019, Piracicaba x Ribeirão Preto, 211.021, Porto Ferreira X Araras, 211.026, Ribeirão Preto x Araras, 211.031, Rio Claro x Porto Ferreira, 211.035, São Carlos x Pirassununga, alterando de forma significativa a forma como o usuário está acostumado a realizar a sua viagem. Passageiros que atualmente fazem percursos mais longos e utilizam essa linha terão que fazer baldeação por 2 ou mais linhas para fazer a viagem.		RESPOSTA 1
JANDAIA TRANSP. E TURISMO	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros	Autos 7090, linha Suburbana, código futuro 411.031 e Autos 7121-Santo Expedito x Dracena (Não consta Plano Futuro) .	Linha Suburbana, Seccionamentos entre Irapuru, Junqueiropolis e Dracena	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.CONSTA NO PLANO FUTURO OPERAR COMO RODOVIARIA	Autos 7090 código futuro 411.053, linha Presidente Prudente a Dracena de 118 km, linha Suburbana	Linha de 118 km, com seções entre as cidades de Presidente Prudente a Dracena, seccionando entre Alvares Machado, Alfredo Marcondes, Santo Expedito, Flora Rica, Irapuru, Junqueiropolis, Dracena , Auto Futuro Rodoviário, se houver, será inviável financeiramente e, com tarifa rodoviária, onerará os usuários em região de baixo poder aquisitivo. A linha se mantém com poucos passageiros diretos e muitos dentro dos seccionamentos. Com tarifa de linha rodoviária haveria custo inviável aos passageiros e aos empregadores, podendo gerar desemprego em região dos estado com uma das menores rendas per capita.	RESPOSTA 1

JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros	Autos atual 6028 Presidente Prudente a Presidente Bernardes e futuro nº 411.054. Linha Suburbana para Rodoviária	JUSTIFICATIVA: Distância do auto: 31 kms. Se esta linha for transformada em rodoviária, a população de Presidente Bernardes, município com 13.544 habitantes será muito prejudicada com aumento de preço, pois se trata de município totalmente dependente de Presidente Prudente, capital regional, em matéria de empregos, serviços de saúde, escolas de segundo grau e Universidades e comércio, dentre outras justificativas.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros	Autos 7089 - Presidente Prudente a Osvaldo Cruz (Parcial) do Autos 7089 Adamantina x Presidente Prudente - Suburbana	JUSTIFICATIVA:Linha com extensão de 68 km, seções em Osvaldo Cruz, Rio do Peixe, Vila Escócia, Martinópolis, Indiana e Presidente Prudente. Grande quantidade de usuarios intermediários bem superior ao itinerário direto, ou seja, com preços de linha rodoviária haverá custo inviável aos passageiros, sendo boa parte trabalhadores rurais e pequenos comércios, dentro de região do estado com uma das menores rendas per capita.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.NÃO CONSTA NO PLANO FUTURO.	Autos 7089 - Adamantina x Presidente Prudente -Linha Suburbana, via Osvaldo Cruz, em operação.	JUSTIFICATIVA: Linha Suburbana, com seccionamento em Lucelia, Osvaldo Cruz, Parapua, Rio do Peixe,Vila Escocia,Martinopolis, Indiana, Presidente Prudente. Extensão 137 km, mesmo excedendo 70 km, deve-se manter como suburbana, para não prejudicar população dependente de tarifas módicas para deslocamento ao trabalho, escolas,postos de saúde e hospitais. Região de baixa renda. ESTA LINHA NÃO CONSTA NO PLANO FUTURO.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.NÃO CONSTA NO PLANO FUTURO.	Autos 8670 - Presidente Prudente x Regente Feijo (Espigão)	JUSTIFICATIVA: Linha Suburbana com extensão de 9,2 km, entre o distrito de Espigão a Presidente Prudente, Espigão é distrito de Regente Feijó, locais totalmente dependentes de Presidente Prudente, em termos econômicos, educacionais, tratamento de saúde, lazer, etc. NÃO CONSTA NO PLANO FUTURO.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.NÃO CONSTA NO PLANO FUTURO.	Autos 9133 - Presidente Prudente x Alvares Machado (Parque dos Pinheiros) Linha Suburbana.	JUSTIFICATIVA: Linha Suburbana, com extensão de 11 km, Município de Alvares Machado é o mais próximo de Presidente Prudente, conurbada, completamente ligada para fins de trabalho, educação, saúde, órgãos públicos estaduais e federais, na capital regional Pres. Prudente.NÃO CONSTAM DO PLANO FUTURO.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.NÃO CONSTA NO PLANO FUTURO.	Autos 7121 - Santo Expedito x Dracena - Linha Suburbana, com seccionamento em Flora Rica, Irapuru, Junqueiropolis, Dracena, em operação.	JUSTIFICATIVA:Linha com extensão de 66 km, grande quantidade de usuarios intermediários com seccionamento entre Santo Expedito, Flora Rica, Irapuru, Junqueiropolis, Dracena, NÃO COSTA NO PLANO FUTURO.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.NÃO CONSTA NO PLANO FUTURO.	Autos 6028 - Presidente Prudente x Presidente Bernardes (Nova Patria) linha Suburbana, com seccionamento em operação e NÃO COSTA NO PLANO FUTURO	JUSTIFICATIVA: Linha Suburbana, com extensão de 52 km, com seccionamentos entre Alvares Machado, Presidente Bernardes, Cel Goulart e Nova Pátria. Linha que atende distritos de Alvares Machado e Presidente Bernardes, de população carente, dependente deste transporte com seccionamento. NÃO CONSTAM DO PLANO FUTURO.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.CONSTA NO PLANO FUTURO NÃO OPERAMOS POR FALTA DE ESTRADA E PASSAGEIROS.	Autos 0063 -Lucelia x Martinopolis, Codigo linha Futura 421.004.	JUSTIFICATIVA:Linha com extensão de 56,8 KM, Consta na linha futura e não estamos operando por causa de estrada intransitável e perigosa para veículos pesados, colocando em risco a vida dos usuarios (inclusive ponte muito alta de madeira ,sem segurança) e de Pracinha a Lucelia quantidade insuficiente usuarios e que, portanto, não comporta operação de linha de onibus.	NÃO ATENDIDO
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.	Autos 6374 - Presidente Prudente x Sandovalina (seccionamento em Narandiba)	JUSTIFICATIVA: Linha Suburbana, com extensão de 78,0 km com seccionamento em Pirapozinho, Tarabai e Estrela do Norte. Manter como Suburbana, apesar de exceder apenas 08 km, que é causado por entrar em Estrela do Norte e voltar ao trevo para ir a Sandovalina. Região extremamente pobre,com maioria de passageiros intermediários. DEIXAR DA FORMA QUE ESTA, LINHA FUTURA prevê seccionamento em Narandiba mas, já existe linha propria Presidente Prudente x Narandiba, Autos 8850.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.CONSTA NO PLANO FUTURO OPERAR COMO RODOVIARIA	Autos 7090 codigo futuro 411.053, linha Presidente Prudente a Dracena de 118 km, linha Suburbana	JUSTIFICATIVA: Linha suburbana de 118 km, com seção entre as cidades de Presidente Prudente a Dracena, seccionando entre Alvares Machado, Alfredo Marcondes, Santo Expedito, Flora Rica, Irapuru, Junqueiropolis, Dracena , Auto Futuro, se houver, será inviável economicamente e, com tarifa rodoviária, onerará os usuarios em região de baixo poder aquisitivo. A linha se mantem com o seccionamento passageiros diretos muito pouco, com preço de linha rodoviária havera custo inviável aos passageiros, dentro de região dos estado com uma das menores rendas per capita. NOSSA OPINIÃO DEIXAR DA FORMA QUE ESTA.	RESPOSTA 1

JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros. CONSTA NO PLANO FUTURO OPERAR COMO RODOVIARIA.	Autos 7084 - Adamantina x Presidente Prudente, distancia de 102,3 km, Linha Suburbana com seccionamentos.	JUSTIFICATIVA: Linha suburbana com distancia de 102,3 km, com seccionamento entre Adamantina, Mariapolis,Boa Esperança,Iubatinga,Caiabu,Martinopolis,Indiana(entrada) Presidente Prudente, Auto futuro, se houver, sera inviavel economicamentee com tarifa rodoviaria, onerara os usuarios em região de baixo poder aquisitivo. A linha se mantem com o seccionamento de passageiros, com preço de linha rodoviaria haver custo inviavel aos passageiros, dentro de região do estado com uma das menores rendas per capita. NOSSA OPINIÃO DEIXAR DA FORMA ATUAL (SUBURBANA)	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.CONSTA NO PLANO FUTURO OPERAR COMO RODOVIARIA	Autos 7089 - Adamantina x Presidente Prudente , distancia de 137,0 KM, Linha Suburbana com seccionamentos.	JUSTIFICATIVA: Linha suburbana de 137,0 km, com seção entre as cidades de Adamantina x Presidente Prudente ,seccionando entre Lucelia, Osvaldo Cruz, Parapua, Rio do Peixe, Vila Escocia, Martinopolis, Indiana, Presidente Prudente , Auto Futuro, se houver, será inviável economicamente e, com tarifa rodoviaria, onerará os usuarios em região de baixo poder aquisitivo. A linha se mantem com o seccionamento passageiros diretos muito pouco, com preço de linha rodoviaria haver custo inviavel aos passageiros, dentro de região dos estado com uma das menores rendas per capita. NOSSA OPINIÃO MANTER DA FORMA QUE ESTA.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros. CONSTA NO PLANO FUTURO OPERAR COMO RODOVIARIA.	Autos 8082 - Presidente Prudente x Iepe, distancia de 108,0 km, Linha Suburbana com seccionamentos.	JUSTIFICATIVA: Linha suburbana com distancia de 108,0 km, com seccionamento entre Presidente Prudente, Regente Feijo, Taciba, Entrada de Ovidio, Usina Capivara, Nantes, Iepe, Auto futuro, se houver, sera inviavel economicamentee com tarifa rodoviaria, onerara os usuarios em região de baixo poder aquisitivo. A linha se mantem com o seccionamento de passageiros, com preço de linha rodoviaria haver custo inacessível aos passageiros, dentro de região do estado com uma das menores rendas per capita. NOSSA OPINIÃO MANTER DA FORMA QUE ESTA.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.CONSTA NO PLANO FUTURO OPERAR COMO RODOVIARIA	Autos 6374 - Presidente Prudente x Sandovalina, distancia de 78,0 KM, Linha Suburbana com seccionamentos.	JUSTIFICATIVA: Linha suburbana de 78,0 km, com seccionamento entre as cidades de Presidente Prudente, Pirapozinho, Tarabai, Estrela do Norte, Sandovalina , Auto Futuro, se houver, será inviável economicamente e, com tarifa rodoviaria, onerará os usuarios em região de baixo poder aquisitivo. A linha se mantem com o seccionamento passageiros diretos muito pouco, com preço de linha rodoviaria haver custo inviavel aos passageiros, dentro de região dos estado com uma das menores rendas per capita. NOSSA OPINIÃO MANTER DA FORMA ATUAL.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros. CASO DEIXAR DE FAZER O SECCIONAMENTO.	Autos 6028 - Presidente Prudente x Presidente Bernardes (Nova Patria) distancia de 52,0 km, Linha Suburbana com seccionamentos.	JUSTIFICATIVA: Linha suburbana com distancia de 52,0 km, com seccionamento entre Presidente Prudente, Alvares Machado, Presidente Bernardes, Cel Goulart. NOSSA OPINIÃO MANTER DA FORMA QUE ESTA.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.CASO DEIXAR DE FAZER O SECCIONAMENTO.	Autos 6059 - Presidente Prudente x Santo Expedito, distancia de 52,0 KM, Linha Suburbana com seccionamentos.	JUSTIFICATIVA: Linha suburbana com distancia de 52,0 km, com seccionamento entre as cidades de Presidente Prudente, Alfredo Marcondes, Santo Expedito. NOSSA OPINIÃO MANTER DA FORMA ATUAL.	RESPOSTA 1
JANDAIA	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros. CASO DEIXAR DE FAZER O SECCIONAMENTO.	Autos 7121- Santo Expedito x Dracena, distancia de 66,0 km, Linha Suburbana com seccionamentos.	JUSTIFICATIVA: Linha suburbana com distancia de 66,0 km, com seccionamento entre Santo Expedito, Flora Rica, Irapuru, Junqueiropolis, Dracena. NOSSA OPINIÃO MANTER DA FORMA ATUAL (SUBURBANA).	RESPOSTA 1
JANDAIA TRANSP. E TURISMO	Anexo I	Rede Futura Inadequada para Atendimento aos Passageiros.CASO DEIXAR DE FAZER O SECCIONAMENTO.	Autos 8258 - Presidente Prudente x Emilianopolis, distancia de 56,0 KM, Linha Suburbana com seccionamentos.	JUSTIFICATIVA: Linha suburbana com distancia de 56,0 km, com seccionamento entre as cidades de Presidente Prudente, Presidente Bernardes, Emilianopolis. NOSSA OPINIÃO : MANTER NA FORMA QUE ESTA (SUBURBANA).	RESPOSTA 1
CRISTALENSE TRANSP. E TURISMO	AUTOS 9421/DER/73-FRANCA-SÃO JOAQUIM DA BARRA	221.007 FRANCA-S JOSE DA BELA VISTA-S.JOAQUIM DA BARRA-GUARÁ	No Trajeto Atual (Autos 9421/DER/83) o itinerário é Franca - São José da Bela Vista - São Joaquim da Barra (73 Km Total), ----No estudo da ARTESP (221.007) a Linha passaria a ter o ponto final em GUARÁ, o que faria aumentar muito a Kilometragem. (Seguindo pela SP-345, pega a SP-330 sentido Sul no Km 389 indo até o centro de SÃO JOAQUIM DA BARRA (onde o sistema operado atualmente encerraria a viagem), mas, no trajeto estipuladoo item 221.007, o ônibus voltaria até o entroncamentode FRANCA (Km 389), seguindo depois até GUARÁ (Km 406). (Aumentaria mais de 32 km só na ida)Guará é uma cidade de pequeno porte às margens da via anhanguera, com viagens de hora em hora para centros maiores que Franca em distâncias menores, como por exemplo Ribeirão Preto, que é um centro líder regional, e ligações passando por Ituverava, São joaquim da Barra, Orlândia, Uberaba, etc. Verifica-se, pelo QIOM atual, que a média diária de de passageiros entre Franca-Guará é de pouco mais de tres passageiros / dia, número esse insuficiente para manter uma ligação economicamente viável.	MANTER A LIGAÇÃO FRANCA, SÃO JOSÉ DA BELA VISTA, SÃO JOAQUIM DA BARRA, conforme é operada atualmente nos Autos 9421/DER/83.	RESPOSTA 1

VIAÇÃO PIRACICABANA - 1	Anexo I	Linha 522.001	O auto 6716 sofreu alteração na rede futura desenvolvida pela ARTESP, sendo retirada a seção de São Roque, fazendo com que parcela significativa da população seja prejudicada.	Manter o auto 6716 na rede futura, ou permitir que a concessionária altere a configuração da rede em operação ao longo da concessão.	NÃO ATENDIDO POR SER RM SOROCABA
	Anexo I	Auto 9594	A ligação atualmente existente entre São Roque e Vargem Grande Paulista foi excluída na rede futura da ARTESP.	Manter o auto 9594 na rede futura, ou permitir que a concessionária altere a configuração da rede em operação ao longo da concessão.	ATENDIDO
	Anexo I	Auto 9729	A ligação atualmente existente entre São Roque e Pirapora do Bom Jesus foi excluída na rede futura da ARTESP.	Manter o auto 9729 na rede futura, ou permitir que a concessionária altere a configuração da rede em operação ao longo da concessão.	ATENDIDO
	Anexo I	Auto 7845	A ligação atualmente existente entre São Roque e Osasco foi excluída na rede futura da ARTESP.	Manter o auto 7845 na rede futura, ou permitir que a concessionária altere a configuração da rede em operação ao longo da concessão.	ATENDIDO
PIRACICABANA-2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Autos 3353 - São Pedro X SP (até Osasco) se torna o Autos 212.041, entre São Pedro e Santa Bárbara, com seccionamento entre São Pedro/Agua/Piracicaba e Santa Bárbara. No Autos 212.041 faltou a seção Americana e nao tem ligação com Osasco.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Autos 8020 - Piracicaba X SP (até São Bernardo do Campo) se torna o Autos 212.038, entre Piracicaba e São Paulo. No Autos 212.038 faltou as seções Santa Barbara e Americana e nao tem ligação para São Caetano, Santo André e São Bernardo.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Autos 9131 - Piracicaba - Praia Grande - Itanhaem se torna o Autos 212.037, entre Piracicaba e Santos, com seccionamento em Santa Barbara e Americana. No Autos 212.037 faltou a seção em Nova Odessa e nao há ligação para São Vicente, Praia Grande, Mongaguá e Itanhaém.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Autos 4218- Piracicaba x Torrinha se torna o Autos 211.015 Piracicaba x Santa Maria da Serra, com seccionamento em Santa Maria da Serra, São Pedro, Agua de São Pedro e Piracicaba. Foi retirada a seção Torrinha.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Auto 4525 - Piracicaba X Jaú se torna o 211.006, entre São Manoel e Piracicaba, com seccionamento entre São Pedro, Santa Maria e Agua de São Pedro. Foram retiradas as seções Jaú e Barra Bonita.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Autos 6774 - Piracicaba X Paulinia não consta das linhas no sistema futuro.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	ATENDIDO
	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Autos 7456 - Dois Corregos x Brotas não consta das linhas no sistema futuro.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	ATENDIDO
	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Autos 4538 - Piracicaba x Campinas se torna autos 212.036 Piracicaba x Campinas, porem foi retirada a seção em Santa Barbara.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	NÃO ATENDIDO POR SER RM CAMPINAS
	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Autos 4539 - Americana x Limeira Rodoviario se torna autos 222.003 Americana x Limeira, porem com características suburbana.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
EMPRESA AUTO ONIBUS MANOEL RODRIGUEA	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>A rede futura foi planejada e desenvolvida para atingir determinadas metas de atendimento ao usuário. Essa iniciativa é uma obrigação do Poder Concedente, até pela sua função precípua de proporcionar atendimento igual a toda a população. Ocorre que em razão da complexidade da malha de atendimento que foi sendo desenvolvida durante décadas, a reestruturação absoluta da rede de atendimento pode incorrer em deficiências e potenciais equívocos que podem gerar descontentamento da população, seja por acabar com um atendimento ao qual já está acostumada, seja por onerar os passageiros por alterações de tipo de serviço (rodoviário / suburbano) ou ainda por alterar a quantidade de partidas diárias existentes atualmente.</p> <p>Muitos reflexos podem resultar desse futuro potencial descontentamento, possibilitando a fuga de passageiros para sistemas clandestinos ou transporte individual (inclusive carona), fato que acarretará a incapacidade das empresas em efetuar uma operação no nível que a população do Estado de São Paulo merece, deseja e hoje está habituada a usufruir.</p> <p>Os potenciais problemas futuros podem ser mitigados com a simples abertura da possibilidade do futuro concessionário alterar a rede de transporte, atendendo a requisitos pré-estabelecidos, tendo em vista o seu conhecimento diário de operação (seja no caso da futura concessionária ser composta por atuais operadores no Estado de São Paulo ou empresas operadoras em outras unidades da Federação).</p> <p>É certo que a rede projetada pela ARTESP deve servir de base para a rede futura, melhorando-a nos aspectos que merecem e precisam ser adequados para acompanhar a evolução dos desejos da população, possibilitando alterações ao longo da concessão evitando-se descontentamento da população e o colapso de um sistema bem avaliado.</p>	Permitir que a rede futura possa ser flexibilizada, no sentido de possibilitar que a concessionária possa alterar a rede ao longo da concessão, atendendo aos requisitos de qualidade, aplicando a expertise existente nas equipes de planejamento das empresas de transporte rodoviário no país às necessidades do mercado usuário do sistema intermunicipal.	RESPOSTA 1

MANOEL RODRIGUES	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>O edital de licitação prevê a seguinte restrição: “Para o início da operação do Plano de Operação Básico algumas ligações atenderão mais de cinco municípios, conforme a listagem de ligações futuras no Item 3 deste Anexo. Por ocasião da criação de novas ligações ou de incorporação de novas seções em ligações existentes não será permitido o atendimento a mais de cinco municípios.” Claramente o Poder Público está limitando a quantidade de atendimentos para o futuro, porém permitiu-se desenvolver a rede futura com quantidade superior.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Área 1: 14 linhas com mais de 5 atendimentos • Área 2: 9 linhas com mais de 5 atendimentos • Área 3: 40 linhas com mais de 5 atendimentos • Área 4: 46 linhas com mais de 5 atendimentos • Área 5: 17 linhas com mais de 5 atendimentos Portanto, 126 linhas foram previstas com mais de cinco atendimentos. Dentre essas linhas verifica-se que: <ul style="list-style-type: none"> • 5 delas possuem 10 atendimentos (311.026, 311.028, 312.031, 411.027 e 411.030) • 1 delas possui 11 atendimentos (511.019) A existência de linhas com mais de 5 atendimentos em quantidade significativa indica que nem mesmo o Poder Público, na fase de planejamento, conseguiu impedir maior quantidade de seções, o que certamente não ocorreu por falta de capacidade técnica, mas sim por ser impossível realizar tal corte com a complexidade de ligações existentes no Estado de São Paulo. Imagina-se que o Poder Concedente limitou, para o futuro planejamento de linhas, a quantidade de atendimentos visando impedir que o passageiro que irá efetuar a ligação entre a primeira e a última cidade de determinada linha seja “penalizado” com quantidade excessiva de paradas. Tal objetivo deve ser perseguido pelo Poder Concedente e também pelo concessionário, tendo em vista que apenas o usuário satisfeito e bem atendido permanecerá no sistema, contudo entende-se que a regra contida, se aplicada de forma geral, poderá gerar o efeito inverso ao desejado que é o de diminuição de atendimentos (em relação ao atualmente existente) como descrito no item anterior.	O que se sugere é que tal imposição seja relativizada, tornando tal quantidade um objetivo e não uma regra absoluta, ou mesmo retirada do edital de licitação, deixando para que as futuras ligações sejam analisadas em casos concretos para melhor atendimento ao usuário.	RESPOSTA 1
EMPRESA AUTO ONIBUS MANOEL RODRIGUES	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>O Edital de licitação previu uma alteração importante na extensão das linhas suburbanas, limitando-as a 70 km.</p> <p>Com tal limitação linhas que atualmente possuem extensão total maior do que indicada foram alteradas para se adequarem à nova regra estabelecida. Ocorre que a rede futura (em função do novo regramento) acabou por penalizar usuários que passarão a desembolsar maior valor nas tarifas em função da transformação do tipo de linha.</p> <p>Cabe relembrar e destacar que as linhas suburbanas possuem grande demanda de passageiros cotidianos (no sistema, significam o dobro dos passageiros rodoviários!), principalmente trabalhadores e estudantes, que se utilizam do transporte intermunicipal suburbano para realizarem suas atividades de forma diária.</p>	O que se sugere é que tal imposição seja relativizada, tornando tal quantidade um objetivo e não uma regra absoluta, ou mesmo retirada do edital de licitação, deixando para que as futuras ligações sejam analisadas em casos concretos para melhor atendimento ao usuário.	RESPOSTA 1
FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSP. RODOV. ESP	ANEXO V	ITEM 2-2.1-B CUSTO DE PESSOAL DENTRO DA COMPOSIÇÃO TARIFÁRIA	CONSIDERAR OS AVANÇOS DA CATEGORIA DE TRANSPORTES AO LONGO DOS ANOS. OS SALÁRIOS DE OPERADORES MOTORISTAS POSSUEM UMA VARIÁVEL DE: R\$ 3.100,00 NA REGIÃO DE SOROCABA, R\$ 2.108,00 EM SÃO PAULO CAPITAL E R\$ 1.808,00 EM OUTRAS CIDADES; TICKETES REFEIÇÃO: R\$ 375,00 POR MÊS; CONVÊNIO MÉDICO: R\$ 170,00 (PER CAPITA).	SEM SUGESTÕES.	NÃO ATENDIDO
	ANEXO V	ITEM 3 - REAJUSTE TARIFÁRIO	INPC / CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO FEDERAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO	REAJUSTE DE TARIFA: CONSIDERAR AS NEGOCIAÇÕES DOS TRABALHADORES REPRESENTADOS PELA FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES COM DATA BASE MAIO.	FORMULA PARAMÉTRICA PREVÊ CUSTOS ADMINISTRATIVOS
VIAÇÃO TREVISAN E LOGÍSTICA	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Acreditamos que nos Autos 7493 entre Rio das Pedras, Piracicaba e Charqueada não tem como ser mudado nada para o Sistema Futuro devido ao fato de Rio das Pedras e Charqueada ter somente uma direção, ou seja Piracicaba. Sendo o sistema atual o melhor para os passageiros.	Permitir que as proponentes proponham o sistema futuro	RESPOSTA 1
ULTRA S.A/ VIAÇÃO RÁPIDO BRASIL	Edital / Anexo I	Ligação entre Santos x São Paulo x Santos	Atualmente os autos 994 e 9297 efetuam a ligação direta entre as duas metrópolis regionais (São Paulo - Santos - São Paulo). NO sistema futuro a ligação direta entre os dois municípios foi excluída o que irá prejudicar os usuários. A exclusão da ligação direta entre as duas cidades contraria o próprio conceito de desenvolvimento da malha de transportes do Estado, representada pela ARTESP, ou seja, de ligação direta entre as duas metrópolis regionais, sendo que Santos hoje possui 434.000 habitantes hávidos de um transporte coletivo intermunicipal de qualidade que atenda os seus anseios.	Questiona-se a revisão da rede futura da ARTESP incluindo a ligação direta entre as duas cidades (SÃO PAULO X SANTOS X SÃO PAULO).	RESPOSTA 1

ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital	22.3 - Tarfia litorânea	<p>A tarifa litorânea foi criada pelo Estado de São Paulo pela necessidade de cubrir os custos que essas linhas possuem, por serem linhas que necessitam de muitos ônibus para operação em período de férias e feriados e também pelo gasto maior de combustível e motoristas nessas épocas (causado pelo aumento do tempo de viagem pelos congestionamentos). Eliminar a tarifa litorânea sem a qualquer forma de compensação faz com que a operação dessas Inhas seja inviável. Permanecendo dessa forma a concessão da área 5 será inviável e não terão concorrentes. Os custos dstas linhas litorâneas são de 30% a 35% maiores que qualquer outra linha no Estado de São Paulo. As linhas litorâneas operam com sazonalidade, pois em grande parte são linhas que servem aos turistas. A ligação São Paulo x Santos x São Paulo é feita pela Via Anchieta, que tem 14 kms de serra íngreme, que na descida ao litoral há desgaste excessivo de freios e pneus e na subida esse desgaste passa para o motor e câmbio. Toda essa trama trás gastos muito maiores de peças, combustível e mão de obra. Os desgastes dos motores são muito além do normal. Há ainda o agravante da "Maresia", que trás desgastes e ferrugem a todos os componentes dos veículos. Ainda há o agravante dos seguintes fatos pontuais que envolvem as viagens: 1- Operações especiais na via quanto as descidas e subidas dos ônibus, fechando-se pistas da estrada; 2- Implantação dessas operações em quase todos os finais de semana, principalmente durante a primavera e verão; 3- Implantação desses procedimentos em datas festivas, feriados e fins de semana prolongados; 4- Grandes congestionamentos ultrapassando a 50 kms e fazendo com que as viagens entre os destinos passem do tempo normal de 1 hora a 1 1/2 hora, para 5, 6, 7, 8 horas. Assim gastos imensos. 5- Também trânsito congestionado em todas as ciades litorâneas e na saída e chegada de São Paulo. 6- Em datas festivas e feriados prolongados, o número de viagens se multiplica de em torno de 4 por hora para 10/12 viagens por hora. 7- Pelo acima, há necessidade da alocação de vários e vários ônibus extras, que normalmente não são utilizados, além do que há percursos de ida e vinda de São Paulo e Litoral com os carros vazios, para novas viagens. Tudo isto é um grande custo extra, além do investimento na frota que nos demais dias ficam ibernando nas garagens.</p>	Incluir a tarifa litorânea na concessão, pelo menos na forma hoje vigente, que	ATENDIDO
ULTRA/ RAPIDO BRASIL					ATENDIDO
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital e Anexos	Transporte irregular e clandestino	<p>Hoje, diversas empresas e autonomos realizam serviços de transporte intermunicipal irregular sob as vistas das autoridades e com alegação de se tratar de transporte por fretamento. Esses transportes não podem ser considerados fretamento pelo fato de não cumprirem as regras legais para a caracterização desse serviço. Apenas na ligação Baixada Santista x São Paulo ocorrem cerca de 180 viagens diárias por sentido. Pergunta-se: A ARTESP efetivamente irá coibir esse tipo de transporte irregular? Como a ARTESP entende que um edital de licitação com outorga à vista em valores elevados pode atrair concorrentes se existem serviços irregulares não fiscalizados pela agência? É só as autoriddes competentes sairem a campo, tão somente junto as Rodoviárias de São Palo e toda a Baixada Santista, para se assegurarem da imensa prática desse tipo irregular de transporte, além do que perigoso, pois feito com ônibus e vans antigos, sem manutenção e sem conservação e com condutores totalmente despreparados.</p>	É necessário se rever os termos do edital, consignando-se com clareza as medidas e ações que o Governo do Estado, através da ARTESP e outros órgãos, irá tomar em face do grande número de transportadores clandestinos que operam hoje "livremente" nas linhas litorâneas. As concessionárias devem ser ressarcidas por este ato não coibido pelas autoridades competentes.	HAVERÁ FISCALIZAÇÃO DA ARTESP
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital e Anexos	Transporte por Fretamento	<p>O fretamento também sofre os mesmos problemas e interferências maléficas do Transporte Irregular e Clandestino que tratamos no Item antecedente. Há uma frota imensa de veículos operando nesse sistema, totalmente ao arrepio da lei e do controle das Autoridades Competentes.</p>	É necessário se rever os termos do edital, consignando-se com clareza as medidas e ações que o Governo do Estado, através da ARTESP e outros órgãos, irá tomar em face do grande número de transportadores clandestinos que operam hoje "livremente" nas linhas litorâneas. As concessionárias devem ser ressarcidas por este ato não coibido pelas autoridades competentes.	HAVERÁ FISCALIZAÇÃO DA ARTESP
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital e Anexos	Tudo o que abranja a Outorga em geral	<p>O pagamento de outorga de grande valor no momento atual da economia que se nos apresenta no País, é pelo menos muito temerária, por não haver previsibilidade a curto, médio ou longo prazo do retorno e remuneração do investimento na Outorga. Nos termos atuais as empresas contribuem mensalmente à ARTESP com 2% de seu Faturamento, que segundo a Minuta do Edital perdurará, com a agravante, de pronto, de se cumprir com a outorga. Assim o valor da outorga e sua forma de pagamento devem ser revistos.</p>	A concessionária pagará ao Poder Concedente, mensalmente, outorga percentual, ofertada em sua proposta comercial, calculada sobre a receita tarifária bruta auferida, considerando os passageiros efetivamente transportados.	NÃO ATENDIDO
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital	Item 3.6, Subitens 3.6.1, 3.6.1.1, 3.6.2, Fls. 8/4	<p>Redação bastante confusa, dando margem a diversas interpretações, quanto a coligação de empresas, vínculo de controle, tanto entre Pessoas Jurídicas como Pessoas Físicas dirigentes das empresas, empresas subsidiárias.</p>	Ajustar princípio de controle. No máximo, que o controle seja entre as empresas jurídicas, não alcançando sócios, diretores, acionistas, conselheiros, etc.	NÃO ATENDIDO

ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital	Item 9.1, Fls. 13/48	A taxa de Ônus Variável – OV de 2% sobre a totalidade da Receita Bruta da tarifa é aviltante devendo ser ajustada e compensada, tendo em vista que conforme levantamentos e informações da própria ARTESP, os ônibus com 40/44 assentos rodam tão somente com a utilização média de 20/22 assentos. Assim, há de se compensar a subutilização dos assentos	Prever índice redutor sobre o OV de 2%	NÃO ATENDIDO
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital	Item 9.2, Fls. 13/48 e 14/48	Recolhimento mensal de 20% sobre receitas acessórias brutas. Há necessidade de se elucidar e definir o que seja receita acessória, pois, se couber alguma taxação, será sobre fato relacionado ao efetivo transporte, e não a outras receitas, como publicidade, propaganda, seguro, etc, etc. Outrossim, alterar-se a taxa de 20% que é excessiva e não ser mensal, e nem sobre o valor bruto	Ajustar a taxa para o máximo de 10%, definir receitas acessórias; definir base de cálculo com redutor sobre o valor bruto; pagamentos semestrais.	ATENDIDO
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital	Item 9.3, Fls. 14/48	Forma de pagamento da outorga está totalmente inviável a qualquer operadora. Deve-se levantar e considerar o atual momento econômico do Brasil, de grave recessão que o Estado de São Paulo não ficou de fora. Assim, essa outorga deve ser cumprida linearmente em pelo menos 60 meses, a partir do 7º mês, que mesmo assim ainda será de investimento relevante para a Concessionária.	Alterar a forma de pagamento da Outorga para pelo menos 60 meses, com início em 180 dias da resolução da outorga.	DEFINIDO NO EDITAL
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital	Preâmbulo Fls. 3/48, 1º Paragrafo	Atemo-nos aqui ao valor mencionado da outorga para a Área de Operação 5, no valor indicado e referenciado de R\$ 51.963.000,00. Este valor está superdimensionado e se baseou em dados não atuais por parte da ARTESP, tendo em vista a recessão dopais e a queda de usuários do Sistema de Transporte Intermunicipal. Outrossim, inviável a taxa de lucratividade bruta colocada.	Este valor deve ser revisto através estudos profundos da ARTESP e Secretaria dos Transportes do Estado.	DEFINIDO NO EDITAL
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital e Anexos	Todo o conteúdo da Consulta Pública nº 02/2015 sobre Licitação de Transporte Intermunicipal de Passageiros conforme Minuta do Edital de Concessão e seus 17 Anexos.	A Minuta do Edital de Concessão deve ser revisto em vários de seus pontos como vários questionamentos apresentados. Também deve haver um prazo equânime para o seu estudo e determinação da concorrência, de no mínimo 300 (TREZENTOS) dias, por sua alta complexidade e importância vital a todos os envolvidos.	Rever e Reformas o Edital e seus Anexos.	NÃO ATENDIDO
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital	Itens 13.1.8.1 e 13.1.8.2, Fls. 30/48 e 31/48	Idade Média da Frota Rodoviária. Determinar-se a entrada com a idade média da frota em 7 (sete) anos na área Rodoviária. Que essa idade média possa baixar gradativamente até 5 (cinco) anos, no prazo de 5 (cinco) anos do início da concessão.	Idade Média inicial de 7 anos na área Rodoviária. Ajuste para a idade média de até 5 anos no prazo de 5 anos	NÃO ATENDIDO
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital	Item 13.7 e Subitens Qualificação Técnica, Fls. 34/48 a 35/48, Anexos XII, XIII, XIV	Exiguidade ou quase inexistência dos Profissionais mencionados no mercado. Clarear redação do Item, pois da forma que se apresenta é duvidosa e dá origem a interpretações várias e distintas. Esclarecer se é necessário 1 engenheiro e mais 1 administrador de planejamento e programação, se se só o Engenheiro supre, desde que habilitado para tais procedimentos, sem o devido acervo do órgão profissional. OU, abrir mão dessa exigência, ficando a responsabilidade com a empresa, que deverá manter profissionais com plenos conhecimentos, como hoje as que operam o sistema já os tem.	Ajuste Geral do Item 13.7 de Qualificação Técnica.	ITEM 7.1 - 1 PROFISSIONAL NÍVEL SUPERIOR (OPERAÇÃO) E 1 PROFISSIONAL NIVEL SUPERIOR (PLANEJAMENTO)
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital	Início da Operação Item 22 e seus subitens, Fls.	Os prazos apresentados e mencionados para todos os atos e procedimentos são muito curtos	Revisão de prazos em geral para que se realize o necessário.	NÃO ATENDIDO
ULTRA/ RAPIDO BRASIL	Edital	Item 23 - Metas da Concessão, Fls. 44/48, Anexo	Prazo de implementações devem ser revistos e ampliados, pois exíguos e de significativos valores de investimentos. Quanto as Certificações ISO 9001 e ISO 14001 também cabem a prorrogação e estipulação de novos prazos, pois difíceis de se implementarem e de altos custos, cuja operação do sistema não absorve.	Revisão dos prazos determinados para mais.	NÃO ATENDIDO
ULTRA S.A/ VIAÇÃO RAPIDO BRASIL	Anexo V - Política Tarifária, Geral	Item 2.3, Gratuitades e Meia Tarifa, Fls. 9/13,	São gratuidades tarifárias impostas pelos Poderes Públicos, tanto Federal, como Estadual, contemplando idosos (100%) e estudantes (50%). É NECESSÁRIO, que o Estado subsidie essas tarifas, pois de alto custo para a concessionária. HOJE a taxa média de ocupação da empresa é de 20 passageiros por viagem. Considerando-se que é obrigação da mesma permitir o uso de 2 (dois) bancos por idosos, essa relação de Ocupação / Gratuidade é de 10%, percentual esse elevadíssimo, maior que o lucro projetado da operação. Além disso, temos a meia tarifa para estudantes, sem qualquer limite de utilização, que eleva o percentual citado a 15%. NA TAXA DE LUCRO isto não esta embutido.	Revisão da Forma de Procedimentos com reembolso das Tarifas para a Concessionária.	NÃO ATENDIDO
EMPRESA DE TRANSP. ANDORINHA	Edital	diversos dispositivos	Deflui-se do edital que a adjudicação ao licitante vencedor se dará "nas condições técnicas e econômicas" da sua oferta. No que tange às condições técnicas, considera-se como tal as informações atinentes à idade média da frota e o tempo necessário para atingi-la, constantes do item 13.1.7?	Pede-se que seja definido o sentido empregado à expressão "condições técnicas" utilizada no edital.	CONFORME ESTABELECIDO NO ENVELOPE Nº 2 METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO
ANDORINHA	Anexo V	Item 3 do anexo V	A fórmula de reajuste não contempla em sua composição a variação do custo da mão de obra, despesa esta de grande relevancia para o setor.	Revisão da fórmula de reajuste para se incluir a variação do custo de mão de obra, possibilitando a elaboração adequada da proposta comercial.	NA FORMULA PARAMETRICA A MÃO DE OBRA FOI CONSIDERADA.

ANDORINHA	Edital	Item 22.6.1 do Edital	Referido item impõe à concessionária a obrigação de comunicar os operadores atuais do sistema sobre a assunção dos serviços. Ocorre que referida providência deveria recair sobre a ARTESP, reguladora do sistema e capaz de empreender maior efetividade à comunicação.	Sugere-se que a ARTESP seja responsável por comunicar os atuais operadores do sistema sobre a assunção dos serviços, inclusive apresentando cronograma.	ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Item 12.1	O item 12.1 trata da Carta de Apresentação e Credenciamento que deverá facear o envelope n.º 01, carta esta cujo modelo é sugerido no Anexo VIII. Já o item 5.2.1 determina a apresentação de procuração que outorgue poderes para representar as proponentes. Ocorre que os anexos do edital não trouxeram o modelo dessa procuração, em especial a descrição dos poderes que deverão ser outorgados ao dito procurador, o que poderá trazer dúvidas e interpretações diversas.	Seja apresentado um modelo da procuração mencionada no item 5.2.1 do Edital	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Anexo I	Item 2.5	Referida exigência atrelou determinado município a ao polo ao qual está previamente subordinado. Ocorre que, na prática, essa prévia ligação revela situações desconformes. Em razão da peculiaridade de cada município e região, muitas vezes determinada cidade não necessariamente tem vínculo com a cidade previamente fixada, mas sim com outra historicamente interrelacionada com ela. Logo, deve-se flexibilizar tal regra, permitindo que a ligação obrigatória diária se dê a um polo, sendo este aquele em que se verificar maior demanda de passageiros.	Rever o item em questão.	RESPOSTA 1
ANDORINHA	Edital	Item 23.4	A obrigatoriedade de implantação do sistema de certificação ISO para todas as instalações administrativas e serviços é demasiadamente custosa e difícil obtenção em razão da amplitude imposta.	Revisão da cláusula, de modo que tal certificação seja exigida à operação.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Item 13.8.1	No capítulo da qualificação econômico-financeira, em especial no citado item 13.8.1, determina-se a apresentação pela licitante do balanço patrimonial, sem especificar, contudo, as informações que dele devem constar. Haja vista a amplitude do termo "balanço patrimonial", a ausência de definição do conteúdo exigido gera dúvida.	Sugere-se que sejam exigidos objetivamente os seguintes documentos: (i) Termo de abertura e encerramento; (ii) DRE; (iii) recibo de envio para a Receita Federal e Autenticação na Junta Comercial, podendo este último ser entregue o protocolo de pedido de autenticação. Ademais, no caso de sociedades anônimas e limitadas de grande porte, a apresentação da publicações do balanço no Diário Oficial e Jornal de Grande circulação, devidamente registrados na junta comercial, além da ata de aprovação do balanço e as devidas publicações (D.O. e jornal de grande circulação) registrados na junta comercial. O edital também deverá trazer regimento acerca da apresentação de "balanço de abertura", considerando a possibilidade de empresas recém constituídas participarem da licitação.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Anexo VI	Item 2.3.3 do Anexo VI do Edital	O item 2.3.3 do Anexo VI do Edital determina que o Plano de Negócios a ser apresentado pela licitante contenha "carta de firma de auditoria contábil independente, emitindo parecer sobre a correção e a completude da estrutura de impostos, contribuições e taxas contemplados no Plano de Negócios." Entretanto, tal exigência, além de não conter previsão legal, não trará benefício ou proteção alguma ao interesse público, e ainda onerará sobremaneira o custo para participação no certame.	Sugere-se a exclusão dessa exigência.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Item 2, inciso XXVII	Neste item, define-se "Plano de Operação Básico" da seguinte forma: "é configurado pelas Ligações do Sistema Futuro, definidas pelas ARTESP e descritas no Anexo I - Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação;" Vê-se que para se compreender o conceito de "Plano de Operação Básico", deve-se ter conhecimento do conceito de "Plano de Operação Futuro", que não está contemplada nas definições constantes do Edital.	Inclusão da definição de Plano de Operação Futuro.	RESPOSTA 1
ANDORINHA	Edital	Item 9.3	Referido item prevê que a vencedora do certame deverá pagar 20% do valor da outorga no ato da assinatura do contrato e o restante (80%) em 10 (dez) parcelas mensais consecutivas, vencendo-se a primeira 30 (trinta) dias após a assinatura do contrato. Entretanto, tendo-se em vista os vultosos valores previsto para outorga, o atual cenário econômico do país e a situação de recessão que enfrentam as empresas, tal forma de pagamento se mostra demasiadamente severa, podendo inclusive afastar eventuais interessados em participar do processo de licitação.	Traz-se como sugestão que a forma de pagamento e de fixação (quantificação) da outorga seja alterada. Ao invés de um valor determinado para ser pago em parcelas, sugere-se que a oferta seja na forma de outorga variável, ou seja, um percentual mensal da receita tarifária líquida captaneada pela concessionária ao longo do contrato, sagrando-se vencedor o maior percentual ofertado.	DEFINIDO NO EDITAL
ANDORINHA	Edital	Item 13.7.3	O item em questão permite a contratação de profissional autônomo para prestação de serviços. Entretanto, determina que a contratação de referido profissional seja comprovada previamente, como requisito de qualificação técnica da licitante. Logo, a licitante será obrigada a contratar prestação de serviços antes de saber se será vencedora do certame.	Sugere-se a alteração do referido item, de modo que o contrato de prestação de serviços de profissional autônomo seja exigido por ocasião da assinatura do contrato de concessão.	ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Item 21.2, inciso IV	Referido item trata da integralização do capital social da licitante, não se aplicando ao caso de consórcio.	Tal inciso deve ser suprimido, ou ao menos seja feita ressalva de que não se aplica ao caso de consórcio.	ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Item 21.6.1	Os incisos VI, VII e VIII do referido item não se aplicam ao consórcio.	Supressão dos incisos VI, VII e VIII do item 21.6.1	ATENDIDO
ANDORINHA	Aplicação em todos os documentos do processo de licitação	Todos os documentos da licitação	Os documentos do processo de licitação não diferenciaram "Tarifa de Remuneração" de "Tarifa Pública", tal como é conceituado pela Lei de Mobilidade Urbana.	Sugere-se que os conceitos de "Tarifa de Remuneração" e "Tarifa Pública" sejam incluídos no Capítulo 2 "Definições" do Edital, e, por consequência, diferenciados um do outro nos documentos que compõem o processo licitatório.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	O item 8.2., inciso III, prevê a reversão à ARTESP de 20% da receita bruta auferida pela contratada com as receitas acessórias.	Sabe-se, contudo, que a receita bruta contém os impostos destacados na operação, de modo que à concessionária compete apenas a receita líquida (receita bruta - impostos).	Pede-se que a participação da ARTESP tenha como base de cálculo a receita acessória líquida, e não bruta.	ATENDIDO

ANDORINHA	Edital	Verifica-se no item 3.7, alínea "c" que, em caso de participação por consócio, o prazo de vigência deste deve ser, no mínimo, igual ao período de duração do contrato, acrescido de 05 anos.	Entende-se desnecessária a exigência de que o prazo de duração do consócio extrapole o período de vigência do contrato de concessão, haja vista que a relação entre as empresas se encerrará com o fim da concessão.	Exclusão da alínea "c" do item 3.7 do edital.	ALTERADA REDAÇÃO, CONFORME EDITAL
ANDORINHA	Edital e Contrato	O item 21.12 do Edital prevê o seguinte: "A concessionária deverá submeter à aprovação do Contratante qualquer modificação em seu estatuto, durante todo o período da Concessão, observando o disposto no item 21.6.1."	Deflui-se do edital que a concessionária deverá, obrigatoriamente, solicitar previamente à ARTESP autorização para toda e qualquer modificação em seus documentos constitutivos. Admitindo-se a redação do edital e do contrato tal como estão, até mesmo simplórias alterações (modificação de endereço, criação de filia, etc.) deverão ter prévia anuência da ARTESP. Ocorre que a Lei n.º 8.987/95, em seu artigo 27, impõe que somente devem ser comunicadas ao Poder Concedente, para sua prévia anuência, alterações que impliquem a transferência da concessão ou do controle societário da concessionária.	Adequar o edital e o contrato de forma a obedecerem o artigo 27 da Lei n.º 8.987/95, exigindo a prévia anuência da ARTESP somente em alterações que impliquem transferência da concessão ou do controle societário da concessionária.	ATENDIDO
ANDORINHA	Edital e Regulamento (Anexo III)	Item 7.1 do Edital e artigo 122 do Regulamento	Tanto o Edital quanto o Regulamento tratam da eventual apreensão de veículos aplicados no transporte irregular/ clandestino, sem, entretanto, indicar qual regramento será aplicado para tanto.	Deve-se descrever já no Edital e principalmente no Regulamento as normas que irão regular essa penalidade (apreensão), sugerindo-se a aplicação do Código de Trânsito Brasileiro e eventuais atos normativos complementares de lavra da ARTESP.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Anexo I	Para execução do Plano de Operação Básico necessariamente algumas ligações atenderão mais de 05 (cinco) municípios. Quando a criação de novas ligações ou ainda no caso de incorporação de novas seções em ligações já existentes, determina-se que foi vedado o antedimento de mais de cinco municípios.	O mencionado Termo de Referência (Anexo I) traz a informação de que a rede de operação idealizada como referencial pela ARTESP contempla linhas que atenderão a mais de 05 (cinco) municípios, estipulando-se ainda que as novas ligações ou novas seções em ligações já existentes não poderão exceder esse limite. Diante disso, destaca-se: (i) se a rede referencial planejada pela ARTESP possui linhas que atendem a mais de 05 (cinco) municípios, tem-se como conclusão lógica que a rede a ser indicada pela licitante também poderá ter ligações que excedam tal limitação; (ii) Ante as características da malha viária e da rede de transportes do Estado de São Paulo, e o elevado número de municípios existentes, tal limitação para novas linhas ou seções a serem instaladas em linhas já existentes poderá gerar dissabores para os próprios usuários, trazendo reforma prejudicial tendo-se em vista o serviço hoje ofertado.	Sugere-se o seguinte: (i) que a rede a ser apresentada pela licitante possa conter determinadas linhas que atendam a mais de 05 (cinco) municípios; (ii) que a regra proibitiva seja flexibilizada, permitindo-se que uma linha atenda a mais de 05 (cinco) municípios nos casos onde o município em questão já possua outra linha que respeite esse limite, dando opção ao usuário de optar por outra ou outra linha, conforme sua conveniência e interesse.	REPOSTA 1
ANDORINHA	Edital	Consta do item 5.3 que todos os documentos e declarações referidos no edital deverão ser assinados pelos respectivos representantes credenciados, com reconhecimento de firma.	Diante da hipótese de substituição do representante credenciado contida no item 5.7 do edital, indaga-se: (i) o novo credenciado precisará assinar novamente todos os documentos, com reconhecimento da sua firma?; (ii) tendo-se em vista que o credenciado somente representará a licitante na sessão, não necessariamente participando da prévia preparação dos documentos, não se mostra desarrazoada a exigência de reconhecimento de sua firma em todos esses instrumentos?	Pede-se que a exigência de assinatura e reconhecimento de firma do representante credenciado para a sessão seja excluída, permitindo-se que os documentos sejam assinados apenas por um representante legal da licitante ou, em caso de consócio, pelo representante legal da empresa líder.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Contrato	Item 22.13 do contrato, que possui a seguinte redação: "Recebida a notificação sobre o evento de desequilíbrio, a parte terá 30 (trinta) dias para apresentar resposta ao pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato."	Sabe-se que a fixação de prazo sem a respectiva consequência para sua eventual inobservância torna a obrigação inócua. Logo, é imperiosa a inclusão de um subitem que traga, em especial para o Poder Público, uma consequência para os casos de ausência de resposta no prazo estipulado.	Sugere-se que a cláusula a ser inserida preveja que a ausência de resposta no prazo de 30 (trinta) dias implicará na aceitação tácita do pedido, trazendo assim maior segurança jurídica à relação.	ALTERADO PARA 60 DIAS
ANDORINHA	Contrato	Item 26.5	Referido item exige que o contrato de responsabilidade civil a ser contratado pela concessionária seja, no mínimo, de R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais) por veículo. Afora o valor excessivo, que onera demasiadamente o custo da operação, a concessionária pode optar pela não contratação do serviço, arcando com recursos próprios eventuais custos advindos de infortúnios.	Sugere-se a exclusão desse item.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Contrato	Item 22.4	Este item traz um limite temporal para o período de solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro, limitando-o a eventos ocorridos em até 180 dias da data do pedido. Além de se tratar de prazo deveras exíguo, se mostra desarrazoado, por se tratar de contrato de execução continuada que vigorará por 15 anos. O adequado é que o limite seja revisto, para contemplar que o pedido extraordinário de reequilíbrio econômico-financeiro possa incluir eventos ocorridos até a data do último período de revisão ordinária de recomposição.	Rever o item 22.4	ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Item 22.14	Depreende-se do aludido item que a concessionária deverá pactuar acordo com os atuais operadores do sistema para realizar a assunção dos serviços que lhe forem adjudicados. Ocorre que, uma vez firmado o contrato, emerge para a concessionária o direito de exploração das linhas, não lhe cabendo formular qualquer tipo de avença com quem as operava até então, que deverão encerrar a operação conforme forem comunicados.	Sugere-se que tal item seja revisto.	ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Item 22.16	Reza referido item que a ARTESP poderá criar, modificar ou extcluir linhas sem o prévio consentimento da concessionária, com o consequente reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Todavia, não prevê o momento em que tal reequilíbrio deve se dar. Obviamente que, se o reequilíbrio se fizer necessário em razão de modificação pretendida de ofício pela ARTESP, ele deve ser realizado concomitantemente à instrumentalização da alteração pretendida.	Sugere-se que neste caso, a eventual modificação imposta pela ARTESP fique condicionada ao prévio ou concomitante reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.	NÃO ATENDIDO

ANDORINHA	Edital e Contrato	Item 19.1	Rezam referidos documentos que a concessão vigorará pelo prazo de 15 (quinze) anos, contados a partir da assinatura do contrato. Sabe-se, entretanto, que entre a assinatura e o efetivo início da operação há um considerável hiato. Portanto, revela-se necessário que a vigência da concessão seja concomitante ao início da operação pela concessionária, inclusive para permitir um maior controle do fluxo de caixa a ser espelhado na proposta comercial.	Alteração do termo inicial da vigência da concessão, de modo que os 15 (quinze) anos fluam a partir do início da operação pela concessionária.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	O item 21.1 determina o seguinte: "A contratante adjudicará o objeto da presente licitação e convocará, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, o adjudicatário para assinatura do contrato no prazo de até 30 (trinta) dias, contado da data da mencionada publicação."	Entende-se que o prazo de 30 (trinta) dias é exíguo. Em se tratando de consórcio, por exemplo, após essa convocação o mesmo deverá tomar todas as providências para a constituição formal do consórcio e seu registro nos órgãos públicos pertinentes. Isso demanda tempo, é burocrático e não depende, na maior parte das vezes, da agilidade empreendida pela gestão do consórcio, mas sim dos prazos fixados pelas repartições públicas.	Sugere-se que o prazo previsto no item 21.1 seja de 90 (noventa) dias, prorrogáveis uma única vez por igual período.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Item 13.8.1	A licitação ocorrerá após o mês de abril de 2015, quando então já deverá ser apresentado o balanço patrimonial alusivo ao ano de 2015. Ocorre que o tempo exíguo impossibilita que a Junta Comercial registre referido balanço a tempo de apresentá-lo já registrado para a licitação.	Pede-se que conste do edital que será aceito, para fins de comprovação do registro do balanço perante a JUCESP, o protocolo do pedido de registro efetuado pela licitante.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	O item 12.1 menciona que o envelope n.º 01 será faceado pela Carta de Apresentação e Credenciamento, conforme o modelo contido no Anexo VIII. Diz ainda que em se tratando de consórcio, deverá igualmente ser faceado pelo compromisso participativo de constituição, conforme item 13.5.4, inciso I, do mesmo Edital, com o fim de se identificar as empresas que compõem o referido consórcio.	Verifica-se que a intenção dessa norma é a identificação imediata, já na abertura do envelope n.º 01, das empresas que compõem o consórcio. Ocorre que o instrumento de constituição deste também é documento que deve constar do envelope n.º 03 (item 13.2, VI). Diante disso, entende-se que para instrução do envelope n.º 01 seja suficiente a procuração outorgada por todas as empresas participantes do consórcio, o que já as caracterizará (sem necessidade da juntada de todos os instrumentos de constituição das empresas, que já serão apresentados por ocasião do envelope n.º 03).	Tem-se como sugestão que no envelope n.º 01 sejam exigidas apenas as procurações outorgadas pelas integrantes à empresa líder, guardando a apresentação dos seus respectivos documentos de constituição para o envelope n.º 03.	ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	O item 13.7.1 diz o seguinte: "Declaração comprometendo-se a possuir em seu quadro, no momento da assinatura do contrato, um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação e um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em planejamento ou programação ou um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em ambos, cujas atividades sejam de características semelhantes aos do objeto deste edital. A comprovação da experiência deverá ser feita através de atestado(s) devidamente acervados(s) no conselho profissional competente."	A leitura desse dispositivo gera dúvida. São necessários dois profissionais, sendo um de operação e outro de planejamento ou programação; ou é necessário um único profissional de operação e planejamento ou operação e programação? E mais: aos olhos da ARTESP, que tipo de profissional preenche esse perfil?	Solicita-se que a redação deste item seja esclarecida, a fim de se exaurir tais dúvidas. Pede-se ainda que os conceitos e características desses tipos de profissionais sejam incluídos nas definições do edital.	ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Itens 13.7.1 e 13.7.2	A obrigação de se apresentar atestado de experiência profissional acervado pelo conselho profissional de classe poderá trazer dificuldades à participação das empresas no certame. Ademais, é provável até que determinadas categorias profissionais sequer possuam/forneçam referido tipo de atestado.	Pede-se que a comprovação da experiência desses profissionais possa ser realizada através da apresentação de vínculo empregatício com empresas do setor de transporte, ou de setores que explorem as atividades nas quais ele deva ter experiência.	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Item 3.6.1.	Este item define o conceito de "vínculo de controle", tratando-o como sendo "o poder de dirigir, de forma direta ou indireta, interna ou externa, de fato ou de direito, individualmente ou por acordo, as atividades sociais ou o funcionamento da empresa." Todavia, o trecho da definição que diz "poder de dirigir de forma direta ou indireta, interna ou externa" emprega elevado grau de subjetividade, comprometendo a compreensão adequada do conceito que se pretende adotar.	Sugere-se a exclusão de expressões subjetivas, empregando uma definição eminentemente objetiva daquilo que será considerado "vínculo de controle"	NÃO ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Item 19.3	O item em questão dispõe que, ao final a concessão, a concessionária deverá disponibilizar todos os meios necessários para assunção dos serviços por terceiro. Nesta linha. O item 25 do mesmo Edital traz a relação dos bens reversíveis. Do cotejo analítico dos dois dispositivos surgem dúvidas, tais como: afora os bens reversíveis dispostos no item 25, em razão do previsto no item 19.3, a concessionária pode ser obrigada a entregar ao terceiro outros bens que forem necessários para a continuidade do serviço? Em caso positivo, garagens e ônibus poderiam ser incluídos nessa relação? Em razão desse cenário duvidoso, é de rigor um maior detalhamento, aclarando o conteúdo do item 19.3 do Edital.	Empregar nova redação ao item 19.3, harmonizando-o com o previsto no item 25 e eliminando as disposições genéricas e subjetivas.	ATENDIDO
ANDORINHA	Edital	Itens 21.7 a 21.11	O disposto nos itens 21.7 a 21.11, em razão do contexto do Edital, não se aplicam ao caso de consórcio.	Revisão dos itens 21.7 a 21.11 do Edital	ATENDIDO

ANDORINHA	Anexo I	O Termo de Referência - Anexo I - determina que o serviço suburbano somente poderá circular entre municípios cuja distância entre um e outro seja de no máximo 70 km.	Atualmente há algumas ligações suburbanas, excepcionais, que em razão das peculiaridades da região atendem a municípios que ficam a mais de 70 km de distância um do outro. Referidas ligações são utilizadas em sua grande maioria por trabalhadores e estudante que necessitam se deslocar diariamente de uma cidade para outra, vez que residem numa e trabalham ou estudam noutra. No caso específico da Empresa de Transportes Andorinha cita-se como exemplo a linha Presidente Prudente x Teodoro Sampaio (autos 6640), Teodoro Sampaio x Rosana (Autos 6567) e Presidente Prudente x Presidente Epitácio (autos 7277). A transformação dessas três linhas de suburbanas para convencionais onerará demasiadamente os trabalhadores e estudantes que diariamente se valem delas, comprometendo seus orçamentos e colocando em risco suas atividades. Os estudantes poderão ser obrigados a deixar seus cursos, e os trabalhadores podem inclusive ser demitidos, nos casos onde o empregador é quem custeia o transporte. Tal fato certamente gerará descontentamento geral dos usuários do sistema.	Sugere-se que essa limitação seja alterada (aumentada), ou ao menos que valha apenas para novas linhas, preservando-se as já existentes.	RESPOSTA 1
ANDORINHA	Edital	Pelo item 12.2.2 constata-se a exigência da árvore de controle das proponentes, apontando-se inclusive os casos que denotam contorço empresarial, nos termos do item 3.6.2, até o nível das pessoas físicas	Tendo-se em vista que será necessária a apresentação dos constratos sociais e/ou estatutos das empresas, donde se poderá extrair todas essas informações, indaga-se acerca da necessidade de constituição da referida árvore de controle.	Entende-se necessária a exclusão da exigência contida no item 12.2.2, que além de não ter previsão legal, constitui-se em informação que pode ser facilmente extraída dos documentos que serão apresentados pelas proponentes (contratos sociais / estatutos).	NÃO ATENDIDO
EMPRESA DE TRANSP. ANDORINHA	Anexo I	O item 2.5 do Anexo I prevê que "Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com o polo a que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia e sentido;"	Ocorre que as características dos municípios que compõem o Estado de São Paulo são absolutamente variáveis, de modo que uma regra engessada de atendimento mínimo poderá ocasionar prejuízo aos próprios usuários, podendo obrigar, inclusive, uma maior demora da viagem em razão da obrigatoriedade de parada em municípios onde muitas vezes sequer ocorrerá embarque ou desembarque de passageiros.	Tem-se como sugestão que seja incorporado ao Edital um parâmetro de operação que autorize a concessionária a reduzir a quantidade diária de partidas ou paradas e também a quantidade de dias com partidas, adequando-a conforme a necessidade, de forma a não causar prejuízo aos passageiros.	RESPOSTA 1
VIAÇÃO COMETA	Edital	1.5. São serviços delegados de competência específica da Concessionária: (...) III. A manutenção dos veículos, infraestrutura de apoio, instalações e equipamentos vinculados, direta ou indiretamente, à prestação do serviço e todos os demais bens que forem necessários, de qualquer forma, à referida prestação.	Tendo em vista que, de acordo com os documentos integrantes do próprio Edital e da Minuta de Contrato de Concessão, algumas infraestruturas e instalações vinculadas à prestação dos serviços serão de responsabilidade do Poder Concedente (v. g., terminais rodoviários), mostra-se necessária a adequação da redação do dispositivo, a fim de contemplar tal situação.	1.5. São serviços delegados de competência específica da Concessionária: (...) III. A manutenção dos veículos, infraestrutura de apoio, instalações e equipamentos vinculados, direta ou indiretamente, à prestação do serviço e todos os demais bens que forem necessários, de qualquer forma, à referida prestação, excetuados os terminais rodoviários e demais infraestruturas cuja responsabilidade de operação e manutenção seja atribuída expressamente ao Poder Concedente ou terceiros.	ATENDIDO
COMETA	Edital	2. XI Concessionária: empresa ou consórcio de empresas, com fim específico e exclusivo de exploração da Concessão.	Uma vez que as empresas licitantes já possuem outras atividades, não seria adequado exigir que a empresa adjudicatária tivesse objeto "específico e exclusivo de exploração da Concessão", mas tão somente que as empresas adjudicatárias contenham em seus atos constitutivos objeto social compatível com os serviços que se pretende delegar. Nesse sentido, vale ressaltar que muitas das potenciais licitantes também atuam no âmbito federal, no transporte rodoviário interestadual de passageiros, sendo que a exigência do objeto específico e exclusivo para fins da licitação acarretaria conflito com referidas outras atividades.	2. XI Concessionária: empresa ou consórcio de empresas ao qual for adjudicado o objeto da Licitação.	ATENDIDO
COMETA	Edital	3.6. É vedada a participação de empresa ou consórcio formado por empresa que participe ou pertença a um mesmo grupo econômico de outra empresa que dispute esta licitação isoladamente ou em outro consórcio.	Trata-se de item editalício que pode gerar seríssimas restrições à competitividade da licitação a ser conduzida pela ARTESP, além de impedir a formulação de propostas em formatação eficiente pelas empresas e grupos econômicos que atuam no setor de transporte intermunicipal de passageiros. Várias empresas de transporte intermunicipal de passageiros atuam em mais de uma "Área de Operação" da Concessão (no caso da Cometa, atuamos em Linhas das Áreas 01, 02, 03 e 05), não se mostrando razoável, tampouco aderente ao interesse público, impedir tais empresas de participar do processo licitatório relativamente a mais de uma Área de Operação.	Mudança da estrutura da Licitação, dividindo-a efetivamente em cinco procedimentos ("Editais") distintos, um para cada Área de Operação, inexistindo vedação à participação de um mesmo grupo nos diversos procedimentos.	NÃO ATENDIDO
COMETA	Edital	3.7. (...) c) De que o prazo de vigência é no mínimo igual ao prazo do contrato, acrescido de 5 (cinco) anos;	Entendemos inexistir razão para a exigência de que o Consórcio perdure por tempo maior que o prazo da Concessão, pelo que sugere-se a adaptação da redação.	3.7. (...) c) De que o prazo de vigência é igual ao prazo do contrato;	NÃO ATENDIDO
COMETA	Edital	8.2. (...) desde que cumpridos os seguintes requisitos: II. A cobrança ou exploração das receitas sejam previa e expressamente aprovadas pela ARTESP;	Em vista do disposto no art. 11 da Lei Federal n.º 8.987/95, necessário que se exclua a imposição de que a exploração de receitas acessórias seja "prévia e expressamente aprovada" pela ARTESP, vez que, além de dissonante com o artigo da Lei de Concessões, a disposição acaba por prejudicar a liberdade de atuação da futura Concessionária, acarretando incertezas quanto à possibilidade de exploração de determinadas receitas e prejudicando, por conseguinte, a oferta de melhores Propostas à Administração Pública. Vale dizer que a manutenção de disposição ilegal no Edital a ser definitivamente publicado poderá acarretar a suspensão e até mesmo a anulação do certame, pelo que se mostra extremamente necessária a adaptação ora apontada.	Exclusão do subitem.	ATENDIDO

COMETA	Edital	8.2. (...) desde que cumpridos os seguintes requisitos: III. Seja revertido à ARTESP o montante de 20% (vinte por cento) do total das receitas acessórias brutas auferidas.	A Lei Federal n.º 12.587/12 (Lei de Mobilidade Urbana) estipula expressamente que parcela das receitas alternativas devem ser incorporadas em favor da modicidade tarifária, quando das revisões ordinárias. De modo a evitar a configuração de ilegalidade - consubstanciada em aproveitamento diverso, pela entidade reguladora, da fração das receitas acessórias, que não a promoção da modicidade tarifária -, e sujeitar o processo licitatório a eventual suspensão ou até mesmo anulação, sugere-se seja retificada a cláusula (mantendo-se o percentual adotado na Minuta de Edital posta à Consulta Pública).	8.2. (...) desde que cumpridos os seguintes requisitos: III. Seja destinado à promoção da modicidade tarifária, quando das revisões ordinárias do Contrato de Concessão, o montante de 20% (vinte por cento) do total das receitas acessórias líquidas auferidas, nos termos do § 10, inc. I do art. 9.º da Lei Federal n.º 12.587/12.	ATENDIDO
COMETA	Edital	13.1. Metodologia de Execução EP 4 - Índice anual de viagens realizadas na operação do serviço rodoviário.	Tendo em vista que a legislação exige a demonstração, em certame licitatório, de experiência na execução de objeto análogo ao licitado, e considerando as características essenciais da operação do serviço RODOVIÁRIO - mormente a DISTÂNCIA do transporte -, necessária a adequação do item, a fim de que reste demonstrada a experiência da proponente por meio da aferição do indicador PASSAGEIRO X QUILOMETRO.	13.1. Metodologia de Execução EP 4 - Índice anual "passageiro x quilômetro" relativamente às viagens realizadas na operação do serviço rodoviário.	NÃO ATENDIDO
COMETA	Edital	13.1.6.1. (...) EP2 - a) Para a contagem do tempo de experiência (...)	Uma vez que se admite, na Cláusula, o somatório de atestados, necessário que se esclareça a possibilidade de somatório de atestados detidos por consorciadas distintas, no caso de Consórcios.	(...) admitindo-se, no caso de Consórcios, o somatório de atestados detidos por consorciadas distintas.	NÃO ATENDIDO
COMETA	Edital	13.7.4. Declaração da Proponente que tem pleno conhecimento das condições locais e da região onde serão executados os serviços, cujo modelo encontra-se no Anexo XIV - Declaração de Pleno Conhecimento.	Em razão da complexidade e grande vulto do certame, deve ser realizada, em vez da mera declaração de conhecimento das condições locais da região, uma sessão pública de visita técnica a cada Área de Operação, conduzida por representantes da ARTESP e aberta a todos os licitantes, de forma a serem efetivamente constatadas as condições dos locais em que serão prestados os serviços.	13.7.4. Atestado de participação na sessão pública de visita técnica da Área de Operação, na forma constante do Anexo (...), subscrito pelo representante da ARTESP que houver acompanhado o procedimento.	NÃO ATENDIDO
COMETA	Edital	13.8.3. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor de R\$ 6.797.729,00 (seis milhões, setecentos e noventa e sete mil, setecentos e vinte e nove reais) correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da Área de Operação 1, com prazo mínimo de validade de 12 (doze) meses, contados da data da apresentação da proposta, podendo ser renovada automaticamente por períodos sucessivos de 1 (um) ano até a data de assinatura do CONTRATO. 13.8.4. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor de R\$ 4.551.989,00 (quatro milhões, quinhentos e cinquenta e um mil, novecentos e oitenta e nove reais) correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da Área de Operação 2, com prazo mínimo de validade de 12 (doze) meses, contados da data da apresentação da proposta, podendo ser renovada automaticamente por períodos sucessivos de 1 (um) ano até a data de assinatura do CONTRATO.	O prazo de validade da proposta fixado pelo edital é de 180 dias. Assim, não há razão para exigir prazo de validade superior a 180 dias para a garantia de proposta, nem tampouco para obrigar uma renovação automática da garantia por sucessivos períodos. O ordenamento jurídico não admite a apresentação de propostas com prazo de validade indefinido, devendo ser concedido às Licitantes, no caso de a licitação transcorrer por prazo superior ao da validade das propostas, o direito de renovar ou não suas propostas.	13.8.3. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor de R\$ 6.797.729,00 (seis milhões, setecentos e noventa e sete mil, setecentos e vinte e nove reais) correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da Área de Operação 1, com prazo mínimo de validade de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da apresentação da proposta. 13.8.4. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor de R\$ 4.551.989,00 (quatro milhões, quinhentos e cinquenta e um mil, novecentos e oitenta e nove reais) correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da Área de Operação 2, com prazo mínimo de validade de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da apresentação da proposta.	ATENDIDO
COMETA		13.8.5. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor de R\$ 4.334.642,00 (quatro milhões, trezentos e trinta e quatro mil, seiscentos e quarenta e dois reais) correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da Área de Operação 3, com prazo mínimo de validade de 12 (doze) meses, contados da data da apresentação da proposta, podendo ser renovada automaticamente por períodos sucessivos de 1 (um) ano até a data de assinatura do CONTRATO. 13.8.6. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor de R\$ 5.735.987,00 (cinco milhões, setecentos e trinta e cinco mil, novecentos e oitenta e sete reais) correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da Área de Operação 4, com prazo mínimo de validade de 12 (doze) meses, contados da data da apresentação da proposta, podendo ser renovada automaticamente por períodos sucessivos de 1 (um) ano até a data de assinatura do CONTRATO.		13.8.5. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor de R\$ 4.334.642,00 (quatro milhões, trezentos e trinta e quatro mil, seiscentos e quarenta e dois reais) correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da Área de Operação 3, com prazo mínimo de validade de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da apresentação da proposta. 13.8.6. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor de R\$ 5.735.987,00 (cinco milhões, setecentos e trinta e cinco mil, novecentos e oitenta e sete reais) correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da Área de Operação 4, com prazo mínimo de validade de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da apresentação da proposta.	ATENDIDO

COMETA		13.8.7. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor de R\$ 4.275.049,00 (quatro milhões, duzentos e setenta e cinco mil, quarenta e nove reais) correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da Área de Operação 5, com prazo mínimo de validade de 12 (doze) meses, contados da data da apresentação da proposta, devendo ser renovada automaticamente por períodos sucessivos de 1 (um) ano até a data de assinatura do CONTRATO.		13.8.7. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor de R\$ 4.275.049,00 (quatro milhões, duzentos e setenta e cinco mil, quarenta e nove reais) correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da Área de Operação 5, com prazo mínimo de validade de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da apresentação da proposta.	ATENDIDO
COMETA	Edital	19.1. O prazo de vigência da Concessão será de 15 (quinze) anos, contados do momento da assinatura do contrato.	Como usualmente adotado em nível federal e estadual quanto ao prazo de vigência da Concessão, sugere-se seja contado o prazo a partir do início da operação.	19.1. O prazo de vigência da Concessão será de 15 (quinze) anos, contados do momento do início da operação.	NÃO ATENDIDO
COMETA	Edital	19.3. A concessionária deverá ao final da concessão, disponibilizar todos os meios necessários para a assunção dos serviços de outrem, transferindo-lhe as informações operacionais referentes aos serviços.	Sugere-se a revisão dessa cláusula para melhor esclarecimento da questão nela abordada, além de não impor-se à futura Concessionária ônus que foge à sua responsabilidade (providências para a "nova Concessão").	19.3. A concessionária deverá ao final da concessão, fornecer as informações operacionais necessárias para a assunção dos serviços por outrem.	ATENDIDO
COMETA	Edital	21.1. A contratante adjudicará o objeto da licitação e convocará, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, o adjudicatário para assinatura do contrato no prazo de até 30 (trinta) dias, contado da data da mencionada publicação.	Em homenagem ao princípio da razoabilidade, norteador da atividade administrativa, tal prazo de 30 dias deveria ser passível de, ao menos, uma prorrogação, caso a Adjudicatária tenha alguma dificuldade em cumprir as obrigações precedentes à assinatura do Contrato indicadas no item 21.2, as quais requerem, por exemplo, a negociação com seguradoras para a contratação de apólices com cláusulas específicas exigidas pelo Edital, além de tratativas com instituições financeiras para a obtenção do performance bond, entre outras providências que, sabidamente, podem demandar prazo adicional aos 30 (trinta) dias ora previstos na Minuta de Edital posta à Consulta Pública.	21.1. A contratante adjudicará o objeto da licitação e convocará, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, o adjudicatário para assinatura do contrato no prazo de até 90 (noventa) dias, contado da data da mencionada publicação, admitida prorrogação por igual prazo, desde que motivadamente requerida pelo adjudicatário.	CONFORME EDITAL
COMETA	Edital	21.4. Se o contrato não for assinado no prazo estabelecido no item 21.1 por razões não imputáveis à contratante, o adjudicatário ficará sujeito a multa no valor correspondente a 1% (um por cento) do valor estimado da contratação.	A multa prevista para essa hipótese de não assinatura do contrato no prazo é excessiva (aprox. R\$ 56 milhões, no caso da Área de Operação 1). A multa para o caso de recusa da assinatura deveria guardar relação com a Garantia de Proposta prestada pela Licitante, como sugerido ao lado.	21.4. Se o contrato não for assinado no prazo estabelecido no item 21.1 por razões imputáveis exclusivamente à adjudicatária, e que não decorram de demora do Poder Público (Federal, Estadual ou Municipal) nas providências requeridas, esta ficará sujeita a multa no valor correspondente ao valor da Garantia de Proposta.	ALTERADA REDAÇÃO, CONFORME EDITAL
COMETA	Edital	22.16. A concessionária se submete à regulação da ARTESP, que terá a prerrogativa de criar, modificar ou excluir linhas, sem a necessidade de novas licitações, com o consequente reequilíbrio econômico-financeiro do contrato quando cabível.	A Lei de Concessões (n.º 8.987/95) estabelece que o equilíbrio econômico-financeiro deve ser recomposto concomitantemente ao evento ensejador de sua quebra. Deste modo, necessária a adaptação a seguir.	22.16. A concessionária se submete à regulação da ARTESP, que terá a prerrogativa de criar, modificar ou excluir linhas, sem a necessidade de novas licitações. A concretização das alterações definidas pela ARTESP somente entrarão em operação após a realização do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.	NÃO ATENDIDO
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	3. Plano de Operação Básico e Especificações das Áreas de Operação O Plano de Operação Básico foi elaborado com o objetivo de apresentar as diretrizes básicas do modelo proposto, bem como a identificação das linhas de ônibus do sistema atual por área de operação e proposição de linhas componentes do sistema futuro também por área de operação, que deverão servir de referência para o desenvolvimento das propostas pelos licitantes. (...)	De modo a esclarecer o caráter referencial (unicamente para fins de equalização das Propostas, como o próprio documento dispõe) das "Linhas do Sistema Futuro" apresentadas no Anexo I - Termo de Referência, sugere-se a inserção do excerto a seguir.	3. Plano de Operação Básico e Especificações das Áreas de Operação. O Plano de Operação Básico foi elaborado com o objetivo de apresentar as diretrizes básicas do modelo proposto, bem como a identificação das linhas de ônibus do sistema atual por área de operação e proposição de linhas componentes do sistema futuro também por área de operação, que deverão servir de referência para o desenvolvimento das propostas pelos licitantes. As "Linhas do Sistema Futuro" apresentadas a seguir, para cada uma das Áreas de Operação, possuem caráter meramente referencial e orientativo para a elaboração das Propostas pelas Proponentes, não vinculando a Adjudicatária no âmbito da operação da Concessão, como disposto neste Termo de Referência e nos demais Anexos ao Edital e alterações decorrentes].	ATENDIDO
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	Considerando que o Município de Jundiaí é um dos mais promissores e em pleno desenvolvimento no estado de São Paulo, o projeto das futuras linhas deixa de atender os usuários que se deslocam entre Jundiaí e Mogi Mirim, Mogi Guaçu, São João da Boa Vista e Águas da Prata. Hoje, há uma ligação direta entre estas cidades e no projeto futuro os usuários deverão fazer baldeação em Campinas, onerando o custo da viagem em função do pagamento adicional de taxa de embarque (que muitas vezes supera em 25% o valor da passagem). Certamente haverá descontentamento do usuários, pois hoje dispõe de linha direta e no futuro não haverá.	1) Inserir as seções Jundiaí, Campinas, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, São João da Boa Vista e Águas da Prata na linha futura 112.065 - São Paulo / Águas da Prata, da mesma forma que já existe sistema atual nos Autos 770-01. 2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área.	RESPOSTA 1

COMETA				Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.	RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>Considerando a importância do Município de Campinas por sua cadeia de tecnologia, saúde e educação, no projeto futuro das linhas não consta o atendimento através de ligação direta entre Campinas e Águas da Prata, ou seja, a Estância Hidromineral de Águas da Prata - importante polo turismo do leste paulista - deixou de contar com uma ligação direta para Campinas e vice versa.</p> <p>Caso persista o não atendimento direto, a população e os turistas que visitam o município serão muito prejudicados, causando elevado impacto na economia local. Ainda, se não for encontrada uma solução viável para este atendimento, os usuários que utilizam este trajeto deverão fazer a baldeação em São João da Boa Vista, onde só o custo com taxa de embarque custa aproximadamente 11% do valor da passagem.</p>	<p>1) Inserir as seções Campinas e Águas da Prata na linha futura 112.065 - São Paulo / Águas da Prata, a exemplo do que já existe hoje na linha Autos 770-01.</p> <p>2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área.</p>	RESPOSTA 1
COMETA				Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.	RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>Como é sabido, a região do ABC Paulista é um importante polo industrial do estado de São Paulo. Tão importante que hoje já são transportados milhares de passageiros entre a região do ABC e os municípios de Jundiaí, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, São João da Boa Vista e Águas da Prata.</p> <p>Porém, o projeto futuro das linhas, desconsiderou esta ligação, o que obrigará os usuários a efetuarem baldeação em Campinas, onerando o custo da viagem além de elevar o tempo de viagem, prejudicando a comodidade e o conforto dos usuários.</p> <p>Persistindo este desabastecimento de transporte, haverá uma enorme insatisfação dos usuários, que perderão uma ligação direta sem baldeação.</p>	<p>1) Inserir as seções São Bernardo do Campo, Santo André, São Caetano do Sul, Jundiaí, Campinas, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, São João da Boa Vista e Águas da Prata na linha futura 112.065 - São Paulo / Águas da Prata, que passaria a ser a atual linha Autos 770-01 - de São Bernardo do Campo / Águas da Prata</p> <p>2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área.</p>	RESPOSTA 1
COMETA				Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.	RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>Considerando os atendimentos das linhas atuais, no projeto futuro a população de Pedregulho e Brodowski perderão a ligação direta, sem baldeação, com o Município de Campinas e, para fazer o mesmo trajeto que hoje é feito sem baldeação, deverão seguir até Ribeirão Preto e fazer baldeação para outro ônibus.</p> <p>Certamente, esta mudança causará o aumento no tempo total de viagem com consequente aumento no valor da viagem, uma vez que além da taxa de embarque paga na origem, haverá também o pagamento de uma nova taxa de embarque para utilização do Terminal Rodoviário de Ribeirão Preto.</p>	<p>1) Incluir as seções Pedregulho e Brodowski na linha futura 212.025 - Campinas a Franca.</p> <p>2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área.</p>	RESPOSTA 1
COMETA				Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.	RESPOSTA 1

COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>O município de Lorena é um importante polo educacional e industrial no estado e, também por isso, mantém no sistema atual, linha com ligação direta entre Lorena e Campinas. Hoje há mais de 5000 passageiros sendo atendidos. Porém, no projeto futuro, esta população perdeu a ligação direta, sem baldeação e para completar a viagem no projeto futuro deverão fazer baldeação em Guaratinguetá ou São José dos Campos. Por isto só, haverá aumento no tempo total de viagem uma vez que o usuário deverá desembarcar de um ônibus, adquirir um novo bilhete e aguardar a nova partida. Haverá também o aumento no custo total da viagem em função do pagamento adicional de taxa de utilização do terminal, seja em Guaratinguetá ou São José dos Campos. Como o projeto futuro não deveria aumentar o preço das viagens como também não visa aumentar o tempo das viagens, persistindo desabastecimento desta linha, haverá enorme número de reclamações e insatisfação dos usuários.</p>	<p>1) Manter a atual linha de Campinas a Lorena - Autos 7106, com as seções atualmente existentes, sem causar prejuízo aos usuários. 2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área. Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.</p>	RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>Os usuários de Mogi das Cruzes, Suzano e Ribeirão Pires dispõem, no sistema atual de linhas, diversas opções de horários na ligação entre estes municípios e Praia Grande. Ocorre que o sistema futuro não prevê a ligação direta entre estes municípios, logo, a alternativa é seguir até a rodoviária de Santos, desembarcar e comprar um novo bilhete de passagem para seguir até o destino final que é Praia Grande, ou vice versa. Infelizmente, o custo da viagem será aumentado pelo aumento da KM ocasionada pela viagem negativa que será consequência do transbordo em Santos. Além disto, será aumentado o tempo de viagem, em função da viagem negativa e do transbordo em Santos.</p>	<p>1) Manter no futuro sistema a linha Mogi das Cruzes / Praia Grande, com todas as seções existentes atualmente nos Autos 8064-01 – Mogi das Cruzes / Praia Grande, ou seja, a recomendação é manter no sistema futuro uma linha que já existe e que atende a número expressivo de usuários diariamente que dependem deste trajeto e não podem ser prejudicados. 2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área.</p>	RESPOSTA 1
COMETA				<p>Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.</p>	RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>Foi excluída no sistema futuro de linhas a ligação atualmente existente entre Sorocaba e Diadema, que movimenta mais de 1.500 passageiros, os quais ficarão desguarnecidos de uma ligação direta, sendo necessário haver baldeação em São Paulo, criando enormes dificuldades para o deslocamento dos usuários, aumento o custo da viagem para o usuário, além do aumento de mais de 1 hora no tempo de viagem, para um percurso relativamente curto.</p>	<p>1) Manter a seção Diadema na ligação na linha 511.023 Sorocaba / Mongaguá como forma de manter a ligação atualmente existente e não prejudicar o sistema. 2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área. Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.</p>	RESPOSTA 1

COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>Atualmente existe a ligação direta entre Campinas e Praia Grande nos Autos 7011. Esta ligação é oferecida com 16 viagens diárias e são transportados mais de 40.000 passageiros.</p> <p>No projeto futuro, esta ligação foi cancelada. Restará aos usuários a baldeação no Terminal Rodoviário de Santos, gerando por consequência, aumento no tempo total de viagem e custo total da viagem. Em situação normal, com a baldeação, o tempo de viagem aumentará em, no mínimo, 1 hora.</p>	<p>1) Manter a atual linha de Campinas a Praia Grande (vide autos 7011).</p> <p>2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área.</p> <p>Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.</p>	RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>Os usuários de Ribeirão Preto, Catanduva, São José do Rio Preto e Praia Grande contam atualmente com horários diários e diretos sem baldeação entre o interior e o litoral de São Paulo. São mais de 30.000 usuários atualmente atendidos.</p> <p>No sistema futuro de linhas esta ligação entre o litoral e interior deixou de existir, portanto, quem desejar viajar entre estas cidades, deverá se deslocar para Santos e, após uma intensa baldeação, seguir sua viagem para Praia Grande e vice versa. Esta modificação também traz prejuízo aos usuários, pois a KM aumenta em mais de 30 KMS, o tempo de percurso em mais de 1 hora. Não há dúvidas que a supressão deste atendimento causará impacto muito negativo aos usuários, afinal, está sendo retirado um atendimento muito bem feito e com elevada demanda, sem ganho algum para o sistema.</p>	<p>1) Manter as atuais linhas Autos 9253-01 Ribeirão Preto / Praia Grande e Autos 9414-01 - São José do Rio Preto à Praia Grande, com seus atuais seccionamentos sem causar prejuízo aos usuários que hoje são satisfatoriamente atendidos por estas linhas.</p> <p>2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área.</p>	RESPOSTA 1
COMETA				<p>Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.</p>	RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>A população de Pindorama dispõe atualmente de 8 viagens diárias para Campinas e mais de 1.200 passageiros são atendidos. Não há nenhuma reclamação existente sobre a qualidade ou a ausência de serviços.</p> <p>No projeto de linhas futuro, esta ligação foi suprimida.</p> <p>Restará ao usuário a terrível opção de seguir para São Paulo e depois retornar para Campinas, com o aumento o custo da viagem em mais de 30% e o tempo em mais de 3 horas de viagem. Portanto, a exclusão deste atendimento levará muito prejuízo a estes usuários.</p>	<p>1) Manter o atendimento ao município de Pindorama através das linha Campinas / São José do Rio Preto, como já é praticado atualmente nos Autos 7095 sem causar prejuízo aos usuários que hoje são satisfatoriamente atendidos.</p> <p>2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área. Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.</p>	RESPOSTA 1

COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>Os municípios de São Paulo e Santos tem importante ligação e dependência entre si. Concentram elevada participação no PIB estadual, além disso, por outras inúmeras razões, foram designados na própria minuta do Edital de Licitação como Metrópole Nacional e Metrópole Regional. Por si só constata-se a importância desta ligação, tanto que no sistema atual, há 07 linhas atendendo esta ligação.</p> <p>No sistema futuro não há uma linha exclusiva entre São Paulo e Santos e para atender este mercado, foram direcionadas apenas 02 linhas: 512.022 = São Vicente / Santos / São Paulo / Guarulhos e 512.024 = São Vicente / Santos / Cubatão / São Paulo.</p> <p>A lógica e a busca da racionalização seria ter 01 linha direta entre São Paulo e Santos e uma outra linha atendendo São Vicente a São Paulo, com determinados horários atendendo Cubatão e Guarulhos.</p> <p>Isto posto, vejamos alguns fatos complicadores e que contribuem para inviabilizar a operação da forma concebida na minuta do Edital:</p>	<p>1) Para obter melhoria nos serviços e otimização dos recursos de KM rodada, motoristas e frota, recomendamos a criação de 03 linhas, a saber:</p> <p>a) São Paulo / Santos b) São Paulo / São Vicente c) Guarulhos / São Paulo / Cubatão / Santos / São Vicente</p> <p>2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área. Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado.</p>	RESPOSTA 1
COMETA			<p>a) Somando todos os passageiros de São Vicente, Santos e Cubatão para Guarulhos e São Paulo, aproximadamente, 75% são exclusivos da ligação São Paulo / Santos, portanto, justifica uma linha direta;</p> <p>b) 75% dos usuários, que tem opção de viagem direta atualmente, serão obrigados a seccionar em Cubatão, o que significa perda de tempo;</p> <p>c) Todos os usuários de São Vicente para São Paulo serão obrigados a passar por Santos, aumentando sua viagem em, aproximadamente, 30 minutos. Se considerarmos que esta viagem é realizada em 90 minutos, 1/3 da viagem será improdutiva para o usuário, o que o desmotivará a utilizar o transporte coletivo regular.</p> <p>d) Da forma proposta nas linhas futuras, com 75% dos usuários entre São Paulo e Santos, 100% das viagens deverão percorrer o itinerário entre São Paulo e São Vicente. Isto significa dizer que 8% da KM rodada será desnecessária. Neste contexto, pode-se afirmar que haverá uma necessidade, mínima, de 8% de frota e motoristas adicionais, onerando desnecessariamente o sistema.</p>		RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>Atualmente existe o atendimento direto, sem baldeação, entre Campinas e Sertãozinho. No projeto futuro este atendimento foi extinto, o que causará prejuízo aos usuários que deverão efetuar baldeação para chegar ao seu destino.</p>	<p>1) Recomenda-se, para evitar prejuízo aos usuários que seja mantido o atendimento, no mínimo, semanal entre Sertãozinho e Campinas.</p> <p>2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área. Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.</p>	RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	<p>Atualmente existe a linha Autos 9541 - Praia Grande / Aparecida, que atende mais de 100.000 passageiros. São pessoas que utilizam o sistema de ônibus para atividades de lazer no litoral paulista e turismo religioso.</p> <p>No sistema futuro esta linha foi suprimida.</p> <p>Não há razão para a exclusão desta linha do sistema, muito pelo contrário, trata-se de uma linha extremamente importante para o sistema, caso contrário a alternativa para o usuário será fazer baldeações em outros municípios, o que afetará a vida de milhares de usuários, que poderão abandonar o sistema de linha regular.</p>	<p>1) Manter no sistema futuro o Autos 9541 Praia Grande / Aparecida com suas seções atuais e mantê-lo na área 5, onde há a maior parte das seções desta linha.</p> <p>2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área. Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.</p>	RESPOSTA 1

COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	Atualmente existe a linha Autos 9608-01- Praia Grande / São José dos Campos que foi suprimida do sistema. É uma linha de extrema importância para o sistema, pois liga duas regiões metropolitanas, onde os usuários são muito bem atendidos pela operação atual e no modelo proposto, não trará benefício algum aos usuários, muito pelo contrário, causará prejuízos com a elevação do preço da viagem e aumento no tempo do deslocamento.	1) Manter no sistema futuro o Autos 9608 Praia Grande / São José dos Campos, com as seções atuais e mantê-lo na área 5, onde há a maior parte das seções desta linha. 2) Após o início das operações, permitir que o operador tenha flexibilidade para alterar a linha e seus seccionamentos dentro de sua área de operação, com o objetivo de atender as necessidades dos usuários, incluindo ou excluindo seções, sem deixar de atender nenhum mercado, atendendo premissas de qualidade e de nível de serviço definidos pela ARTESP. Justifica-se a recomendação acima o fato do mercado ser extremamente dinâmico e o "engessamento" das operações pode comprometer o atendimento às demandas dos usuários, ou, de outro lado, provocar a inviabilidade operacional de determinada linha ou área. Esta flexibilidade permitirá corrigir falhas como a citada neste exemplo, que se não forem corrigidas causarão inúmeros transtornos e prejuízo aos usuários, que diga-se de passagem estão muito satisfeitos com o serviço prestado atualmente, comprovado pelo índice de satisfação superior a 80%.	RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	Os municípios de Urupês, Ariranha, Ibirá, Pindorama e Santa Adélia que hoje contam com a linha 1384-1 nas suas viagens para Campinas, no sistema futuro não terão mais a opção de viagem direta para Campinas, pois como a linha será extinta, a alternativa será se deslocar para São Paulo, para depois retornar para Campinas. Isto aumentará o custo da viagem em, aproximadamente, 20% e o tempo de viagem em 02 horas. Será causado um grande transtorno e prejuízo aos usuários	A recomendação é que sejam incluídas as seções Urupês, Ariranha, Ebert, Pindorama e Santa Adélia na 112.021 linha Campinas / São José do Rio Preto, para que não seja causado prejuízo algum aos usuários; E, considerando que a maior parte das seções e o volume de usuários estão concentrados na área 3, recomenda-se que esta linha seja alocada na área 3 para que seja aproveitada toda a infra estrutura e recursos operacionais juntamente com a linha 312.040 São José do Rio Preto / São Paulo, uma vez que faz todo sentido, do ponto de vista de otimização de recursos, operar a linha São José do Rio Preto / São Paulo com a linha São José do Rio Preto / Campinas.	RESPOSTA 1
COMETA	Anexo I - Termo de Referência	Linha do Sistema Futuro	A linha 112.004 estabelecida no projeto futuro tem como seções as localidades de Campinas, Limeira, Araraquara e Matão. Já a linha 312.009 de Araraquara / São Paulo foi alocada na área 3. Portanto, para que se possa aproveitar as sinergias existentes entre estas linhas, em especial, instalações de venda de passagens, frota e pontos de parada, é essencial que a linha Campinas a Matão seja transferida para a área 3. Justifica ainda esta transferência de área o fato de 03 das 04 seções existentes na linha estarem na área 3.	Transferir a linha 112.004 Matão / Campinas para a área 3	ATENDIDO
COMETA	Anexo II - Contrato	7.1. O prazo da CONCESSÃO é de 15 (quinze) anos, contados a partir da assinatura do presente CONTRATO, vedadas prorrogações automáticas.	Propomos sejam expressamente previstas as condições de avaliação de eventuais prorrogações "não automáticas". Neste sentido, sugere-se a inclusão de previsão expressa de que será admitida a prorrogação da concessão, desde que a concessionária esteja atendendo de modo satisfatório aos indicadores de desempenho previstos no contrato de concessão, mediante prévia revisão do contrato de concessão, em especial a eventual inclusão de novos investimentos a cargo da concessionária que, a critério do Poder Concedente, se mostre vantajosa ao interesse e ao serviço públicos, como, por exemplo, faculta expressamente a Lei Federal nº 12.815/2013, que trata dos serviços portuários. Ademais, sugerimos que fique explicitado no contrato que a prorrogação de prazo para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deve ser tratada autonomamente, independentemente de eventual prorrogação relacionada à vantajosidade para a prestação dos serviços concedidos.	7.1. (...). (...) 7.1.2. O prazo da CONCESSÃO poderá ser prorrogado, desde que a CONCESSIONÁRIA esteja atendendo satisfatoriamente aos padrões de qualidade e níveis dos serviços e que, após prévia revisão do CONTRATO, o PODER CONCEDENTE, a seu exclusivo critério, entenda ser a prorrogação mais vantajosa à prestação dos SERVIÇOS DELEGADOS. 7.1.3. Na revisão do CONTRATO, o PODER CONCEDENTE poderá propor a assunção da execução de novos investimentos pela CONCESSIONÁRIA, além da inclusão ou exclusão de obrigações e mudanças na alocação dos riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA e pelo PODER CONCEDENTE. 7.1.4. Eventuais acréscimos do prazo da CONCESSÃO para fins de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO não serão consideradas prorrogações do prazo da CONCESSÃO para fins do disposto na Subcláusula 7.1.2 deste CONTRATO.	NÃO ATENDIDO
COMETA	Anexo II - Contrato	14.1. Durante todo o prazo da CONCESSÃO, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, a CONCESSIONÁRIA obriga-se a: V. Apresentar, 90 (noventa) dias após o encerramento de cada semestre civil, informação atualizada das Projeções Financeiras da CONCESSÃO, considerando os resultados reais obtidos desde o início da CONCESSÃO até o semestre anterior e os resultados projetados até o fim do prazo da CONCESSÃO, utilizando os mesmos modelos e critérios aplicados para a elaboração das Projeções Financeiras integrantes da PROPOSTA;	A exigência de apresentação, a cada semestre, de novas projeções financeiras da Concessão até o fim do prazo de vigência da mesma implica em custo regulatório desproporcional e de pouca utilidade para o Poder Concedente nos períodos previstos na redação atual da disposição em comento. Sugerimos que esta exigência tenha a sua periodicidade alterada, de modo a ser apresentada quando da realização das revisões ordinárias do contrato de concessão, sendo que o período abrangido pelas projeções ali exigidas deve possuir a próxima revisão ordinária do contrato de concessão como termo final.	14.1. Durante todo o prazo da CONCESSÃO, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, a CONCESSIONÁRIA obriga-se a: V. Apresentar, quando da REVISÃO ORDINÁRIA, informação atualizada das Projeções Financeiras da CONCESSÃO, considerando os resultados reais obtidos desde o início da CONCESSÃO e os resultados projetados até a realização da próxima REVISÃO ORDINÁRIA, utilizando os mesmos modelos e critérios aplicados para a elaboração das Projeções Financeiras integrantes da PROPOSTA;	ATENDIDO

COMETA	Anexo II - Contrato	14.2. A CONCESSIONÁRIA deverá obedecer ao Plano de Contas Contábil que a Contratante definirá para as concessões dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS.	É importante que o Plano de Contas Contábil da Concessão seja produzido pela ARTESP antes da licitação da concessão e seja um documento anexo ao Edital, preferencialmente sujeito à discussão e contribuições no âmbito da consulta pública, de modo a permitir aos potenciais interessados e aos licitantes avaliar os impactos que referido plano de contas possa ter nas atividades da futura Concessionária, além de assegurar a isonomia nas condições de elaboração das propostas, uma vez que a organização do Plano de Contas pode dificultar ou mesmo inviabilizar a comparação objetiva entre diferentes propostas e seus fundamentos econômico-financeiros. Ao deixar para a execução do contrato a definição unilateral e impositiva deste Plano de Contas, eventualmente diverso do apresentado pela concessionária na fase de licitação, usualmente ocasionam discussões acerca da necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão de imposição unilateral de novas obrigações - ou de interpretações das obrigações já existentes - pelo Poder Concedente à Concessionária.	14.2. A CONCESSIONÁRIA deverá obedecer ao Plano de Contas Contábil, conforme modelo definido no EDITAL. 14.2.1. O Plano de Contas Contábil referido nesta cláusula constitui instrumento autônomo, com finalidade regulatória, independente de quaisquer documentos ou contabilizações de cunho fiscal.	ATENDIDO
COMETA	Anexo II - Contrato	17.1.1. O planejamento da campanha deverá atender à regulamentação da ARTESP e seu Plano de Mídia deverá ser encaminhado à ARTESP em até 15 (quinze) dias após a assinatura deste CONTRATO. A ARTESP terá até 5 (cinco) dias úteis para análise e manifestação.	Propomos que o prazo de 15 dias contados da assinatura do contrato seja majorado para 45 dias, prorrogáveis justificadamente, de forma a viabilizar a produção do Plano de Mídia exigido pela Concessionária. Ademais, sugere-se seja aumentado para 10 dias o prazo para a ARTESP se manifestar sobre o plano, prevenindo-se expressamente que ausência de manifestação da ARTESP, nesse período, implicará na aprovação tácita do Plano de Mídia, que poderá então ser implementado pela Concessionária.	17.1.1. O planejamento da campanha deverá atender à regulamentação da ARTESP e seu Plano de Mídia deverá ser encaminhado à ARTESP em até 45 (quarenta e cinco) dias após a assinatura deste CONTRATO, prorrogáveis por igual período, mediante solicitação fundamentada da Concessionária. A ARTESP terá até 10 (dez) dias para análise e manifestação do Plano de Mídia encaminhado pela CONCESSIONÁRIA, sob pena deste vir a ser considerado tacitamente aprovado.	ATENDIDO
COMETA	Anexo II - Contrato	17.2. Em até 15 (quinze) dias após a assinatura deste CONTRATO a CONCESSIONÁRIA deverá implantar uma central de relacionamento junto aos usuários e mantê-la até a implantação do sistema de atendimento e informação ao usuário.	Sugerimos ajustes na cláusula para deixar claro que a central de relacionamento poderá ser terceirizada pela concessionária junto a empresas especializadas em serviços <i>decall center</i> , desde que os usuários sejam atendidos a contento e sem prejuízo da responsabilidade da concessionária pela qualidade dos serviços perante os usuários e o Poder Concedente. Propõe-se, igualmente, ajuste nos prazos previstos na disposição, de 15 para 30 dias contados da assinatura do contrato para que tais serviços estejam à disposição dos usuários.	17.2. Em até 30 (trinta) dias após a assinatura deste CONTRATO a CONCESSIONÁRIA deverá implantar, diretamente ou por meio de contratação de empresa especializada, uma central de relacionamento junto aos usuários e mantê-la até a implantação do sistema de atendimento e informação ao usuário.	ATENDIDO
COMETA	Anexo II - Contrato	19.3. Variações de receita decorrentes de alterações da demanda de passageiros em relação ao previsto no PLANO DE NEGÓCIO não serão consideradas para efeito do equilíbrio econômico-financeiro, sendo considerado risco exclusivo da CONCESSIONÁRIA a correta avaliação do possível impacto sobre a exploração dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS decorrente da evolução futura dessa demanda.	O risco de demanda em concessões comuns é sempre um dos riscos mais sensíveis, uma vez que nesta modalidade de delegação de serviços públicos a remuneração da concessionária se dá quase que exclusivamente pela tarifa cobrada do usuário pela fruição dos serviços delegados. Uma vez que, no modelo proposto na Consulta Pública, a Concessionária é obrigada a ofertar uma série de serviços, independentemente da demanda efetiva por tais serviços ser suficiente para sua viabilização econômico-financeira, este risco se torna ainda mais significativo. Neste sentido, e considerando especialmente que a Constituição do Estado de São Paulo veda a concessão de subsídios tarifários (que eventualmente poderia compensar a criação de linhas de serviço deficitárias), sugere-se que seja expressamente previsto no contrato de concessão, alternativamente, que (i) a concessionária tenha o direito de não ser obrigado a manter o oferecimento de serviços em linhas economicamente inviáveis com a cobrança das tarifas contratualmente estabelecidas, ou (ii) o risco de demanda seja compartilhado entre as Partes, de modo que o Poder Concedente promova o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão previamente à instituição de linhas que se mostrem economicamente inviáveis considerando-se a relação entre a demanda das linhas e o valor das tarifas previsto no contrato de concessão.	19.3. (...). 19.3.1. (...). 19.3.2. No caso de alterações ou instituição de novas linhas, frequência de viagens, mudanças de itinerário, níveis de serviço e quaisquer outras características dos SERVIÇOS DELEGADOS, que importem no acréscimo dos custos ou despesas da CONCESSIONÁRIA sem o correspondente incremento na receita tarifária da CONCESSIONÁRIA que seja suficiente para a manutenção da relação entre encargos e remuneração originais da PROPOSTA, somente poderá ser determinado pelo PODER CONCEDENTE após prévia recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.	NÃO ATENDIDO
COMETA	Anexo II - Contrato	22.4. Somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Eventos de Desequilíbrio identificados em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias anteriores à comunicação da Parte pleiteante.	A limitação de prazo para a discussão de eventos de desequilíbrio de forma unilateral e em prazos inferiores aos legalmente assegurados aos administrados eiva de nulidade a cláusula que a estabeleceu. Desta feita, sugere-se redação para o dispositivo em comento de modo a adequá-lo aos dispositivos legais aplicáveis à matéria.	22.4. Somente serão admitidos, em âmbito administrativo, os pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro relativos a eventos ocorridos após a última revisão ordinária do Contrato de Concessão.	ATENDIDO
COMETA	Anexo II - Contrato	35.2. A CONTRATANTE, ocorrendo qualquer dos fatos acima relacionados, notificará a CONCESSIONÁRIA para corrigir falhas e transgressões apontadas, determinando os prazos respectivos.	Para dar efetividade ao período de cura previsto na cláusula, ele precisa conferir a Concessionária um prazo mínimo para a resolução dos problemas apontados, que não pode ficar ao futuro arbítrio da ARTESP. Sugere-se a adoção do prazo mínimo de cura de 180 (cento e oitenta) dias contados da notificação.	35.2. A CONTRATANTE, ocorrendo qualquer dos fatos acima relacionados, notificará a CONCESSIONÁRIA para que tais falhas e transgressões apontadas sejam, em prazo não inferior a 180 (cento e oitenta) dias, corrigidas.	VIDE CONTRATO

COMETA	Anexo II - Contrato	39.1 A CONCESSIONÁRIA pagará à CONTRATANTE pela delegação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS o preço seguinte: III. Valor correspondente a 20% (vinte por cento) sobre a totalidade das receitas acessórias brutas a ser pago até o 10º (décimo) dia do mês subsequente, durante todo o período de vigência deste CONTRATO.	Como já referido acima, a Lei Federal n.º 12.587/12 (Lei de Mobilidade Urbana) estipula expressamente que parcela das receitas alternativas devem ser incorporadas em favor da modicidade tarifária, quando das revisões ordinárias. De modo a evitar a configuração de ilegalidade - consubstanciada em aproveitamento diverso, pela entidade reguladora, da fração das receitas acessórias, que não a promoção da modicidade tarifária -, e sujeitar o processo licitatório a eventual suspensão ou até mesmo anulação, sugere-se seja retificada a cláusula (mantendo-se o percentual adotado na Minuta de Edital posta à Consulta Pública), de modo que seja destinado à promoção da modicidade tarifária, quando das revisões ordinárias do Contrato de Concessão, o montante de 20% (vinte por cento) do total das receitas acessórias líquidas auferidas, nos termos do § 10, inc. I do art. 9.º da Lei Federal n.º 12.587/12.	Exclusão.	NÃO ATENDIDO
COMETA	Anexo II - Contrato	49.1. É competente para dirimir as questões relativas a este CONTRATO o foro da Capital do Estado.	O mecanismo de arbitragem vem sendo adotado em praticamente todas as recentes Concessões Federais e Estaduais, conferindo maior segurança a ambas as Partes - Poder Concedente e Concessionária. Sugere-se sua adoção.	49. ARBITRAGEM. 49.1. Os eventuais conflitos que possam surgir entre as PARTES em matéria de aplicação, interpretação ou integração das regras que regem a CONCESSÃO serão resolvidos por arbitragem. 49.2. O Tribunal Arbitral será composto por três membros, um nomeado por cada Parte e o terceiro escolhido de comum acordo pelos árbitros que as PARTES tiverem designado. 49.3. A Parte que decidir submeter determinada divergência ao Tribunal Arbitral deverá apresentar os pontos que a fundamentem, bem assim nomear, de imediato, o árbitro que a representará na constituição do Tribunal Arbitral, enviando carta registrada com aviso de recebimento para a outra Parte, devendo esta, no prazo de 20 (vinte) dias úteis a contar do recebimento da correspondência, designar o árbitro de sua nomeação e deduzir a sua defesa.	VIDE CONTRATO
COMETA	Anexo II - Contrato	Indenização em razão de atos das operadoras do sistema atual.	Os arts. 35, par. 2o, e 42 da Lei 8.987/1995 prescrevem a necessidade de levantamentos, avaliações e liquidações necessários anteriormente à realização do processo licitatório de novas concessões. Não há comprovação de que tenham sido realizados levantamento e avaliações abrangendo as permissões das operadoras do sistema atual. A ARTESP irá destinar parte do valor obtido com a outorga para fins de liquidações às operadoras do sistema atual? Sugere-se a cláusula ao lado.	Incluir no Contrato a previsão de utilização de parte da outorga para liquidações de valores devidos às operadoras do sistema atual.	NÃO ATENDIDO
COMETA	Regulamento Complementar	Art. 21. Quando uma nova linha interárea for criada pela ARTESP (...)	A lógica da imposição de novas ligações pela ARTESP, como definido no Anexo III, acarreta manifesta insegurança e prejudica por completo as projeções financeiras utilizadas para a elaboração das Propostas Comerciais pelas Proponentes. Isso porque pode-se "desmontar", ao longo dos anos, toda a lógica da troncalização, uma vez entendido que uma nova ligação inter-área não vai produzir um passageiro novo, mas sim deslocar um passageiro que tomaria eventualmente duas ligações previamente estabelecidas no modelo de referência e computados para fins de Proposta Comercial. Na verdade, tal imposição configura-se como modificação unilateral do Contrato pelo Poder Concedente, sendo que a legislação - e o Contrato de Concessão - estabelecem uma única consequência para tanto: o reequilíbrio econômico-financeiro, razão pela qual necessária a adaptação da cláusula em tela.	Art. 21. Quando uma nova linha interárea for criada pela ARTESP (...) [Exclusão dos incisos I e II - e respectivas alíneas -, relativos ao procedimento de implementação]. § 1.º. Caso haja intenção do Poder Concedente ou da ARTESP de criação de nova linha interárea, divergente daquelas constantes do Edital da Licitação, deverá ser realizado, previamente à implementação, estudo de impacto da nova linha em todas as Áreas de Operação afetadas, bem como recomposto, previamente ao início da operação da linha, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.	NÃO ATENDIDO
COMETA			Confira-se, nesse sentido, o disposto no § 4.º do art. 9.º da Lei Federal n.º 8.987/95, que determina que "em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração". Vale alertar que a manutenção da lógica estabelecida nos diversos incisos da Cláusula faz cair por terra a lógica da troncalização proposta pela ARTESP, tornando o sistema potencialmente "radial" - em vista da possibilidade de, a qualquer momento, ter-se a imposição de linha inter-área, razão pela qual tais incisos deverão ser suprimidos.		NÃO ATENDIDO
COMETA			No sistema atual a Política Tarifária prevê tarifa diferenciada para as operações litorâneas. Há amparo técnico e legal que justifica esta diferenciação. No entanto, a Política Tarifária prevista no Anexo V da minuta do Edital de Licitação, certamente por algum equívoco não contempla a Tarifa Litorânea, e se não for contemplada inviabilizará economicamente qualquer operação no litoral paulista, uma vez que a receita oriunda da prestação dos serviços não pagará os custos operacionais e nem remunerará os investimentos realizados. Após minucioso estudo realizado em nossa empresa, comparamos os principais custos em operações a) Litorâneas e b) Não litorâneas. A seguir, mencionamos alguns exemplos: a) Óleo Diesel: Na operação litorânea, o consumo de óleo diesel é 16% maior que na operação não litorânea b) Sistema de Freio e embreagem: O custo na operação litorânea é 141% maior		ATENDIDO

COMETA	Anexo V - Política Tarifária	Política Tarifária	<p>Devemos considerar ainda que há outros fatores que tornam a operação litorânea mais onerosa, então vejamos:</p> <p>a) Nos períodos de alta temporada ou feriados prolongados, há a necessidade de elevar em 80% o tempo de viagem entre São Paulo e a baixada santista, isto porque o fluxo de veículos aumenta, a velocidade média é drasticamente reduzida e o tempo de "virada" dos carros é radicalmente afetado. Isto não ocorre em operações não litorâneas.</p> <p>b) Na região litorânea, em determinadas épocas do ano, aumenta a incidência de nevoeiros e neblina. Nestes momentos a Polícia Rodoviária realiza a "Operação Comboio" que retém o fluxo de veículos e depois de determinado momento, libera o tráfego com velocidade reduzida. No entanto, não podemos esquecer que o ônibus tem um horário programado para realizar outra viagem e é impossível planejar a operação desconhecendo o que pode acontecer com o tráfego. Logo, o aumento da frota reserva é essencial para garantir a pontualidade nas partidas.</p>	Assim, recomendamos que seja incluído no Edital de licitação a tarifa litorânea, assim como já existe no sistema atual, remunerando de forma justa os custos e investimentos realizados.	ATENDIDO
VIAÇÃO COMETA			<p>c) Cientificamente, já ficou comprovado os efeitos da maresia na corrosão das carroceria e chassis dos ônibus, portanto, mais uma razão para manter a tarifa litorânea. d) Em períodos de feriado prolongado e férias, a demanda eleva em números superiores a 40%, logo, é necessário manter frota adicional para atender esta demanda sazonal. e) Estima-se que em uma operação litorânea o PMM - Percurso Médio Mensal - é, no mínimo, 30% inferior ao PMM das operações não litorâneas; f) O número médio de horas extras por funcionário é 3 vezes superior na operação litorânea, sem comparado com operação não litorânea. g) Na alta temporada, o número de funcionários das agências de venda de passagem é elevado em mais de 50%.</p>		ATENDIDO
GUERINO SEISCENTO TRANSPORTES	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 1.	Linha 112.005 - Assis-SP a Campinas-SP; (página 25/78)	Atendendo o movimento de Assis-SP, Ourinhos-SP a Campinas-SP temos a esclarecer que esse	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 1.	Linha 112.043 - Marília-SP a Campinas-SP ; (página 26/78)	Atendendo o movimento de Marília-SP a Campinas-SP temos a esclarecer que essa linha e at	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	ATENDIDO
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 2.	Linha 212.046 - Presidente Prudente-SP a Ribeirão-SP ;(página 38/78)	A Guerino Seiscento Transportes SA atende Presidente Prudente-SP a Marília-SP através dos autos 7141/DER/1973 Marília-SP a Presidente Prudente-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 3.	Linha 312.032 - Penápolis-SP a São José do Rio Preto-SP; (página 38/78)	A ser implantada de característica Rodoviária tem sinergia total com a linha de autos 6547/DER/1970 Tupã-SP a São José do Rio Preto-SP devendo, pois, a mesma integrar o grupo 4.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1

GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.002 - Osvaldo Cruz-SP a Adamantina-SP; (página 62/78)	Essa linha já tem atendimento através dos autos 6546/DER/1970 e 6549/DER/1970, uma vez que serão transformadas em linhas rodoviárias vindo a cobrir todo o trecho. <u>Considerações:</u> <u>1.1</u> As linhas de Autos 6548/DER/1970 Clementina-SP a Araçatuba-SP, 6549/DER/1970 Tupã-SP a Clementina-SP,, quando inicialmente operados pela Guerino Seiscento, eram operados exclusivamente através dos Autos 6549/DER/1970 na característica rodoviária, com seccionamento em Araçatuba-SP, Birigui-SP, Coroados-SP, Braúna-SP, Clementina-SP, Santópolis do Aguapeí-SP, Rinópolis-SP, Parapuã-SP, Iacri-SP, Universo-SP e Tupã-SP como consta da tabela de 06/03/1997. A ARTESP com o advento das linhas de característica suburbana, procedeu de ofício com a mudança da característica da linha supra referenciada, desmembrando-a em 02 (duas) linhas de suburbana atendendo o trecho através dos Autos 6549/DER/1970 Tupã-SP a Clementina-SP e 6548/DER/1970 Clementina-SP a Araçatuba-SP. <u>1.2</u> As linhas de Autos 6546/DER/1970 Tupã-SP a Gabriel Monteiro-SP e 9640/DER/1970 Gabriel Monteiro-SP a Araçatuba-SP, quando inicialmente operados pela Guerino Seiscento,, eram operados exclusivamente através dos Autos 6546/DER/1970 na característica rodoviária, com seccionamento em Araçatuba-SP, Birigui-SP, Bilac-SP, Gabriel Monteiro-SP, Piacatu-SP, Rinópolis-SP, Parapuã-SP, Iacri-SP, Universo-SP e Tupã-SP como consta da tabela de 04/12/1996. A ARTESP com o advento das linhas de característica suburbana, procedeu de ofício com a mudança da característica da linha supra referenciada, desmembrando-a em 02 (duas) linhas de característica suburbana atendendo o trecho através dos Autos.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO			6546/DER/1970 Tupã-SP a Gabriel Monteiro-SP e 9640/DER/1970 Gabriel Monteiro-SP a Araçatuba-SP. De acordo com o novo plano de concessão as respectivas linhas deverão ser operadas como linhas de característica RODOVIÁRIA, como operadas antes da mudança de ofício da característica do serviço pela ARTESP, por exceder o limite máximo de 70 km de extensão.		RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.003 - Parapuã-SP a Marília-SP; (página 62/78).	Essa linha já é operada pela Guerino Seiscento Transportes SA através dos autos 7141/DER/1970	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.007 - Mirandópolis-SP a Coroados-SP; (página 62/78)	Não há nenhum intercâmbio de passageiros entre as cidades supra mencionadas, uma vez que	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.008 - Araçatuba-SP a Santópolis do Aguapeí-SP; (página 62/78)	A linha já é atendida pelos autos 6549/DER/1970 passando a mesma a operar como linha rodoviária	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.012 - Araçatuba-SP a Tupã-SP; (página 62/78)	- Linha essa que já operada pela Guerino Seiscento Transportes SA através dos autos 6546/DER/1970	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.018 - Bauru-SP a Assis-SP; (página 62/78)	O trecho de Assis-SP a Marília-SP já é operado pela Guerino Seiscento Transportes SA através dos autos 7342/DER/1973	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.030 - Flora Rica-SP a Rinópolis-SP; (página 63/78)	Essa linha já é atendida - parcialmente - pela Guerino Seiscento pela 7342/DER/1973 na linha específica Rinópolis-SP, Parapuã-SP e Osvaldo Cruz-SP e não há nenhum intercâmbio de passageiros entre Flora Rica-SP e Rinópolis-SP não havendo assim suporte e equilíbrio econômico financeiro para operação da linha, ou seja, não há necessidade de implantação da linha.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha 411.035 - Guaimbê-SP a Guarantã-SP; (página 63/78)	A Guerino Seiscento já tem o trecho Guaimbê-SP, Getulina-SP e Lins-SP através dos autos 7390/DER/1974 e dos autos 8977/DER/1980 Lins-SP a Getulina-SP (via Macucos-SP), pelos autos 6552/DER/1970 Tupã-SP a Lins-SP e também atendida pelos autos 7066/DER/1972 Ourinhos-SP a São José do Rio Preto-SP via Rodovia BR 153, assim sendo, essa linha está sobejamente servida pelas linhas supra citadas da Guerino Seiscento Transportes SA.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha 411.037 - Lins-SP a Marília-SP; (página 63/78)	Essa linha já é atendida pelos autos 7390/DER/1974 Assis-SP a Lins-SP, pelos autos 7066/DER/1972 Ourinhos-SP a São José do Rio Preto-SP, pelos autos 8977/DER/1980 Lins-SP a Getulina-SP (via Macucos-SP) e ainda pelos autos 6552/DER/1970 Tupã-SP a Lins-SP, assim sendo, essa linha está sobejamente servida pelas linhas supra citadas da Guerino Seiscento Transportes SA.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1

GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha 411.038 - Lins-SP a Tupã-SP; (página 63/78)	Essa linha já é servida pelas linhas de autos 6552/DER/1970 Tupã-SP a Lins-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha 411.040 - Marília-SP a Presidente Prudente-SP; (página 63/78)	Essa linha tem sinergia com a linha dos autos 6642/DER/1971 Assis-SP a Presidente Prudente-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha 411.043 - Ourinhos-SP a Marília-SP; (página 63/78)	Essa linha já tem atendimento através dos autos 7066/DER/1972 Ourinhos-SP a São José do Rio Preto-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha 411.048 Penápolis-SP a Presidente Prudente-SP e 411.049 - Penápolis-SP a Tupã-SP; (página 63/78)	Ambas as linha possuem sinergia com os autos 6549/DER/1970 Tupã-SP a Araçatuba e 6546/DER/1970 Tupã-SP a Araçatuba-SP (que atende as cidades de Birigui-SP e Araçatuba-SP vide item 1) e 6547/DER/1972 Tupã-SP a São José do Rio Preto (que atende o trecho de Penápolis-SP) e 6642/DER/1971 Assis-SP a Presidente Prudente-SP (que atende os trechos de Martinópolis-SP e Presidente Prudente-SP), se operada referida linha, não haverá equilíbrio econômico financeiro no trecho o que ocasionará prejuízos de grande monta à Guerino Seiscento Transportes SA, que detém permissão para operar o serviço de transporte nos trechos em comento.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha 411.051 - Presidente Prudente-SP a Osvaldo Cruz-SP; (página 63/78)	Essa linha já tem atendimento através dos autos 7141/DER/1973 Marília-SP a Presidente Prudente-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.056 - Presidente Prudente-SP a Tupã-SP; (página 63/78)	Essa linha já tem atendimento através dos autos 7141/DER/1973 - Marília-SP a Presidente Prudente-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.060 - Paraguaçu Paulista-SP a Assis-SP; (página 64/78)	A Guerino Seiscento Transportes SA. possui linha especifica nesse trecho, linha de autos 8771/DER/1973 Paraguaçu Paulista-SP a Assis-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.061 - Paraguaçu Paulista-SP a Tupã-SP; (página 64/78)	Essa linha já possui atendimento através dos autos 6158/DER/1969 Tupã-SP a Assis-SP pela Guerino Seiscento Transportes SA.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.062 - Rancharia-SP a Assis-SP; (página 64/78)	Essa linha possui sinergia com os autos 6642/DER/1971 Assis-SP a Presidente Prudente-SP pela Guerino Seiscento Transportes SA.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 411.063 - Bastos-SP a Vera Cruz-SP; (página 64/78)	Essa linha tem atendimento pela Guerino Seiscento Transportes SA. através da linha de autos 7141/DER/1973 Marília-SP a Presidente Prudente-SP, com exceção dos trechos de Bastos-SP e Vera Cruz-SP, ressaltando que não há demanda de passageiros de Bastos-SP à Vera Cruz-SP – e vice-versa – onde Vera Cruz-SP depende economicamente de Marília-SP, devendo pois ter ligação exclusiva e direcionada por Marília-SP à Vera Cruz-SP que onde há de fato demanda de passageiros.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 412.043 - Presidente Prudente-SP a São José do Rio Preto-SP;(página 64/78)	A Guerino Seiscento Transportes SA. nos autos 6547/DER/1970 já possuindo seccionamento para Parapuã-SP, José Bonifácio-SP e São José do Rio Preto-SP, assim, há atendimento nas seções supra citadas.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha 421.005 - Osvaldo Cruz-SP a Rinópolis-SP; (página 66/78)	Já há atendimento nossa linha através da Guerino Seiscento Transportes SA. nos autos 7342/DER/1972 Osvaldo Cruz-SP a Rinópolis-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 421.006 - Osvaldo Cruz-SP a Bastos-SP; (página 66/78)	Essa linha possui sinergia com a linha de autos 6919/DER/1972 Araçatuba-SP a Rancharia-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1

GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 421.007 - Osvaldo Cruz-SP a Tupã-SP; (página 66/78)	Essa linha possui sinergia com a linha de autos 6919/DER/1972 Araçatuba-SP a Rancharia-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 421.008 - Parapuã-SP a Tupã-SP; (página 66/78)	Essa linha possui sinergia com a linha de autos 6919/DER/1972 Araçatuba-SP a Rancharia-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 421.011 - Araçatuba-SP a Birigui-SP; (página 66/78)	Essa linha já é operada pela Guerino Seiscento Transportes SA. através da Rodovia Marechal Rondon nos autos 4140/DER/1961 Birigui-SP a Araçatuba-SP. INCLUSÃO DE LINHA BIRIGUI-SP e ARAÇATUBA-SP (via Guatambú) NO NOVO PLANO DE CONCESSÃO. Resalte-se, no novo plano de concessão não foi incluída a linha Birigui-SP a Araçatuba-SP via Estrada Municipal (Guatambú-SP) a qual é operada pela Guerino Seiscento e contemplada nos autos 8578/DER/1978, que deve ser incluída nesse plano uma vez que é grande a demanda de usuários do Bairro Baguaçu e a vicinal Guatambú tudo conforme os autos supra citados.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 421.014 - Buritama-SP a Bilac-SP; (página 66/78)	A Guerino Essa linha possui sinergia com a linha de autos 6546/DER/1970 Tupã-SP a Gabriel Monteiro-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 421.053 - Lins-SP a Getulina-SP; (página 67/78)	Essa linha já é atendida pela Guerino Seiscento Transportes SA. através dos autos 7390/DER/1974 Assis-SP a Lins-SP, 8977/DER/1980 Lins-SP a Getulina-SP (via Macucos-SP) e ainda pelos autos 6552/DER/1970 Tupã-SP a Lins-SP, assim sendo, essa linha está sobejamente servida pelas linhas supra citadas da Guerino Seiscento Transportes SA., com seccionamento entre as duas cidades.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 421.061 - Oriente-SP a Marília-SP 421.062 - Pompéia-SP a Marília-SP 421.063 Quintana-SP a Oriente-SP; (página 67/78)	Referidas linhas tem atendimento total através dos autos 7141/DER/1973 Marília-SP a Presidente Prudente-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 421.085 - Presidente Prudente-SP a Martinópolis-SP; (página 68/78)	Referida seção já atendida através dos autos 6642/DER/1971 Assis-SP a Presidente Prudente-SP pela Guerino Seiscento Transportes SA., o trecho também é atendido pela Viação Jandaia que possui linha específica no trecho, assim a linha 6642/DER/1971 deverá ser operada em sua totalidade de acordo com a tabela anterior no novo plano de concessão, no entanto, na característica rodoviária posto que excede o limite de 70 km previsto no novo plano de concessão da ARTESP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha 421.096 - Presidente Prudente-SP a Borá-SP; (página 69/78)	Referida linha já tem atendimento através dos autos 6642/DER/1971 Assis-SP a Presidente Prudente-SP, servindo as cidades de Martinópolis-SP, Rancharia-SP, João Ramalho-SP, Quatá-SP, Paraguaçu Paulista-SP, sendo que o atendimento à Borá-SP é feito com linha específica com seção em Borá-SP partindo de Paraguaçu Paulista-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESOSTA 1
GUERINO	Anexo I - Termo de Referência par Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação - Área 4.	Linha nº 421.100 - Arco Íris-SP a Tupã-SP; (página 69/78)	Já é atendido pela Guerino Seiscento Transportes SA. através dos autos 6551/DER/1970.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Linhas Sistema Atual - Anexo I - Grupo 4.	Linha de Autos 7813/DER/1976 - Assis-SP e Campinas-SP; (página 59/78)	A LINHA QUE DEVERÁ SER TRAZIDAS PARA O GRUPO 4, POSTO QUE CONSTAM NO SISTEMA ATUAL NO GRUPO 4, NO ENTANTO OS SECCIONAMENTOS NÃO CONSTAM DO PLANO FUTURO. Seccionamento em Assis-SP, Marília-SP, Ibitinga-SP, Araraquara-SP, São Carlos-SP, Limeira-SP, Americana-SP, Campinas-SP, como de origem, devendo, pois, todas as seções constar do novo plano de concessão no grupo 4.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Linhas Sistema Atual - Anexo I - Grupo 4.	Linha de Autos 6547/DER/1970 - Tupã-SP a São José do Rio Preto-SP; (página 57/78)	A LINHA QUE DEVERÁ SER TRAZIDAS PARA O GRUPO 4, POSTO QUE CONSTAM NO SISTEMA ATUAL NO GRUPO 4, NO ENTANTO OS SECCIONAMENTOS NÃO CONSTAM DO PLANO FUTURO, estando os seccionamentos desmembrados entre a Área 3 e Área 4, devendo assim, ser integrada em sua totalidade no Grupo 4, com seccionamentos em Tupã-SP, Iacri-SP, Parapuã-SP, Rinópolis-SP, Santópolis-SP, Clementina-SP, Braúna-SP, Penapolis-SP, Barbosa-SP, Salto-SP, José Bonifácio-SP e São José do Rio Preto-SP.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Linhas Sistema Atual - Anexo I - Grupo 4.	Linha de Autos 8578/DER/1978 - Araçatuba-SP a Birigui-SP;	A LINHA NÃO CONSTA NO SISTEMA ATUAL NEM NO PLANO FUTURO DEVENDO POIS, SER INTEGRADA NO GRUPO 4 EM SUA INTEGRALIDADE.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	ATENDIDO
GUERINO	Linhas Sistema Atual - Anexo I - Grupo 4.	Linha de Autos 6548/DER/1970 - Tupã-SP a Quatá-SP;	A Linha 6548/DER/1970 em sua origem fazia o trecho Clementina-SP a Araçatuba-SP, no entanto, a linha já é atendida pela Guerino Seiscento Transportes SA. através dos autos 6551/DER/1970.	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1

GUERINO	Linhas Sistema Atual - Anexo I - Grupo 4.	Linha de Autos 7066/DER/1974 - Ourinhos-SP a São José do Rio Preto-SP;	Na linha de Autos 7066/DER/1972 Ourinhos-SP a São José do Rio Preto-SP (via Rodovia BR 153) consta apenas no novo plano de concessão a linha de nº 411.043 Ourinhos-SP a Marília-SP no grupo 4, deixando todas as outras ligações da linha supra ausentes. Desta feita, necessário que se complemente no novo plano de concessão a linha em comento, ficando: Ourinhos-SP a São José do Rio Preto-SP, (com seccionamentos em Ourinhos-SP, Marília-SP, Guaimbê-SP, Lins-SP, Promissão-SP, José Bonifácio-SP e São José do Rio Preto-SP)	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
GUERINO	Linhas Sistema Atual - Anexo I - Grupo 4.	Linha de Autos 7141/DER/1973 - Marília-SP a Presidente Prudente-SP;	A Linha supra referenciada atualmente é operada na característica suburbana com extensão	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	NÃO ATENDIDO
GUERINO SEISCENTO TRANSPORTES	Linhas Sistema Atual - Anexo I - Grupo 4.		A linha supra referenciada atualmente é operada na característica suburbana com extensão	Adequar a redação conforme apontamento disposto as observações e incoerência apontadas na coluna C (contribuição).	RESPOSTA 1
E. MACIEL DE BARROS	Anexo I	411.047 e 411.049	Linha Suburbanas, de ampla aceitação dos usuários, criadas no Plano Futuro como Rodoviárias.	Criação da Linha Suburbana na Área 4 de Penápolis/Alto Alegre/Luziania	RESPOSTA 1
AUTO VIAÇÃO BRAGANÇA - 1	Edital	ausência de cláusula	<u>Pedido de esclarecimento:</u> Por que , no edital da licitação, não foi exigido a apresentação da declaração de trabalho de menor, conforme discorre o art. 27 da Lei 8.666 de 1993?		ATENDIDO
BRAGANÇA-1	Edital	ausência de cláusula	<u>Pedido de esclarecimento:</u> Há expressa proibição, na constituição do Estado de São Paulo, para contratação de empresas que não atentem para a saúde e segurança do trabalho. Sabendo que podem concorrer na licitação não apenas empresas de qualquer Estado Brasileiro, mas também empresas estrangeiras, por que não há no corpo do edital, exigência para declaração na qual a licitante afirme ser cumpridora de tal requisito?		ATENDIDO
BRAGANÇA-1	Edital	3.3 - Poderão participar da licitação sociedades brasileiras ou estrangeira, isoladamente ou consorciadas, sendo admitidos consórcios de sociedades brasileiras, consórcio de sociedades brasileiras com estrangeiras, ou consórcios de sociedades estrangeiras, que atenderem às exigências deste edital.	<u>Pedido de esclarecimento:</u> O edital preve a participação de consórcio formado por empresas brasileiras, consórcio formado por empresas brasileiras e estrangeiras (contanto que a líder seja brasileira) e consórcio de empresas estrangeiras, sem fazer exigência alguma sobre a liderança? Por que não fala que as empresas estrangeiras devem estar de acordo com a IN n.º 81 de 05/01/1999, que trata de instalação, registro e funcionamento de empresa estrangeira? o serviço objeto do certame, é essencial, e não pode ter a execução frustrada ou prejudicada.		ATENDIDO
BRAGANÇA-1	Anexo VI	2.6.6.4 Estrutura de financiamento incompatível com o padrão de mercado. Para tanto a Comissão Especial de Licitação poderá formular questionamentos para a instituição financeira emissora da certidão a que se refere este Anexo	<u>Sugestão:</u> Eliminar a alavancagem financeira da composição dos fluxos de caixa. Esta é a tendência da maioria dos Editais de concessão de transportes, pois as condições financeiras mascaram as características de uma atividade que não é intensiva em capital.		NÃO ATENDIDO
BRAGANÇA-1	Anexo I	3.1 Área de Operação 1	Autos atuais a incluir	As linhas abaixo, atuais e autorizadas, foram esquecidas e devem ser reincorporadas, para operação na fase de transição: 5425 Água de Lindóia-Serra Negra.	ATENDIDO
BRAGANÇA-1	Anexo I	3.1 Área de operação 1	recuperação de suburbanas	As linhas suburbanas abaixo precisam ser reativadas no plano futuro, pois não se pode impor a um número relevante de passageiros cotidianos, o preço majorado de ônibus Rodoviários: 7323 Águas de Lindóia- Itapira; 8053 Socorro- Bragança Paulista. 8054 Socorro - Bragança Paulista	RESPOSTA 1
BRAGANÇA-1	Anexo I	3.1 Área de operação 1	reativação de serviços diretos	As secções de linhas atuais, abaixo relacionadas passam, no futuro a ser atendidas por baldeação; sugere-se que, pelos altos volumes de demanda, os trechos a seguir sejam atendidos diretamente.	
BRAGANÇA-1				Área 01 - Retorno das seções canceladas do Auto 5441 totalizando 39.537 passageiros	RESPOSTA 1
AUTO VIAÇÃO BRAGANÇA - 1				5441-01 Águas De Lindóia-Mairiporã/ 5441-01 Águas De Lindóia-Pinhalzinho/ 5441-01 Bragança Paulista-Mairiporã/ 5441-01 Lindóia-Atibaia/ 5441-01 Lindóia-Bragança Paulista/ 5441-01 Lindóia-Mairiporã/ 5441-01 Lindóia-Pinhalzinho/ 5441-01 Mairiporã-São Paulo/ 5441-01 Pinhalzinho-Mairiporã/ 5441-01 Socorro-Atibaia/ 5441-01 Socorro-Mairiporã	RESPOSTA 1

AUTO VIAÇÃO BRAGANÇA - 2				5441-02 Águas De Lindóia-Bragança Paulista/ 5441-02 Águas De Lindóia-Mairiporã/ 5441-02 Águas De Lindóia-Pinhalzinho/ 5441-02 Águas De Lindóia-Santo André/ 5441-02 Águas De Lindóia-São Bernardo Do Campo/ 5441-02 Águas De Lindóia-São Caetano Do Sul/ 5441-02 Atibaia-Santo André/ 5441-02 Atibaia-São Bernardo Do Campo/ 5441-02 Atibaia-São Caetano Do Sul/ 5441-02 Bragança Paulista-Mairiporã/ 5441-02 Bragança Paulista-Santo André/ 5441-02 Bragança Paulista-São Bernardo Do Campo/ 5441-02 Bragança Paulista-São Caetano Do Sul/ 5441-02 Lindóia-Bragança Paulista/ 5441-02 Lindóia-Mairiporã/ 5441-02 Lindóia-Pinhalzinho/ 5441-02 Lindóia-Santo André/ 5441-02 Lindóia-São Bernardo Do Campo/ 5441-02 Lindóia-São Caetano Do Sul/ 5441-02 Mairiporã-São Paulo/ 5441-02 Pinhalzinho-Mairiporã/ 5441-02 Pinhalzinho-Santo André/ 5441-02 Pinhalzinho-São Bernardo Do Campo/ 5441-02 Pinhalzinho-São Caetano Do Sul/ 5441-02 Socorro-Atibaia/ 5441-02 Socorro-Mairiporã/ 5441-02 Socorro-Santo André/ 5441-02 Socorro-São Bernardo Do Campo/ 5441-02 Socorro-São Caetano Do Sul	RESPOSTA 1
BRAGANÇA-2				Área 01 - Retorno das seções canceladas do Auto 8056 totalizando 12.912 passageiros	RESPOSTA 1
AUTO VIAÇÃO BRAGANÇA - 2				8056- Mairiporã-Bragança Paulista	RESPOSTA 1
VIAÇÃO PARATY - 1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O autos 6014, entre São Carlos e Araraquara, ativo, pertencente a Paraty foi alocado na Area 2, Ribeirão Preto. São Carlos esta na área 2 e Araraquara na área 3. Seria viável transferir o autos para a área 3.		ATENDIDO
V. PARATY-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	A linha Rincão X São Carlos poderia estar alocado na area 3, uma vez que Rincão, Santa Lucia e Americo Brasiliense se encontram na area 3 e apenas São Carlos pertence a area 2.		ATENDIDO
V. PARATY-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	A linha suburbana entre Araraquara e São Carlos, 222.001, alocada na area 2 poderia ser alocada na area 3, uma vez que a linha atual autos 7580, está na area 3. nesta nova linha suburbana criada há uma nova seção em Ibaté. A criação dessa seção tira a ligação direta entre Araraquara e São Carlos, que são dois polos universitários e industriais. A criação da seção aumentaria demais o tempo da linha já que a rodoviária de Ibaté fica no centro da cidade. Além disso, o polo de atração de Ibaté é São Carlos, distante 20 km, atendida pela linha suburbana 221.052.		ATENDIDO
VIAÇÃO PARATY - 1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Há trechos suburbanos e rodoviários entre São Carlos e Descalvado e entre São Carlos e Ribeirão Bonito, entre Descalvado e Porto Ferreira e São Carlos e Itirapina. excesso de oferta com alto custo para o sistema.		RESPOSTA 1
VIAÇÃO PARATY - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O municipio de Nova Europa no projeto de linhas futuro perde a ligação suburbana, encarecendo a tarifa para os usuários que teriam que migrar para linhas rodoviárias. Atualmente a ligação é feita pelo autos suburbano 8601. Também perde-se a ligação suburbana entre os dois municipios mais proximos, Nova Europa e Gavião Peixoto.		RESPOSTA 1
V. PARATY-2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O trecho Araraquara X Matão atualmente é feito através da Rodovia Faria Lima e ainda através da estrada vicinal que passa pelos distritos de Bueno de Andrada e Silvania. No sistema futuro essa ligação é ignorada e esses distritos podem perder o atendimento se a linha nova for operada apenas pela rodovia.		RESPOSTA 1
V. PARATY-2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O distrito de Guarapiranga, no municipio de Ribeirão Bonito atualmente é atendido através do autos 5277 que liga Ribeirão Bonito a Araraquara. No sistema futuro essa seção não é mais discriminada, o que faria com que os passageiros paguem tarifa maior entre Araraquara e Ribeirão Bonito.		RESPOSTA 1
V. PARATY-2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O trecho Guariba X Jaboticabal atualmente é operado através dos Autos 91 e 93, sendo que um faz o percurso pela Rodovia Faria Lima e o outro através da estrada do Córrego Rico. No sistema futuro nao há essa especificação e passageiros do Córrego Rico podem ficar sem transporte se o trecho for atendido apenas através da Rodovia.		RESPOSTA 1
V. PARATY-2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O autos 6014, entre São Carlos e Araraquara, ativo, pertencente a Paraty foi alocado na Area 2, Ribeirão Preto. São Carlos esta na área 2 e Araraquara na área 3. Seria viável transferir o autos para a área 3.		ATENDIDO
VIAÇÃO PARATY - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	A linha suburbana entre Araraquara e São Carlos, 222.001, alocada na area 2 poderia ser alocada na area 3, uma vez que a linha atual autos 7580, está na area 3. nesta nova linha suburbana criada há uma nova seção em Ibaté. A criação dessa seção tira a ligação direta entre Araraquara e São Carlos, que são dois polos universitários e industriais. A criação da seção aumentaria demais o tempo da linha já que a rodoviária de Ibaté fica no centro da cidade. Além disso, o polo de atração de Ibaté é São Carlos, distante 20 km, atendida pela linha suburbana 221.052.		ATENDIDO

EXPRESSO DE PRATA - 1	Anexo I	411.023	01- Linha suburbana (de caráter social) criada em 15/01/1999, moldada através de décadas num trabalho conjunto com usuários, poder público (prefeituras, câmaras municipais), gerando o atual nível de satisfação dos passageiros, formados predominantemente por estudantes e trabalhadores. A alteração radical pelo modelo proposto (alteração de linha suburbana para rodoviária) gerará violento impacto negativo junto ao usuário. Assim, solicitamos o cancelamento da linha 411.023 e a criação da linha proposta.	Linha Suburbana proposta p/ Área 4: Bauru/Agua do Paiol/Duartina/Faz. S. Carlos/Gália/Garça e exclusão 411.023	RESPOSTA 1
E. PRATA-1	Anexo I	Linha Inexistente	Linha suburbana (de caráter social) criada em 13/01/1998, moldada através de décadas num trabalho conjunto com usuários, poder público (prefeituras, câmaras municipais), gerando o atual nível de satisfação dos passageiros, formados predominantemente por estudantes e trabalhadores. A implementação nos moldes do modelo futuro proposto gerará acréscimo tarifário junto ao usuário, além do não atendimento dos passageiros que utilizam a rodovia Comte. João Ribeiro de Barros entre Bauru e Duartina. Assim, solicitamos a criação da linha suburbana proposta.	Linha Suburbana proposta p/ Área 4: Bauru/Agua do Paiol/Duartina	ATENDIDO
E. PRATA-1	Anexo I	221.005	Linha suburbana criada em 04/04/1994, sendo necessário o seu remanejamento da Área 2 para Área 4 em razão dos seguintes motivos: a) Botucatu é reconhecido centro regional médico-hospitalar onde se converge grande quantidade de pacientes da Área 4, pela proximidade para tratamento médico, em especial à população de baixa renda (UNESP-Faculdade de Medicina de Botucatu); b) Integração histórica administrativa e econômica (ligação em operação desde 1934). Bauru é reconhecidamente polo regional de desenvolvimento, em especial, de Serviços com destaque para a Educação (USP, UNESP, FATEC, UNIP, USC, entre outras), de Comércio e Entretenimento, tendo Botucatu como parte integrante desse importante complexo sócio-econômico, gerando grande movimentação de passageiros, em especial de estudantes e trabalhadores entre Bauru e o polo Botucatu; c) Bauru é considerado o maior entroncamento de importantes modais de transporte do interior na América Latina e Botucatu está naturalmente inserido nesse contexto por estar a apenas 90km de Bauru, enquanto dista mais de 230km de Ribeirão Preto e, além disso, possui baixa correlação entre as cidades de Botucatu e Ribeirão Preto. Assim, a transferência do polo de Botucatu para a Área 4 é coerente e justa; d) Inserção da cidade de Areiópolis em razão da linha ser operada entre Botucatu e Areiópolis, com seccionamento em São Manuel. Pelo exposto, solicitamos a exclusão da linha 221.005 no plano futuro e a criação da linha suburbana proposta.	Linha Suburbana proposta p/ Área 4: Areiópolis/São Manuel/Botucatu e exclusão 221.005	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-1	Anexo I	421.030	Linha suburbana criada em 20/07/1994, moldada através de décadas num trabalho conjunto com usuários, poder público (prefeituras, câmaras municipais), gerando o atual nível de satisfação dos passageiros, formados predominantemente por estudantes e trabalhadores. A inclusão da cidade de Borebi na referida ligação resultará em aumento tarifário a todos os usuários da linha, sendo que nos dias de hoje já está em operação a ligação rodoviária entre as cidades de Borebi e Agudos, objeto de pedido futuro em razão de equivocada omissão no projeto futuro. Assim, solicitamos a exclusão da linha 421.030 e a criação da linha suburbana proposta.	Linha Suburbana proposta p/ Área 4: Bauru/Agudos/Lençóis Paulista/Areiópolis e exclusão 421.030	RESPOSTA 1
E. PRATA-1	Anexo I	112.008, 112.009, 112.034, 112.035, 212.029, 212.068, 212.071, 412.022 e 412.057	Linhas rodoviárias criadas na década de 70, sendo necessário o seu remanejamento das Áreas 1 e 2 para Área 4 em razão dos seguintes motivos: a) Jaú é reconhecido centro regional médico-hospitalar onde se converge grande quantidade de pacientes da Área 4, pela proximidade para tratamento médico, em especial à população de baixa renda (Hospital Amaral de Carvalho, referência em oncologia); b) Integração histórica administrativa e econômica. Bauru é reconhecidamente polo regional de desenvolvimento, em especial, de Serviços com destaque para a Educação (USP, UNESP, FATEC, UNIP, USC, entre outras), de Comércio e Entretenimento, tendo Jaú como parte integrante desse importante complexo sócio-econômico, gerando grande movimentação de passageiros, em especial de estudantes e trabalhadores entre Bauru e o polo Jaú; c) Bauru é considerado o maior entroncamento de importantes modais de transporte do interior na América Latina e Jaú está naturalmente inserido nesse contexto por estar a apenas 54km de Bauru, enquanto dista mais de 160km de Ribeirão Preto e, além disso, possui baixa correlação entre as cidades de Jaú e Ribeirão Preto, além da ligação entre Jaú e Ribeirão Preto passar obrigatoriamente pela Área 3 (Araraquara). Assim, a transferência do polo de Jaú para a Área 4 é coerente e justa; d) Buscando a viabilidade econômico-financeira da Área 4	Linhas Rodoviárias propostas p/ Área 4: a) Bauru/Pederneiras/Itapuí/Jaú/Mineiros do Tietê/Dois Córregos/Torrinha/Brotas/ Itirapina/Campinas/Jundiaí/São Paulo; b) Bauru/Pederneiras/Campinas/Jundiaí/São Paulo e exclusão 112.008, 112.009, 112.034, 112.035, 212.029, 212.068, 212.071, 412.022 e 412.057.	VIDE TERMO DE REFERÊNCIA

E. PRATA-1	Anexo I	112.043 e 412.031	<p>Linhas rodoviárias criadas na década de 70, sendo necessário o seu remanejamento das Áreas 1 e 2 para Área 4 em razão dos seguintes motivos: a) Jaú é reconhecido centro regional médico-hospitalar onde se converge grande quantidade de pacientes da Área 4, pela proximidade para tratamento médico, em especial à população de baixa renda (Hospital Amaral de Carvalho, referência em oncologia); b) Integração histórica administrativa e econômica. Bauru é reconhecidamente polo regional de desenvolvimento, em especial, de Serviços com destaque para a Educação (USP, UNESP, FATEC, UNIP, USC, entre outras), de Comércio e Entretenimento, tendo Jaú como parte integrante desse importante complexo sócio-econômico, gerando grande movimentação de passageiros, em especial de estudantes e trabalhadores entre Bauru e o polo Jaú; c) Bauru é considerado o maior entroncamento de importantes modais de transporte do interior na América Latina e Jaú está naturalmente inserido nesse contexto por estar a apenas 54km de Bauru, enquanto dista mais de 160km de Ribeirão Preto e, além disso, possui baixa correlação entre as cidades de Jaú e Ribeirão Preto, além da ligação entre Jaú e Ribeirão Preto passar obrigatoriamente pela Área 3 (Araraquara). Assim, a transferência do polo de Botucatu para a Área 4 é coerente e justa; d) Buscando a viabilidade econômico-financeira da Área 4, claramente desequilibrada (valor de outorga) é vital a transferência das ligações sob responsabilidade das áreas 1 e 2 para a Área 4, além da autorização de seccionamento mesmo que realizado dentro de outras áreas, conforme permitido pelo item 2.5 no anexo I que prevê a possibilidade do estabelecimento de acordos operacionais entre as áreas. e) As ligações apresentadas no plano futuro demonstram a inviabilidade da operação das linhas apresentadas, inclusive quanto aos seccionamentos propostos. Não possuindo sustentabilidade, mesmo se operada como linha social, não podendo prosperar. f) As cidades de Bauru, Agudos e Lençóis Paulista ficaram sem ligação com Piracicaba e as duas últimas sem a ligação com Americana e Campinas. Assim, se faz necessário a criação de uma linha corrigindo essa falha, conforme linha proposta. Pelo exposto, solicitamos a exclusão das linhas 112.043, 412.022 e 412.031 no plano futuro e a criação das linhas propostas, todas com permissão de seccionamento dentro de área diversa da área de origem da ligação.</p>	<p>Linhas Rodoviárias propostas p/ Área 4: a) Marília/Garça/Bauru/Pederneiras/Jaú/Brotas/Rio Claro/Limeira/Americana/Campinas; b) Marília/Garça/Bauru/Rio Claro/Campinas e c) Bauru/Agudos/Lençóis Paulista/São Manuel/São Pedro/Piracicaba/Americana/Campinas e exclusão 112.043 e 412.031.</p>	VIDE TERMO DE REFERÊNCIA
E. PRATA-1	Anexo I	512048 e 212.017	<p>A linha 512.048 do plano futuro, contempla a ligação entre a região da Noroeste com Sorocaba, incluindo seccionamentos nas cidades de Agudos e Lençóis Paulista. A inclusão de Agudos e Lençóis Paulista é indevida, pois esses seccionamentos fazem parte da linha atual Marília a Sorocaba, além dessas cidades pertencerem, segundo o edital, ao polo de Bauru, seccionamento natural no conceito logístico (Distância entre Bauru e Agudos: 23km e de Bauru a Lençóis Paulista: 47km). Buscando a viabilidade econômico-financeira da Área 4, claramente desequilibrada (valor de outorga) é vital a transferência da ligação sob responsabilidade das áreas 5 para a Área 4, além da autorização de seccionamento mesmo que realizado dentro de outras áreas, conforme permitido pelo item 2.5 no anexo I que prevê a possibilidade do estabelecimento de acordos operacionais entre as áreas Assim, solicitamos a exclusão de Agudos e Lençóis Paulista na linha 512.048 e de São Manuel e Botucatu da Linha 212.017 do plano futuro e a criação das linhas propostas, com direito a seccionamento em todas as cidades da linha.</p>	<p>Linhas Rodoviárias propostas p/ Área 4: a) Exclusão de Agudos e Lençóis Paulista na Linha 512.048; b) Bauru/Agudos/Lençóis Paulista/São Manuel/Botucatu/Tatui/ Itapeteninga/Sorocaba; c) Bauru/Agudos/ Lençóis Paulista/São Manuel/Botucatu/ Boituva/Sorocaba.</p>	NÃO ATENDIDO

E. PRATA-1	Anexo I	412.023	<p>O plano futuro na linha 412.023 contempla como destino a cidade de Santos, porém a linha atual contempla também as cidades de São Vicente e Praia Grande (Cidade Ocian) e tal exclusão no plano futuro trará enorme incômodo aos usuários, pois, se interrompida em Santos, terão que seguir viagem em ônibus metropolitano (característica urbano) até São Vicente e Praia Grande, ou seja, com catraca e sem bagageiro. Além disso, a linha no plano futuro contempla seccionamento somente em Lençóis Paulista, enquanto hoje contempla os seguintes seccionamentos: Bauru, Agudos, Pederneiras, Jaú, Barra Bonita, Igaráçu do Tietê, Lençóis Paulista, São Manuel, Botucatu, Santos, São Vicente e Praia Grande (Cidade Ocian). Trata-se de linha social (ligação interior-litoral) operada de forma especial (mínimo de uma vez por semana). Hoje não há seccionamento em Botucatu e São Manuel em razão do impedimento legal, pois essas cidades pertencem a outra região administrativa (DER/ARTESP-Sorocaba). Assim, solicitamos a exclusão da linha 412.023 e a criação de uma linha especial com direito a seccionamento em todas as cidades, inclusive de Botucatu e São Manuel, em razão da baixa demanda para uma ligação exclusiva com o litoral, e a extensão até São Vicente e Praia Grande (Cidade Ocian), conforme Linhas 112.001 e 112.038.</p>	<p>Linha Rodoviária Especial proposta p/ Área 4: Bauru/Pederneiras/Jaú/Barra Bonita/São Manuel/Botucatu/Santos/São Vicente/Praia Grande (Cidade Ocian) e exclusão 412.023.</p>	RESPOSTA 1
E. PRATA-1	Anexo I	412.034	<p>O plano futuro na linha 412.034 contempla como destino a cidade de Santos, porém a linha atual contempla também as cidades de São Vicente e Praia Grande (Cidade Ocian) e tal exclusão no plano futuro trará enorme incômodo aos usuários, pois, se interrompida em Santos, terão que seguir viagem em ônibus metropolitano (característica urbano) até São Vicente e Praia Grande, ou seja, com catraca e sem bagageiro. Além disso, a linha no plano futuro contempla seccionamento somente em Marília, Garça, Gália, Bauru e Santos, enquanto hoje contempla outros seccionamentos. Trata-se de linha social (ligação interior-litoral) operada de forma especial (uma partida diária). Hoje não há seccionamento em Botucatu e São Manuel em razão do impedimento legal, pois essas cidades pertencem a outra região administrativa (DER/ARTESP-Sorocaba). Assim, solicitamos a exclusão da linha 412.034 e a criação da nova linha com direito a seccionamento em todas as cidades, inclusive de Botucatu e São Manuel, em razão da baixa demanda para uma ligação exclusiva com o litoral, e a extensão até São Vicente e Praia Grande (Cidade Ocian), conforme Linhas 112.001 e 112.038.</p>	<p>Linha Rodoviária proposta p/ Área 4: Marília/Garça/Bauru/Agudos/Lençóis Paulista/São Manuel/Botucatu/Santos/São Vicente/Praia Grande (Cidade Ocian) e exclusão 412.034.</p>	RESPOSTA 1
E. PRATA-1	Anexo I	412.021	<p>Em função da baixíssima demanda entre Agudos e Borebi, há necessidade de estabelecer a ligação, com característica rodoviária, entre essas cidades, conforme operada nos dias de hoje, com aprovação dos usuários. Assim, solicitamos que a Linha 412.021 permaneça e seja criada a linha proposta.</p>	<p>Permaneça a Linha 412.021 e seja criada a Linha Rodoviária p/ Área 4: Agudos/Borebi.</p>	RESPOSTA 1
E. PRATA-1	Anexo I	212.012	<p>Linha rodoviária criada em 1962, tradicionalmente liga os polos de Marília e de Botucatu e como as ligações Marília a Bauru e Bauru a Botucatu pertencerem a Área 4, sem capacidade de demanda para duas concessionárias operarem o trecho, é necessário o seu remanejamento da Área 2 para Área 4. Além desses motivos, também pelos que seguem: a) Botucatu é reconhecido centro regional médico-hospitalar onde se converge grande quantidade de pacientes da Área 4, pela proximidade para tratamento médico, em especial à população de baixa renda (UNESP-Faculdade de Medicina de Botucatu); b) Integração histórica administrativa e econômica (ligação em operação desde 1934). Bauru é reconhecidamente polo regional de desenvolvimento, em especial, de Serviços com destaque para a Educação (USP, UNESP, FATEC, UNIP, USC, entre outras), de Comércio e Entretenimento, tendo Botucatu como parte integrante desse importante complexo sócio-econômico, gerando grande movimentação de passageiros, em especial de estudantes e trabalhadores entre Bauru e o polo Botucatu; c) Bauru é considerado o maior entroncamento de importantes modais de transporte do interior na América Latina e Botucatu está naturalmente inserido nesse contexto por estar a apenas 90km de Bauru.</p>	<p>Linha Rodoviária proposta p/ Área 4: Marília/Vera Cruz/Garça/Bauru/Agudos/ Lençóis Paulista/Areiópolis/São Manuel/ Botucatu e exclusão 412.023</p>	ATENDIDO

			<p>Botucatu esta naturalmente inserido nesse contexto por estar a apenas 90km de Bauru, enquanto dista mais de 230km de Ribeirão Preto e, além disso, possuir baixa correlação entre as cidades de Botucatu e Ribeirão Preto. Assim, a transferência do polo de Botucatu para a Área 4 é coerente e justa; d) No formato proposto no plano futuro, a linha 212.012, não contempla ligação de Agudos, Lençóis Paulista e Areiópolis para as regiões de Marília e Garça, o que geraria prejuízo aos usuários, que hoje contam com essa ligação direta; e) Buscando a viabilidade econômico-financeira da Área 4, claramente desequilibrada (valor de outorga) é vital a transferência das ligações sob responsabilidade da área 2 para a Área 4, além da autorização de seccionamento mesmo que realizado dentro de outras áreas, conforme permitido pelo item 2.5 no anexo I que prevê a possibilidade do estabelecimento de acordos operacionais entre as áreas. Pelo exposto, solicitamos a exclusão da linha 212.012 no plano futuro e a criação da linha rodoviária social e especial em função da baixa demanda entre os polos de Marília e Botucatu.</p>	Botucatu e exclusão 212.012.	
E. PRATA-1	Anexo I	2.5. Critérios e Parâmetros Operacionais	<p>A complexidade das operações e o desequilíbrio econômico-financeiro entre as áreas, faz necessário que a ARTESP estabeleça exceções ao item mencionado, haja visto que o dispositivo legal exposto, prevê a possibilidade do estabelecimento de seccionamento tarifário entre municípios alocados em diferentes áreas de operação, objetivando também a viabilidade operacional e social dessas ligações.</p>	<p>Nas ligações interáreas a concessionária não poderá fazer seccionamento tarifário entre municípios dentro de outra área de operação, exceto as previamente determinadas pela ARTESP e em caso de acordo operacional entre as Áreas de Operação envolvidas e previamente aprovado pela ARTESP.</p>	VIDE TERMO DE REFERÊNCIA
E. PRATA-1	Anexo I	<p>Pg. 31: Polos pertencentes a Área 2 (Ribeirão Preto): Entre outros, Botucatu (Anhembí, Bofete, Botucatu, Conchas, Pardinho, Pratânia e São Manuel); Jaú (Bariri, Barra Bonita, Bocaina, Boracéia, Brotas, Dois Córregos, Igaráçu do Tietê, Itaju, Itapuí, Jaú, Macatuba, Mineiros do Tietê e Torrinha).</p>	<p>Buscando a viabilidade econômico-financeira da Área 4, claramente desequilibrada (valor de outorga) é vital a transferência das cidades Polos Botucatu e Jaú para a Área 4, pelas razões que seguem: a) Botucatu e Jaú são reconhecidos centros regionais médico-hospitalar onde se convergem grande quantidade de pacientes da Área 4, pela proximidade para tratamento médico, em especial à população de baixa renda (UNESP-Faculdade de Medicina de Botucatu e Hospital Amaral de Carvalho em Jaú); b) Bauru possui Integração histórica administrativa e econômica com esses polos, pois Bauru é reconhecidamente sede regional de desenvolvimento, em especial, de Serviços com destaque para a Educação (USP, UNESP, FATEC, UNIP, USC, entre outras), de Comércio e Entretenimento, tendo Botucatu e Jaú como partes integrantes desse importante complexo sócio-econômico, gerando grande movimentação de passageiros, em especial de estudantes e trabalhadores entre Bauru e esses polos; c) Bauru é considerado o maior entroncamento de importantes modais de transporte do interior na América Latina e Botucatu (90 Km de Bauru) e Jaú (54 Km de Bauru) estão naturalmente inseridos nesse contexto, enquanto Botucatu dista mais de 230km e Jaú mais de 160 Km de Ribeirão Preto e, além disso, possuem baixa correlação</p>	<p>Transferência para Área 4 (Bauru): Entre outros, Botucatu (Anhembí, Bofete, Botucatu, Conchas, Pardinho, Pratânia e São Manuel); Jaú (Bariri, Barra Bonita, Bocaina, Boracéia, Brotas, Dois Córregos, Igaráçu do Tietê, Itaju, Itapuí, Jaú, Macatuba, Mineiros do Tietê e Torrinha) ou na impossibilidade a permissão da Área 4 seccionar nessas cidades polos.</p>	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-1	Anexo I	411.024	<p>Linha rodoviária criada em 1977, aprovada pelo usuário, mas no plano futuro, linha 411.024, contempla a inclusão do seccionamento da cidade de Vera Cruz indevidamente, pois tal inclusão acarretará apenas desconforto aos demais usuários, bem como a cidade já está sendo atendida por outras linhas e as ligações com maior demanda (Marília e Garça) são atendidas através de linhas suburbanas. Assim, solicitamos a exclusão do seccionamento Vera Cruz na linha 411.024.</p>	Exclusão do Seccionamento Vera Cruz da Linha 411.024	RESPOSTA 1
E. PRATA-1	Anexo I	411.028	<p>Linha rodoviária criada em 1978, aprovada pelo usuário, foi inviabilizada no plano futuro, linha 411.028, pois vários trechos deixarão de ser atendidos, tratando-se de uma linha longa, porém que cumpre seu caráter social, por apresentar vários seccionamentos. É uma linha que foi criada dessa forma, em consonância com as administrações municipais, para atender os usuários, principalmente das inúmeras cidades de pequeno porte em extensa área territorial e baixa densidade demográfica. Assim, solicitamos o cancelamento da linha 411.028 e a criação das linhas propostas.</p>	<p>Cancelamento da Linha 411.028 e criação das linhas propostas: a) Panorama Paulicéia - Tupi Paulista - Dracena - Junqueirópolis - Pacaembu - Flórida Paulista - Adamantina; b) Adamantina - Lucélia - Osvaldo Cruz - Parapuã - Tupã - Pompeia - Marília - Garça - Bauru.</p>	RESPOSTA 1
E. PRATA-1	Anexo I	412.027 e 412.052	<p>Linhas rodoviárias criadas a partir da década de 60, aprovadas pelos usuários, foram inviabilizadas no plano futuro, pelas linhas 412.027 e 412.052, em virtude da redução dos seccionamentos. As ligações dessas cidades com a Região Metropolitana de São Paulo exigem conceitos diferentes de linhas: duas com reduzido número de seccionamentos e uma social com diversos seccionamentos, além da criação de uma outra linha social e especial para o atendimento das cidades de Santo André e São Bernardo do Campo. Quanto ao seccionamento em Osasco, o mesmo será atendido por outras linhas. Assim, solicitamos o cancelamento das linhas 412.027 e 412.052 e a criação das linhas propostas.</p>	<p>Cancelamento das linhas 412.027 e 412.052 e criação das linhas propostas: a) Panorama - Paulicéia - Santa Mercedes - Tupi Paulista - Pacaembu - Osvaldo Cruz - São Paulo; b) Tupi Paulista - Dracena - Junqueirópolis - Irapuru - Flórida Paulista - São Paulo; c) Tupi paulista - Dracena - Junqueirópolis - Irapuru - Pacaembu - Flórida Paulista - Adamantina - Lucélia - Osvaldo Cruz - Parapuã - Bastos - Tupã - Pompéia - São Paulo; d) Linha Especial, Panorama - Paulicéia - Tupi Paulista - Dracena - Junqueirópolis - Irapuru - Pacaembu - Flórida Paulista - Adamantina - Osvaldo Cruz - Tupa - Pompeia - Marília - Bauru - São Paulo - Santo André - São Bernardo do Campo.</p>	RESPOSTA 1

E. PRATA-1	Anexo I	412.043 e 412.053	Linha rodoviária criada em 1978, aprovada pelos usuários, foi inviabilizada no plano futuro pela criação de duas linhas especiais, 412.043 e 412.053, em especial, a linha 412.043 com seccionamentos que tornam a linha totalmente inviável. A atual configuração das linhas que comportam um grande número de seccionamentos, possibilitam o oferecimento de um número maior de partidas em cidades com baixa demanda, correspondendo dessa forma, a função social do transporte público. Assim, solicitamos o cancelamento das linhas 412.043 e 412.053 e a criação de uma linha nos mesmos moldes dos autos 8356, com uma partida diária, para continuar atendendo os interesses dos usuários.	Cancelamento das linhas 412.043 e 412.053 e a criação da linha proposta: Rinópolis - Parapuã - Bastos - Iacri - Tupã - Herculândia - Quintana - Pompéia - Marília - Bauru - São Paulo.	RESPOSTA 1
E. PRATA-1	Anexo I	412.001 e 412.002	O plano futuro criou duas linhas de Adamantina a São Paulo, 412.001 e 412.002, que além de serem excessivas para tal ligação, seus seccionamentos não atendem os anseios dos usuários dessa ligação, pois essa ligação hoje é atendida pelos autos 8357 criado em 1978, sendo a mesma moldada através dos tempos, elevando o nível de aprovação dos usuários. A atual configuração das linhas que comportam um grande número de seccionamentos, possibilitam o oferecimento de um número maior de partidas em cidades com baixa demanda, correspondendo dessa forma, a função social do transporte público. Assim, solicitamos o cancelamento das linhas 412.001 e 412.002 e a criação de uma linha nos mesmos moldes dos autos 8357 com uma partida diária para continuar atendendo o interesse dos usuários.	Cancelamento das linhas 412.001 e 412.002 e criação da linha proposta: Adamantina - Lucélia - Inubia Paulista - Osvaldo Cruz - Tupã - Pompeia - Marília - Bauru - Osasco - São Paulo.	RESPOSTA 1
E. PRATA-1	Anexo I	412.035, 412.054 e 412.055	Em função das inúmeras partidas diárias oferecidas entre Marília e São Paulo, com alto índice de aprovação dos usuários, pode-se manter o mesmo número de seccionamentos hoje praticados, pois os mesmos serão alternados entre as partidas, como atualmente realizados. Quanto ao seccionamento da cidade de Cabrália Paulista, que hoje é atendida pela cidade de Duartina, não há necessidade de mantê-lo no plano futuro. Assim, solicitamos a exclusão das linhas 412.035, 412.054 e 412.055 e a criação da linha nos mesmos moldes dos autos 6985.	Cancelamento das linhas 412.035, 412.054 e 512.055 e criação da linha proposta: Marília - Vera Cruz - Garça - Gália - Duartina - Bauru - São Paulo.	RESPOSTA 1
E. PRATA-1	Anexo I	412.024, 412.025, 412.056 e 412.057	Em função das inúmeras partidas diárias oferecidas entre Bauru e São Paulo, com alto índice de aprovação dos usuários, pode-se manter o mesmo número de seccionamentos hoje praticados, pois os mesmos serão alternados entre as partidas, como atualmente realizados. Assim, solicitamos a exclusão das linhas 412.024, 412.025, 412.056 e 412.057 e a criação da linha nos mesmos moldes dos autos 6987, com inclusão do seccionamento (alternado) em Osasco.	Cancelamento das linhas 412.024, 412.025, 412.056 e 412.057 e criação da linha: Bauru - Agudos - Lençóis Paulista - Areiópolis - São Manuel - Botucatu - Conchas - Osasco - São Paulo.	RESPOSTA 1
EXPRESSO DE PRATA - 1	Anexo I	412.006	Linha de grande extensão territorial e baixa demanda exige inserção de seccionamentos ao longo do trecho para um melhor atendimento aos usuários da região, proporcionando-lhes uma melhor oferta de serviços, conforme Autos 8044.	Cancelamento da linha 412.006 e criação da linha proposta: Andradina - Mirandópolis - Guararapes - Araçatuba - Birigüí - Penápolis - Lins - São Paulo.	RESPOSTA 1
EXPRESSO DE PRATA - 2	Anexo I	Termo de Referência	O Edital atesta que há alto índice de aprovação dos usuários para o atual sistema ao mesmo tempo em que propõe radical alteração nas configurações das linhas, cujos trechos foram cuidadosamente moldados ao longo de décadas pelas empresas, órgãos reguladores competentes e usuários, a fim de prestar o melhor atendimento possível ao passageiro, o que parece contraditório. Perfeitamente comprovado pelas inúmeras inconsistências operacionais apontadas em diversos Formulários de Apresentação de Contribuições.	Revisão de todos os dispositivos do edital e anexos para estabelecer a atribuição à licitante de apresentar a rede futura que pretende operar.	ATENDIDO
E. PRATA-2	Anexo I	2.3 Serviços - Serviços Rodoviários	É compreensível a necessidade de revisão do atual sistema, todavia mantendo as características atuais das linhas. A desconfiguração das linhas atuais, que hoje trazem viabilidade econômica e operacional, assim como alto nível de satisfação dos usuários (84% de aprovação), gerará uma crise imediata de natureza social, econômica e política, com graves consequências no transporte público intermunicipal do nosso Estado. Consideramos vital o Estado aproveitar a expertise adquirida pelas empresas, órgãos públicos e usuários ao longo dos anos no delineamento do atual sistema, estabelecendo uma equação onde seja levado em conta o Padrão de Qualidade vigente, que faz do Transporte Rodoviário Intermunicipal do Estado de São Paulo, o melhor do Brasil.	Revisão do item 2.3 para estabelecer a atribuição à licitante de apresentar a rede futura que pretende operar.	ATENDIDO
E. PRATA-2	Anexo II	Item 24.4	"...deverá ser revertido mensalmente à ARTESP o montante de 20% do total das receitas acessórias brutas auferidas. Utilizado padrão MTU, indevidamente, pois as receitas na MTU, predominantemente são oriundas de propaganda, enquanto que no sistema intermunicipal, cargas, por exemplo, requer aplicação de recursos para a sustentação da receita, sendo a margem de lucros, geralmente, inferior a taxa exigida pela ARTESP.	Sugere-se alteração do item 24.4 para reduzir o percentual.	ATENDIDO
E. PRATA-2	Anexo II	Item 20.2	"A CONCESSIONÁRIA reconhece que a TARIFA, em conjunto com as regras de reajuste e revisão tarifária descritas no Anexo V, são suficientes para a adequada prestação de serviço concedido". Qual a Planilha de apuração da Tarifa? Qual a composição dela? Na questão do reajuste, não será levado em consideração às negociações coletivas com os empregados, nem esta claro a ponderação dos preços dos ônibus que serão levados em consideração para cálculo dos reajustes. Solicita-se como foi ponderada a diversificação da frota no cálculo da tarifa rodoviária e principalmente no cálculo do reajuste.	Solicita-se esclarecimentos das questões apresentadas.	COMPOSIÇÃO DA TARIFA CONFORME ESTABELECIDO NA PLANILHA ATUAL DO CÁLCULO TARIFÁRIO. A FORMULA PARAMETRICA CONTEMPLA OS CUSTOS DA M.D.O. ATRAVÉS DO INPC, CUSTO DO VEÍCULO E CUSTO DO COMBUSTÍVEL (ANEXO V - POLÍTICA TARIFÁRIA)
E. PRATA-2	Edital	Viabilidade do Sistema	Viabilidade do sistema depende da correção de algumas distorções ocorridas com operação de clandestinos, inclusive aqueles revestidos como fretamento, exemplo: sacoleiros e ônibus de estudantes que transportam trabalhadores.		FISCALIZAÇÃO ARTESP

E. PRATA-2	Edital	Viabilidade do Sistema	Cadastramento dos usuários dos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros, na forma regulamentada pela ARTESP (Como será? São todos os usuários? Qual o custo de Investimento previsto?).	Solicita-se esclarecimentos das questões apresentadas.	ASSIM COMO HOJE NÃO SERÁ EXIGIDO O CADASTRAMENTO DOS USUÁRIOS
E. PRATA-2	Edital	Item 13.8.1.	"Balanço Patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da Lei...". O Balanço Patrimonial é uma das Demonstrações Contábeis, assim não esta suficientemente claro, pois Quais as Demonstrações Contábeis que devem ser apresentadas? Qual a base legal para apresentação das Demonstrações Contábeis? Fiscal ou Societário, o texto não esclarece.	Solicita-se esclarecimentos das questões apresentadas.	DE ACORDO COM A PORTARIA 6 DE 2005
E. PRATA-2	Anexo I e Anexo II	Anexo I - Item 2.10, Anexo II - Cláusula 14, inciso II e III	Uniformização, pois como se vê abaixo, não existe padronização nem dos prazos, nem dos relatórios a serem apresentados, além disso, foi inserido o termo "dentre outros" abrindo precedente para interpretação dúbia.	Padronizar 120 dias.	ATENDIDO
E. PRATA-2	Anexo II	Cláusula 14	"VI Apresentar, no prazo estabelecido pela CONTRATANTE, outras informações adicionais ou complementares, que esta venha a solicitar". Termo unilateral e muito abrangente, deve ser revisto.	Sugere-se estabelecer o prazo razoável para o cumprimento da determinação.	ATENDIDO
E. PRATA-2	Anexo II	Item 19.3	"Variações de receita decorrentes de alterações da demanda de passageiros em relação ao previsto no PLANO DE NEGÓCIO não serão consideradas para efeito do equilíbrio econômico financeiro, sendo considerado risco exclusivo da CONCESSIONÁRIA a correta avaliação do possível impacto sobre a exploração dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS decorrente da evolução futura dessa demanda". A demanda historicamente vem reduzindo, por isso é necessário saber em que demanda futura eles se basearam para calcular a outorga, pois se não ajustaram corretamente o Plano de Negócio será inviável.	Sugere-se que sejam informados todos os fatores incluídos na planilha de apuração da outorga, especialmente a demanda utilizada para o cálculo.	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-2	Anexo II	Item 22.6.4	"A Taxa de Desconto a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste contrato será calculada de acordo com o procedimento a ser definido pela ARTESP". Cláusula não define critério, sujeito a dualidade de interpretação, portanto é importante mencionar critério.	Solicita-se que sejam informados os critérios de determinação.	ALTERADA REDAÇÃO CONFORME MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO
E. PRATA-2	Anexo II	Item 25.1	O Seguro-Garantia ou Fiança Bancária requer para Área 4 R\$ 28.679.935,00 (5% do Investimento Total), durante o período de operação. Não leva em conta o tempo, ou seja, tanto no primeiro mês, como no último, a garantia é igual, deve ser proporcional ao tempo restante (1/15 avos por ano).	Incluir a redução proporcional do seguro em relação ao prazo do contrato."	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-2	Anexo II	Item 31.3	20. Item 31.3 do Anexo II, fica a critério da ARTESP fixar o prazo que lhe convier para sanar as irregularidades por ela apuradas. Necessita de fixação do prazo exequível.	Incluir dispositivo que fixe prazo razoável para sanar irregularidades.	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-2	Anexo I	Modelo Futuro	Inserção da ligação rodoviária (rodovia a ser utilizada pela ligação). A inclusão dará a certeza de atendimento a todos os usuários dos diferentes pontos hoje existentes ao longo das rodovias que ligam duas cidades.	Solicita-se o detalhamento das rodovias utilizadas nas ligações para a certeza de atendimento a todos usuários.	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-2	Edital	Valor da Outorga	Demonstração da composição da planilha utilizada pela ARTESP para o cálculo da outorga, para comprovação se nela foi prevista: a) Redução de demanda verificada nos últimos anos (2013 a 2015); b) Custo das gratuidades; c) Qual a taxa de ocupação utilizada para o cálculo da outorga e d) custos e investimentos previstos, em especial para o SIBEM. Necessidade primordial para a confecção do Plano de Negócio e conseqüentemente da Proposta Comercial.	Solicita-se esclarecimentos das questões apresentadas.	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-2	Anexo II	Item 42.4	Item 42.4 do Anexo II: Implantação da ISO 9001 em 24 meses e ISO 14001 em 36 meses, sob pena de caducidade do contrato. Face a complexidade e exigências do Edital, a viabilidade econômico-financeira do Sistema Futuro não se sustentaria, em função do importante impacto nos custos de gestão, implantação e controle, trazendo prejuízo e desvantagem aos usuários, assim a obrigação da implantação da ISO 9001 e ISO 14001 não deve ser exigida, mas sim substituído por pesquisas que demonstrem o Índice de Satisfação do Usuário, conforme já se apurou através de pesquisa realizada pela ARTESP.	Sugere-se a revisão conforme a justificativa	NÃO ATENDIDO
EXPRESSO DE PRATA - 2	Anexo XVI	SIBEM	A implantação do SIBEM é onerosa, complexa e não apresenta procedimentos claros e efetivos que garanta a eficácia da operação, além disso, não tem histórico de implantação no sistema rodoviário. Ademais sua implantação no rodoviário, também, não tem previsão legal, visto que o mesmo é gerador de ICMS, enquanto o sistema suburbano não.	Sugerimos a exclusão do SIBEM no sistema rodoviário e a flexibilização do prazo no Sistema Suburbano, em função da complexidade de implantação.	NÃO ATENDIDO
EXPRESSO DE PRATA - 3	Edital	Item 2, inciso XXVII. Das definições do Plano de Operação Básico	No referido item, há a definição do "Plano de Operação Básico", como sendo aquele constante do Termo de Referência. Assim, diante da conclusão de que a licitante deverá apresentar o seu Plano de Operação Básico durante o processo licitatório entende-se ser necessário incluir a definição do Modelo de Operação Futuro.	Incluir a definição do Modelo de Operação Futuro: (sugestão) modelo de operação que deverá ser apresentado pelo Licitante, levando em consideração as Ligações do Sistema Futuro, contendo o conjunto de linhas a serem operadas pela Concessionária, após a fase de migração com o atendimento aos parâmetros previstos no Anexo I (Termo de Referência) para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação.	ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital	Item 3.6.1.1.Vínculo de controle acionário	Os Itens 3.6.1.1 e 3.6.2 do edital dispõem acerca da definição do conceito de vínculo de controle: "vínculo de controle, o poder de dirigir, de forma direta ou indireta, interna ou externa, de fato ou de direito, individualmente ou por acordo". Sendo assim, INDAGÁ-SE: A utilização de expressões como "o poder de dirigir, de forma direta ou indireta, interna ou externa, de fato ou de direito" são por deveras subjetivas, contrariando o princípio do julgamento objetivo?	Exclusão das expressões subjetivas.	NÃO ATENDIDO

E. PRATA-3	Edital e Regulamento (Anexo III)	7.1 (edital) e art. 122 do regulamento	O edital e o regulamento dispõem acerca da possibilidade de apreensão dos veículos utilizado nos transporte irregular/ clandestino.	Deverá ficar claro no edital e seus anexos que a apreensão e a fiscalização dos clandestinos/irregulares deverão ser nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, bem como da demais normas e regras pertinentes a matéria, em especial dos atos normativos da ARTESP.	ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital	Item 9.3. Da outorga.	De forma a permitir um maior número de licitantes, e diante da atual crise econômica, bem como da obrigatoriedade de pagamento de outorga de grande monta já no primeiro ano da execução do contrato, tem-se que, possivelmente, dar-se-á o afastamento de interessados. Sendo assim, temos que se faz necessária a alteração da forma de pagamento da outorga, tornando-a mais flexível.	Sugestão: alteração da forma de pagamento da outorga, podendo ser mensalmente (outorga variável - percentual ofertado em sua proposta comercial) sobre a receita tarifária bruta auferida.	VIDE EDITAL
E. PRATA-3	Anexo I	Para o início da operação do Plano de Operação Básico algumas ligações atenderão mais de cinco municípios, conforme listagem de ligações no Item 3 deste Anexo. Por ocasião da criação de novas ligações ou de incorporação de novas seções em ligações existentes não será permitido o atendimento a mais de cinco municípios.	No Anexo I - Termo de Referência há a menção de que a rede de operação inicial planejada pela ARTESP como referencial possui linhas com mais de cinco atendimentos, definindo também que novas ligações ou novas seções em ligações existentes não poderão exceder cinco atendimentos.	Para o início da operação da rede apresentada pelo licitante algumas ligações poderão atender mais de cinco municípios. Por ocasião da criação de novas ligações ou de incorporação de novas seções em ligações existentes somente será permitido o atendimento a mais de cinco municípios no caso do município possuir outra linha com menos de cinco atendimentos.	RESPOSTA 1
E. PRATA-3			a) Entende-se que a rede a ser apresentada pela licitante no processo licitatório deve utilizar o mesmo conceito, ou seja, poderá prever linhas com mais de cinco atendimentos.		
E. PRATA-3			b) Entende-se que a regra proibitiva de limitação de atendimentos na criação futura de novas ligações ou novas seções em ligações existentes merece reflexão por parte da ARTESP, tendo em vista que a malha viária do Estado de São Paulo é bastante complexa e a rede de transporte mais ainda. A regra rígida de proibição poderá criar situações ruins para os passageiros no futuro. Diante desse fato sugere-se a flexibilização da proibição citada		
E. PRATA-3	Anexo I	Nos termos do anexo I, o serviço suburbano refere-se as ligações com deslocamentos não superiores a 70 KM entre municípios de origem e destino.	Algumas linhas suburbanas possuem extensão superior ao limite do estabelecido no anexo I, ou seja, são superiores a 70 KM. Desta forma, considerando que parcela dos usuários já está adaptada ao sistema atual, tem-se que a limitação de 70 KM causará prejuízos aos usuários. Sendo assim, se faz necessário que esta Agência Reguladora permita que as linhas atuais possam ultrapassar a extensão de 70 KM, proibindo, ainda, a criação de novas ligações que excedam tal extensão. Tudo isso visando o conforto do usuário do serviço.	Sugere-se que seja alterado o conceito do serviço de suburbano, de forma a garantir que as linhas já existentes que possuem mais de 70 KM de extensão sejam mantidas.	RESPOSTA 1
E. PRATA-3	Anexo I	2.5. Os serviços de transporte intermunicipal de passageiros serão regidos pelas condicionantes relacionadas a seguir: '- Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com o polo a que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia e sentido;	O Anexo I – Termo de referência apresenta no seu item 2.5 (p. 9) os critérios operacionais, definindo que os municípios deverão ter “ao menos uma ligação com o polo que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia por sentido”. O Estado de São Paulo possui municípios dos mais variados tamanhos e perfis, o estabelecimento de regras rígidas com relação ao atendimento mínimo pode causar enormes problemas para os usuários no sentido de que para o atendimento a municípios que não possuem demanda serão realizadas paradas (com passageiros oriundos de outros municípios) sem a realização de embarque ou desembarque, fato que causará transtornos aos demais passageiros. Diante desse fato sugere-se que a ARTESP incorpore no edital de licitação um parâmetro operacional que permita a redução da quantidade diária de partidas e/ou a quantidade de dias com partidas para que os demais usuários não sejam afetados pela regra operacional atualmente imposta.	Sugestão de inclusão de alteração: A concessionária poderá reduzir a quantidade de partidas diárias caso o índice de aproveitamento seja menor do que 50% (cinquenta por cento).	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital	Item 13.7.3.	O item em comento permite que seja realizado contrato de prestação de serviços entre a licitante e o profissional. Entendemos que o referido contrato poder ser condicionado caso a licitante saíra-se vencedora do certame. Sendo assim, temos que a referida possibilidade de condicionamento seja devidamente expressa no edital, a fim de evitar problemas.	A alteração do item 13.7.3., devendo ser incluída a expressão de que o contrato de prestação de serviços com o profissional poderá ser condicionado à assinatura do contrato de concessão.	ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital	Item 13.8.1. Balanço patrimonial.	Considerando os prazos legais para publicação do edital, temos que a referida concorrência ocorrerá após o mês de abril do corrente ano, ocasião em que o balanço a ser apresentado deverá corresponder ao exercício de 2015. Sendo assim, e considerando que a Junta Comercial não efetuará o correspondente registro do balanço de 2015, por falta de tempo hábil, necessário que seja explicitado no edital que será aceito somente o protocolo de envio do balanço, nos termos do Decreto Federal n. 8.683/2016.		NÃO ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital e contrato	Item 19.1. início do prazo de vigência do contrato.	Nos termos do edital e da minuta do contrato o termo inicial do contrato será após a assinatura do mesmo. Contudo, necessário que o prazo da concessão (15 anos) tenha como termo inicial o início da operação, a fim de permitir maior controle do fluxo de caixa, bem como maior eficiência na elaboração de sua proposta comercial. Desta forma, necessário que o termo inicial do contrato seja revisto.	Alteração do item 19.1., para o seguinte: O prazo de vigência da Concessão será de 15 (quinze) anos, contados do início da operação.	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital	Item 19.3. Assunção dos serviços.	O item 19.3 reza que a concessionária “deverá, ao final da concessão, disponibilizar todos os meios necessários para a assunção dos serviços por outrem”. Já o item 25 dispõe acerca dos bens reversíveis ao final do contrato. Sendo assim, tem-se que a redação da cláusula 19.3 deve ser modificada, pois é genérica, gerando dúvidas, por exemplo: se os veículos e garagens também deverão ser disponibilizados, em desconformidade com o item 25. Desta forma, e tendo em vista a insegurança causada pelo teor do item em comento, de rigor a sua alteração, a fim de esclarecer melhor o caso.	Sugestão: o item deverá ser alterado, dando maior clareza acerca da assunção dos serviços por outrem.	ATENDIDO
E. PRATA-3		Item 21.1. dispõe que: "A contratante adjudicará o objeto da presente licitação e convocará,	O prazo estabelecido no item do edital de 30 dias não se apresenta razoável, pois sabe-se que para obter o registro de um consórcio junto aos órgãos competentes (em especial, a JUCESP) é necessário mais dias.	Sugestão para nova redação do item 21.1: A contratante adjudicará o objeto da	

E. PRATA-3	Edital	mediante publicação no Diário Oficial do Estado, o adjudicatário para assinatura do contrato no prazo de até 30 (trinta) dias, contado da data da mencionada publicação."	Desta forma, imperioso que o edital conceda um prazo maior, bem como possibilite a prorrogação do referido prazo, a fim de possibilitar aos licitantes o registro de todos os documentos necessários.	presente licitação e convocará, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, o adjudicatário para assinatura do contrato no prazo de 60 (sessenta) dias, prorrogável por igual período.	VIDE EDITAL
E. PRATA-3	Edital	O item 21.2., IV. Trata da integralização do capital social	Tem-se que não se aplica às empresas reunidas em consórcio.	Deverá ser suprimido o referido item.	ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital	21.6.1	Tem-se que os incisos VI, VII e VIII do item 21.6.1 não se aplicam ao consórcio.	Esses itens devem ser revistos.	ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital	21.7. O capital social subscrito e integralizado [...]	Tem-se que a redação dos itens 21.7 a 21.11 não se aplicam aos consórcios, tendo em vista o contexto do edital.	Esses itens devem ser revistos.	ATENDIDO
E. PRATA-3	Anexo V	Item 3 do anexo V - Fórmula do reajuste.	A fórmula apresentada não incluiu na sua composição a variação do custo de mão de obra.	A fórmula deve ser revista, a fim de possibilitar a elaboração da proposta comercial.	VIDE POLÍTICA TARIFÁRIA
E. PRATA-3	Edital	O item 22.6.1. dispõe que compete a concessionária comunicar os operadores atuais do sistema acerca da data de assunção dos serviços.	A fim de dar maior efetividade e legitimidade aos operadores, tem-se que o mais correto seria a ARTESP, com base no croograma de assunção dos serviços, comunicar os operadores.	Sugestão de alteração do item 22.6.1: Para a assunção das linhas a ARTESP comunicará os operadores atuais do sistema as datas em que a concessionária assumirá os serviços com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.	ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital	O item 22.14, assim dispõe: "Os atuais operadores continuarão a prestar os serviços até que as linhas sejam assumidas pelos consórcios ou empresas adjudicatários da presente licitação. Por ocasião dos acordos de assunção das ligações entre os atuais e os futuros operadores, a ARTESP participará das negociações."	Se extrai do item em comento que a assunção das linhas dar-se-á mediante acordo com os operadores atuais e futuros. Ora, uma vez adjudicado o objeto caberá à concessionária o direito de explorar as linhas, não estando sujeita a realizar acordos, motivo pelo qual o item em comento deve ser alterado.	Sugestão de alteração do item 22.14: Os atuais operadores continuarão a prestar os serviços até que as linhas sejam assumidas pelas futuras Concessionárias.	ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital	22.16. A concessionária se submete à regulação da ARTESP, que terá a prerrogativa de criar, modificar ou excluir linhas, sem a necessidade de novas licitações, com o consequente reequilíbrio econômico-financeiro do contrato quando cabível.	Este item indica que a ARTESP poderá criar, modificar ou excluir linhas, efetuando o devido reequilíbrio contratual. Sugere-se que seja explicitado que as modificações pela ARTESP apenas poderão ocorrer com o concomitante reequilíbrio, definindo que caso o reequilíbrio não ocorra de forma concomitante a concessionária está desobrigada a realizar a alteração determinada pela ARTESP.	Sugestão de nova redação: 22.16. A concessionária se submete à regulação da ARTESP, que terá a prerrogativa de criar, modificar ou excluir linhas, sem a necessidade de novas licitações. A concretização das alterações definidas pela ARTESP somente entrarão em operação após a realização do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-3	Edital	23.4 - ISO - certificação	A implantação do sistema e certificação ISO para todos os serviços e instalações administrativas é extremamente onerosa e de difícil obtenção na amplitude solicitada.	Sugestão: substituição da certificação dos ISOs por avaliações que representem um critério mais adequado à auferição dos índices de aprovação do serviço.	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-3	Anexo I	Acerca do transporte intermunicipal o item 2.5 assim dispõe: Os serviços de transporte intermunicipal de passageiros serão regidos pelas condicionantes relacionadas a seguir:	A exigência de que cada município possua uma ligação com o polo ao qual está subordinado não se apresenta razoável, pois pode não corresponder ao desejo dos usuários. Desta forma, e diante do conceito de flexibilidade da rede (apresentado na audiência pública) se faz interessante que esta Agência desvincule os municípios a determinado polo, passando a exigir que cada município tenha ligação com um polo, sendo aquele que se verificar maior demanda e atratividade.	Alteração do item 2.5 para: "Os serviços de transporte intermunicipal de passageiros serão regidos pelas condicionantes relacionadas a seguir:	NÃO ATENDIDO
E. PRATA-3		- Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com o polo a que está subordinado , com no mínimo duas partidas por dia e sentido;		- Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com um polo pertencente a área de operação , com no mínimo duas partidas por dia e sentido;"	
E. PRATA-3	Contrato	Quanto a recomposição do equilíbrio financeiro do contrato o item 22.4 dispõe que: "Somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de eventos de desequilíbrio identificados em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias anteriores à comunicação da Parte pleiteante. "	O referido item limita o período de solicitação da recomposição em 180 dias da ocorrência do evento. O prazo informado é exiguo e desproporcional. O mais correto, ao nosso ver, é que a cláusula seja revista, a fim de indicar que o período da revisão extraordinária poderá incluir eventos que ocorreram entre a última revisão ordinária e a data do pedido de análise de desequilíbrio ordinário. Tal situação é especialmente relevante após o 13º ano (última revisão ordinária).	Sugestão de nova redação: 22.4. Somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de eventos de desequilíbrio identificados em data posterior ao último reequilíbrio realizado.	ATENDIDO
EXPRESSO DE PRATA - 3	Contrato	O item 26.5 impõe a necessidade da cobertura do seguro de responsabilidade civil não inferior a R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais), por veículo e por evento.	A exigência de cobertura de seguro no valor de no mínimo R\$3.000.000,00 por veículo é por deveras elevada e desproporcional, ocasionando ônus de grande monta e prejudicando a elaboração da proposta comercial	A referida cláusula deve ser excluída ou seu valor reduzido para o patamar exigido atualmente pela própria ARTESP, tendo em vista sua excessiva onerosidade.	NÃO ATENDIDO
LITORANEA TRANSP. COLETIVOS	Anexo I	Rede futura	122.019 – Bertioga x Caraguatatuba (Via São Sebastião) Esta linha será atendida pela Linha 122.021 Santos x Caraguatatuba. devendo o Trecho Bertioga x Caraguatatuba ser uma seção desta linha.	Sugestão: Excluir a Linha Bertioga x Caraguatatuba (via São Sebastião) do sistema futuro, criando a Seção Bertioga x Caraguatatuba, dentro da Linha 122.021 (Santos x Caraguatatuba).	RESPOSTA 1
LITORANEA	Anexo I	Rede futura	122.020 – Bertioga x São Sebastião Esta linha será atendida pela linha 122.021 Santos x Caraguatatuba. devendo o Trecho Bertioga x São Sebastião ser uma seção desta linha.	Sugestão: Excluir a Linha Bertioga x São Sebastião, do sistema futuro, criando a Seção Bertioga x São Sebastião, dentro da Linha 122.021 (Santos x Caraguatatuba).	RESPOSTA 1

LITORANEA	Anexo I	Rede futura	122.028 – São Paulo x Ilhabela Está previsto no sistema futuro a alteração a rota desta linha, que atualmente é via Mogi x Bertioga e passaria a ser executada pela Rodovia dos Tamoios, deixando de atender as Praias da Costa Sul (Bertioga, Riviera São Lourenço, Barra do Una, Boissucanga e Maresias), e também não tem a previsão de atendimento do Aeroporto Internacional de Guarulhos, onde deixariam de ser atendidos mais de 104 mil passageiros, conforme demonstrado no Anexo I.	Sugestão: Manter o Trajeto Atual pela Mogi x Bertioga, com seção atendendo Aeroporto de Guarulhos, bem como as praias de Bertioga, Riviera de S. Lourenço, Barra do Una, Boissucanga, Maresias)	RESPOSTA 1
LITORANEA	Anexo I	Rede futura	Linhas ou seções que deixarão de ser atendidas. 4311 – São Paulo – São Sebastião (Via Anchieta), essa linha atende as praias de Bertioga, Barra do Una e Maresias, tendo seu trajeto pra Rodovia Anchieta.	Sugestão: para que se mantenha a Linha São Paulo x São Sebastião (Via Anchieta) com inclusão da Seção do Aeroporto de Congonhas	RESPOSTA 1
LITORANEA TRANSP. COLETIVOS	Edital	22.3 - Tarifa litorânea	É sabido que a tarifa litorânea, atualmente em vigor, foi criada com o objetivo de recompor os custos excessivos suportados por essas linhas em função de diversos fatores, incluindo a sazonalidade (necessidade de maior quantidade de veículos em um curto período de tempo) e gasto maior com combustível em função do maior tempo de viagem causada pelos congestionamentos.	Solicita-se a inclusão da tarifa litorânea na concessão.	ATENDIDO
EMPRESA DE ONIBUS PASSARO MARRON	Anexo I	Rede futura	122.026 – São José dos Campos x São Paulo (Via Guarulhos). Cumpre esclarecer inicialmente que existe um erro material quanto a numeracao da Linha São José dos Campos x São Paulo no Sistema Futuro, pois o Edital repete a Linha 122.026 e omite o que seria a Linha nº 122.027. desta forma entendemos que a Linha São Paulo x São José dos Campos (Via Guarulhos) deve ser corrigida recebendo o nº 122.027 . Atualmente esta linha é operada pelos autos nº 4424 - São Paulo x São José dos Campos (Via Dutra) e Autos nº 9667 - São Paulo x São José dos Campos (V A Senna) e o Autos nº 4433 - São José dos Campos x Guarulhos (Via Aeroporto). Considerações: 1. Com no sistema futuro não tem a previsão do atendimento do Aeroporto de Guarulhos, onde deixariam de ser atendidos mais de 370.000 passageiros/ano e historicamente os atendimentos de Guarulhos, sempre foram voltados aos passageiros do Aeroporto Internacional, pois o fluxo de passageiros que utilizam a Rodoviária é muito pequeno (tivemos 605 embarques em 2015 na Rodoviária da Guarulhos). desta forma a sugestão é que todas as viagens da linha (122.027) – São José dos Campos – São Paulo, devem ter seção no terminal de Guarulhos.	Sugestões: 1) corrigir erro material, renumerando a Linha São José dos Campos X São Paulo de 122.026 para 122.027; 2) Criar no sistema futuro a seção do Aeroporto de Guarulhos visando o atendimento dos usuários do aeroporto de Guarulhos, tanto Via Dutra quanto Via Ayrton Senna.	ATENDIDO
PASSARO MARRON	Anexo I	Rede futura	122.013 – Atibaia – São José dos Campos (Via Nazaré Paulista, Igaratá e Jacareí).	Sugestão: Que não seja criada a Linha 122.013 (Atibaia x São José dos Campos). Mantendo-se a Linha 122.024 Campinas – São José dos Campos,) e criando nestas linhas as Seções de Atibaia x São José dos Campos, Nazaré Paulista x SJC, Igaratá x SJC e Jacareí x São José dos Campos.	RESPOSTA 1
PASSARO MARRON	Anexo I	Rede futura	122.016 – Cruzeiro – São Paulo (Via Cachoeira Paulista, Lorena, Guarulhos).	Sugestão: Manter as seções de Guaratinguetá e Aparecida, excluindo a seção para Guarulhos, que será atendida pela futura linha 122.027 – São José dos Campos – Guarulhos (Via Aeroporto).	REPOSTA 1
PASSARO MARRON	Anexo I	Rede futura	122.018 – Guaratinguetá – São Paulo (via Aparecida e Guarulhos).	Sugestão: Excluir a seção para Guarulhos, que seria atendida pela futura linha 122.027 (São José dos Campos x Guarulhos - Aeroporto)	RESPOSTA 1
PASSARO MARRON	Anexo I	Rede futura	122.022 – Caçapava – São Paulo.	Sugestão: Não criar a Linha Caçapava – São Paulo, mantendo-a como seccionamento na linha 122.034 Taubaté – São Paulo.	RESPOSTA 1
PASSARO MARRON	Anexo I	Rede futura	122.023 – São Paulo – Jacareí (Via Guarulhos).	Sugestão: Excluir a seção para Guarulhos, que seria atendida pela futura linha 122.027 (São José dos Campos x Guarulhos - Aeroporto)	RESPOSTA 1
PASSARO MARRON	Anexo I	Rede futura	122.026 – São José dos Campos – Mogi das Cruzes	Sugestão: Incluir a seção de Arujá na futura linha 122.026	RESPOSTA 1
PASSARO MARRON	Anexo I	Rede futura	122.031 – Campos do Jordão – São Paulo (Direto)	Sugestão: Manter o seccionamento São José dos Campos – São Paulo.	RESPOSTA 1
PASSARO MARRON	Anexo I	Rede futura	122.034 – Taubaté – São Paulo	Sugestão: criar o seccionamento de Caçapava – São Paulo nesta linha.	RESPOSTA 1

PASSARO MARRON	ANEXO III - REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS	<p>Art. 42. O embarque e o desembarque coletivo de usuários somente será permitido nos seguintes locais:</p> <p>I. No caso de serviços rodoviários, nos terminais rodoviários e, mediante autorização da ARTESP, nas agências de vendas de passagens, pontos de parada, de seção, de escala e de apoio;</p> <p>II. No caso de serviços suburbanos, nos terminais urbanos ou rodoviários e pontos de embarque e desembarque de usuários.</p> <p>(...)</p> <p>Art. 122 A apreensão de veículo se dará quando for constatado o transporte irregular, não concedido, não permitido ou não autorizado.</p>	<p>Considerando (i) que não há distinção clara sobre a diferença entre o serviço de transporte regular e o prestado sob o regime de fretamento, (ii) que é prática usual entre empresas com registro de serviço de fretamento (contínuo e eventual) desvirtuem sua finalidade e atuarem, na prática, como se serviço regular fossem, sugerimos, com o intuito de mitigar os impactos de tal procedimento fraudulento:</p> <p>(i) que haja a flexibilização quanto aos locais de embarque de linhas regulares, viabilizando que sejam realizadas paradas fora de terminais oficiais; e</p> <p>(ii) que as empresas de fretamento que utilizem seus registros de serviço com desvio de finalidade tenham seus veículos apreendidos e o registro cancelado.</p>	<p>ANEXO III - REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS</p> <p>Art. 42. O embarque e o desembarque coletivo de usuários somente será permitido nos seguintes locais:</p> <p>I. No caso de serviços rodoviários, nos terminais rodoviários e, mediante a constatação de demanda dos usuários, nas agências de vendas de passagens, pontos de parada, de seção, de escala e de apoio, e outros lugares de comprovada demanda ou de utilidade dos usuários, sendo necessária a prévia notificação à ARTESP;</p> <p>II. No caso de serviços suburbanos, nos terminais urbanos ou rodoviários e pontos de embarque e desembarque de usuários.</p> <p>Art. 122. A apreensão de veículos se dará quando for constatado o transporte irregular, não concedido, não permitido, não autorizado ou praticado com desvio de finalidade.</p>	NÃO ATENDIDO
PASSARO MARRON	ULAMENTO COMPLEMENTAR	Considerações	Em que pese o Anexo III do Edital impor penalidades àqueles operadores que efetuem transporte irregular (no caso, a apreensão dos veículos utilizados), entendemos que se faz necessária uma maior regulamentação acerca deste problema.	Sugere-se que a ARTESP atue de forma incisiva contra o transporte irregular, seja (i) pela elaboração de projeto de lei, a ser submetido pelo Governo do Estado à ALESP, (ii) pela elaboração de projeto de Decreto, a ser submetido ao Governador, ou (iii) pelo estabelecimento de uma resolução que trate, especificamente, de sanções ao transporte irregular.	NÃO ATENDIDO
EMPRESA DE ONIBUS PASSARO MARRON	ULAMENTO COMPLEMENTAR	<p>Art. 4º. É vedada a execução de serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros, bem como a utilização de terminais rodoviários de passageiros, pontos de parada, escala e pontos de apoio, sem que, para tanto e conforme o caso, estejam formalmente autorizados.</p> <p>Seção IV - Apreensão do veículo Art. 123. A apreensão de veículo se dará quando for constatado o transporte irregular, não concedido, não permitido ou não autorizado.</p>	<p>A realização de transporte irregular por empresas operadoras do serviço de fretamento é um sério problema enfrentado pela Serviço Regular. Os dispositivos da minuta de regulamento que seriam pertinentes à matéria (arts. 4º e 123) são omissos quanto à hipótese em questão.</p> <p>Nesse sentido, é importante estabelecer, no Regulamento, uma disposição específica acerca do fretamento como transporte irregular.</p>	<p>Art. [=]. Considera-se transporte irregular de passageiros o serviço remunerado, individual ou coletivo, realizado por pessoa física ou jurídica, não concedido, não permitido ou não autorizado pelo Poder Concedente, inclusive o fretamento fora das hipóteses de atuação pertinentes à figura.</p> <p>Art. [=]. Constatada a realização de transporte irregular, serão realizados os seguintes procedimentos:</p> <p>I – medida administrativa cautelar de:</p> <p>a) Autuação da pessoa física ou jurídica infratora;</p> <p>b) Transbordo de passageiros para veículo regularizado;</p> <p>c) Apreensão de veículo; e</p> <p>d) Remoção de veículo, quando for o caso.</p> <p>II – Sanções de:</p> <p>a) Advertência;</p> <p>b) Multa;</p> <p>c) Cassação de registro de fretamento;</p>	ATENDIDO
VIAÇÃO NASSER	Minuta do Edital / Anexos	Aspectos Jurídicos e Técnico-Operacionais	Por uma questão de economia processual, a Viação Nasser Ltda. adota como seus e avaliza todos os comentários/sugestões realizados pelo SETPESP -- que é a entidade que representa o Setor -- no âmbito da Consulta Pública nº 02/2015.	-	
V. NASSER	Anexo I - Termo de Referência (Sistema Futuro)	linha nº 112.057 São José do Rio Pardo - São Paulo (este prefixo corresponde à linha Vargem Grande do Sul - São Paulo, que não se justifica como linha independente)	manter os quatro municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 4317, pois, como proposto, 4.274 passageiros (ref.: 2015) -- somados os passageiros dos Autos 4317 e 8736 -- serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha; na verdade, esse número de passageiros será muitas vezes maior quando a ANTT proibir as seções intermunicipais em linhas interestaduais	nº 112.057 São José do Rio Pardo - São Paulo; quatro paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: São José do Rio Pardo, Vargem Grande do Sul, São João da Boa Vista, Aguai, Campinas e São Paulo.	RESPOSTA 1
V. NASSER	Anexo I - Termo de Referência (Sistema Futuro)	linha nº 112.059 Mococa - São Paulo (página 27)	manter os três municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 4319 pois, como proposto, 51.128 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha.	nº 112.059 Mococa - São Paulo; três paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Mococa, Casa Branca, Aguai, Campinas, São Paulo.	RESPOSTA 1
V. NASSER	Anexo I - Termo de Referência (Sistema Futuro)	linha nº 112.066 Tapiratiba - São Paulo (página 27)	manter os cinco municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 4359 pois, como proposto, 4.209 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha; na verdade, esse número de passageiros será muitas vezes maior quando a ANTT proibir as seções intermunicipais em linhas interestaduais	nº 112.066 Tapiratiba - São Paulo; cinco paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Tapiratiba, São José do Rio Pardo, Itobi, Casa Branca, Aguai, Campinas, São Paulo.	RESPOSTA 1
V. NASSER	Anexo I - Termo de Referência (Sistema Futuro)	linha nº 112.057-A São José do Rio Pardo - São Paulo (este prefixo corresponde à linha Vargem Grande do Sul - São Paulo, que não se justifica como linha independente)	manter os quatro municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos 8507, pois, como proposto, 6.861 passageiros (ref. 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha; na verdade, esse número de passageiros será muitas vezes maior quando a ANTT proibir as seções intermunicipais em linhas interestaduais	nº 112.0657-A São José do Rio Pardo - São Paulo; quatro paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: São José do Rio Pardo, Itobi, Casa Branca, Aguai, Campinas e São Paulo.	RESPOSTA 1

VIAÇÃO NASSER	Anexo I - Termo de Referência (Sistema Futuro)	linha nº 112.057 Vargem Grande do Sul - São Paulo	esta linha não se justifica como operação independente; a propósito, verificar sugestão feita acima, em que se pleiteia o restabelecimento da ligação São José do Rio Pardo - São Paulo, atualmente autos 4317, atendendo os mesmos municípios da linha em causa.	-	RESPOSTA 1
EXPRESSO CRISTALIA	Minuta do Edital / Anexos	Aspectos Jurídicos e Técnico-Operacionais	Por uma questão de economia processual, o Expresso Cristália Ltda. adota como seus e avaliza todos os comentários/sugestões realizados pelo SETPESP -- que é a entidade que representa o Setor -- no âmbito da Consulta Pública nº 02/2015.	-	
CRISTALIA	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 112.045 Itapira - São Paulo (página 26)	manter os três municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 2401, pois, como proposto, 442.077 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha.	nº 112.045 Itapira - São Paulo; três paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Itapira / Mogi Mirim / Campinas / Osasco / São Paulo	RESPOSTA 1
CRISTALIA	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 112.055 Espírito Santo do Pinhal - São Paulo (página 27)	manter os três municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 6950, pois, como proposto, 431.991 passageiros (ref. 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha.	nº 112.055 Espírito Santo do Pinhal - São Paulo; três paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Espírito Santo do Pinhal / Mogi Guaçu / Mogi Mirim / Campinas / São Paulo	RESPOSTA 1
EXPRESSO CRISTALIA	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 112.046 Mogi Mirim - São Paulo (página 27)	alterar o terminal Mogi Mirim para Itapira e manter os municípios atendidos atualmente na linha autos nº 9417, pois, como proposto, 570.210 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha.	nº 112.046 Itapira - São Paulo, via SP-147, SP-340, SP-079 e SP-348, com prolongamento em determinados horários para São Bernardo do Campo; cinco paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Itapira / Mogi Mirim / Campinas / São Paulo / São Caetano do Sul / Santo André / São Bernardo do Campo	RESPOSTA 1
VIAÇÃO SANTA CRUZ	Minuta do Edital / Anexos	Aspectos Jurídicos e Técnico-Operacionais	Por uma questão de economia processual, a Viação Santa Cruz Ltda. adota como seus e avaliza todos os comentários/sugestões realizados pelo SETPESP -- que é a entidade que representa o Setor -- no âmbito da Consulta Pública nº 02/2015.	-	
SANTA CRUZ	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 212.032 Jau - São Paulo (página 38)	manter os oito municípios intermediários atendidos na linha autos nº 2451, pois, como proposto, 277.490 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha.	nº 212.032 Jaú - São Paulo via SP-255, SP-300, SP-209 e SP-280, com prolongamento em determinados horários para São Bernardo do Campo; oito paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Jaú / Barra Bonita/ Igarapu do Tietê / São Manuel / Botucatu / Trevo de Porangaba / São Paulo / São Caetano do Sul / Santo André / São Bernardo do Campo	RESPOSTA 1
SANTA CRUZ	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 112.058 Caconde - São Paulo (página 27)	manter os sete municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 2741, pois, como proposto, 90.339 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha.	nº 112.058 Caconde - São Paulo; sete paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Caconde / Divinolândia / São Sebastião da Gramma / Vargem Grande do Sul / São João da Boa Vista / Mogi Guaçu / Mogi Mirim / Campinas / São Paulo.	REPOSTA 1
SANTA CRUZ	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 312.010-A Jaú - Itápolis (este prefixo não existe originalmente, tendo sido criado com base na linha nº 312.010 Ibitinga - Jaú, que corresponde à linha autos nº 4147 Jaú - Itápolis - vide abaixo)	manter os quatro municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 4147, pois, como proposto, 21.295 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha; manter a linha nº 312.010-A na Área 2	nº 312.010-A Jaú - Itápolis, quatro paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Jaú / Bariri / Itaju / Ibitinga / Itápolis	NÃO ATENDIDO
SANTA CRUZ	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 112.056 São João da Boa Vista - São Paulo (página 27)	manter os dois municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 6144, pois, como proposto, 13.467 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha.	nº 112.056 São João da Boa Vista - São Paulo, via Anhanguera; duas paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: São João da Boa Vista/ Mogi Guaçu / Campinas / São Paulo.	RESPOSTA 1
SANTA CRUZ	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 212.070 Bariri - São Paulo (página 39)	manter os dois municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 6760, pois, como proposto, 18.995 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha.	nº 212.070 Bariri - São Paulo; duas paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Bariri / Jaú / Porangaba / São Paulo.	RESPOSTA 1
SANTA CRUZ	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 212.032-A Jaú - São Paulo (este prefixo não existe originalmente, tendo sido criado com base na linha nº 212.032 Jaú - São Paulo)	manter os três municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 8551, pois, como proposto, 71.904 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha.	nº 212.032 Jaú - São Paulo, via Castelo Branco; três paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Jaú / Barra Bonita / Igarapu do Tietê / Trevo de Porangaba / São Paulo.	RESPOSTA 1
SANTA CRUZ	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 112.056-A São João da Boa Vista - São Paulo (este prefixo não existe originalmente, tendo sido criado com base na linha nº 112.056 São João da Boa Vista - São Paulo, que corresponde à linha autos nº 6144 São João da Boa Vista - São Paulo, via Anhanguera vide acima)	manter o município intermediário atendido atualmente na linha autos nº 8754, pois, como proposto, 6.775 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha.	nº 112.056-A São João da Boa Vista - São Paulo, via Bandeirantes; uma parada intermediária; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: São João da Boa Vista / Mogi Guaçu / São Paulo	RESPOSTA 1
VIAÇÃO SANTA CRUZ	Anexo I - Termo de Referência - Sistema Futuro	linha nº 312.010 Jaú / Ibitinga (página 50)	manter os dois municípios intermediários atendidos atualmente na linha autos nº 9007, pois, como proposto, 40.906 passageiros (ref.: 2015) serão impactados, além de prejudicar a operação econômica da linha; manter a linha nº 312.010 na Área 2	nº 312.010 Ibitinga - Jaú; duas paradas intermediárias; linha tipo rodoviária; interárea; municípios atendidos: Jaú / Bariri / Itaju / Ibitinga	NÃO ATENDIDO
VIAÇÃO CALVIPE - 1	Minuta/Documento (indicação de qual documento se refere a contribuição - Edital, Contrato ou anexos)	Dispositivo, item ou conteúdo da minuta (transcrever o dispositivo ao qual a contribuição se refere, ou determinado assunto tratado em seu conteúdo):	Contribuição (indicar as observações, dúvidas, críticas ou sugestões acerca do dispositivo ou assunto):	Redação sugerida para o dispositivo (apresentar, se for o caso, sugestão de nova redação para o dispositivo):	
VIAÇÃO CALVIPE - 1	Anexo I	Linhas do sistema atual	Não constam os autos Conchas x Sorocaba, Laranjal Paulista x Sorocaba e Laranjal Paulista x Boituva	Revisão da lista dos autos atuais do sistema ARTESP.	ATENDIDO
VIAÇÃO CALVIPE - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O sistema futuro não contempla a ligação entre os municípios de Conchas e Cerquillo que hoje são atendidos através do auto 7265 - Conchas - Cerquillo. Dessa maneira os passageiros que desejam ir de Conchas para Cerquillo, Tietê ou Jumarim, além das ligações com Pereiras, também atendidas nesse auto, ficaram desassistidas.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1

EMPRESAS REUNIDAS PTA	Anexo I	212.032, 212.067 e 212.069	As ligações das linhas mencionadas são hoje atendidas pelos Autos 8831, assim o desmembramento acarretará perda de qualidade aos usuários das cidades contempladas atualmente. Como o Sistema prevê na manutenção do índice de satisfação atual (84%) e os seccionamentos, apesar do baixo índice demográfico, o sistema atual oferece qualidade e quantidade de serviço, através de pluraridade de atendimento aos usuários.	Cancelamento das Linhas mencionadas e a criação da linha proposta: Jau - Bocaina - Dourados - Ribeirão Bonito - Campinas - Jundiá - São Paulo - Santo André - São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	422.004	A linha criada no Plano Futuro prevê apenas a ligação Itapuí - Pederneiras, deixando de contemplar a ligação Itapuí - Bauru	Exclusão da linha 422.004 e criação da linha suburbana na área 4 das linhas propostas:a) Bauru - Pederneiras - Boracéia - Bariri; b) Bauru - Pederneiras - Itapuí - Jaú - Bocaina, com permissão de seccionamento entre Jaú e Bocaina	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	Criar Linha	Os usuários de Coroados e Glicério com destino a Jose Bonifácio e São José do Rio Preto não terão ligação direta, conforme atendido atualmente através dos Autos 3345	Criar Linha Rodoviária na área 4: Araçatuba - Birigui - Coroados - Glicério - Penápolis - Barbosa - José Bonifácio - São José do Rio Preto.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	212.001	O usuários de Araçatuba, Birigui, Penápolis e Lins ficarão sem atendimento direto com Itápolis, Taquaritinga e Jaboticabal.	Cancelamento da linha 212.001 e criar Linha Rodoviária na área 4: Araçatuba - Birigui - Penápolis - Lins - Cafelândia - Itápolis - Taquaritinga - Jaboticabal - Ribeirão Preto.	NÃO ATENDIDO
REUNIDAS PTA	Anexo I	212.072	Essa linha criada no plano futuro é rodoviária. Todavia, atualmente é atendida como serviço suburbano através dos Autos 8964 que atende as cidades de São Carlos, Ribeirão Bonito, Dourados, Boa Esperança do Sul e Araraquara.	Cancelamento da linha 212.072 e criação da linha suburbana na área 2: São Carlos - Ribeirão Bonito - Dourados - Boa Esperança do Sul - Araraquara, com permissão de seccionamento entre Boa Esperança do Sul e Araraquara para que esse trecho não fique sem ligação suburbana.	NÃO ATENDIDO
REUNIDAS PTA	Anexo I	312.001	Essa linha criada no Plano Futuro deixa de atender os usuários de Mirandópolis, Valparaíso e melhor a oferta de serviço em Araçatuba com serviço direto para São José do Rio Preto, portanto deve prevalecer o autos 8083, como é atendido atualmente.	Cancelamento da linha 312.001 e criação da linha rodoviária dentro da área 4: Andradina - Mirandópolis - Valparaíso - Araçatuba - São José do Rio Preto.	NÃO ATENDIDO
REUNIDAS PTA	Anexo I	Criar Linha	Para atendimento dos usuários de Castilho e Itapura com Ilha Solteira e Andradina.	Criação da linha suburbana na área 4: Andradina - Castilho - Itapura - Ilha Solteira.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	412.003	Essa linha criada no Plano Futuro alterou o trajeto, passando a operar em rodovias de pista simples, além disso privará os usuários de Andradina, Mirandópolis, Araçatuba e Lins de ligação direta com Rio Claro, Limeira e Americana.	Cancelamento da linha 412.003 e criação da linha: Andradina - Mirandópolis - Araçatuba - Lins - Rio Claro - Limeira - Americana - Campinas.	NÃO ATENDIDO
REUNIDAS PTA	Anexo I	422.002	Permissão do seccionamento entre as cidades de Pereira Barreto e Ilha Solteira, como ocorre atualmente nos Autos n 0002.	Manutenção do trajeto: Andradina - Castilho - Itapura - Ilha Solteira, com permissão de seccionamento entre as cidades de Pereira Barreto e Ilha Solteira.	NÃO ATENDIDO
REUNIDAS PTA	Anexo I	312.029	Alteração de itinerário da linha 312.029 Ilha Solteira x São Paulo.	Alteração de seccionamento, passando a operar a linha: Ilha Solteira - Pereira Barreto - Mirandópolis - Lavinia - Valparaíso - Osasco e São Paulo (via Alianças).	NÃO ATENDIDO
REUNIDAS PTA	Anexo I	412.009	A linha criada no sistema futuro deixou de contemplar a cidade de Birigui e incluiu Bauru, quando a mesma já é atendida por duas outras ligações, não necessitando de mais uma.	Alteração do Seccionamento, passando a operar: Araçatuba - Birigui - Penápolis - Santos	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	411.011	A linha foi criada como rodoviária, mas há muitos anos a linha é operada com característica suburbana, assim a sua transformação onerará sobremaneira o usuário.	Alteração da linha no Plano Futuro de Rodoviária para Suburbana.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	411.010	A linha foi criada como rodoviária, mas há muitos anos a linha é operada com característica suburbana, assim a sua transformação onerará sobremaneira o usuário.	Alteração da linha no Plano Futuro de Rodoviária para Suburbana.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	Criar Linha	A linha operada pelos Autos 3432 foi extinta, prejudicando sobremaneira os usuários, principalmente, das cidades de Birigui, Avanhandava, Promissão, Lins, Cafelândia e Pirajuí para Piracicaba, Americana e Campinas.	Criação da linha rodoviária na área 4: Araçatuba - Birigui - Penápolis - Avanhandava - Promissão - Lins - Cafelândia - Pirajuí - Piracicaba - Americana - Campinas	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	411.046	A linha foi criada como rodoviária, mas há muitos anos a linha é operada com característica suburbana, assim a sua transformação onerará sobremaneira o usuário.	Alteração da linha no Plano Futuro de Rodoviária para Suburbana.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	411.036	A linha foi criada como rodoviária, mas há muitos anos a linha é operada com característica suburbana, assim a sua transformação onerará sobremaneira o usuário.	Alteração da linha no Plano Futuro de Rodoviária para Suburbana.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	Criar Linha	Linha atualmente operada pelos autos 8225, que não foi contemplada no Plano Futuro, trazendo prejuízo aos usuários de Andradina, Mirandópolis e Valparaíso para Itápolis, Taquaritinga, Jaboticabal e Ribeirão Preto sem atendimento direto.	Criação da linha rodoviária na área 4: Andradina - Mirandópolis - Valparaíso - Araçatuba - Birigui - Penápolis - Lins - Itápolis - Taquaritinga - Jaboticabal - Ribeirão Preto.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	Criar Linha	Linha atualmente operada pelos 1807, que não foi contemplada no Plano Futuro, trazendo prejuízo aos usuários de Araçatuba, Birigui, Penápolis para Cafelândia, Guarantã e Pirajuí, não tendo mais ligação direta, somente com transbordo em Lins..	Criação da linha rodoviária na área 4: Bauru - Pirajuí - Guarantã - Cafelândia - Lins - Promissão - Avanhandava - Penápolis - Birigui - Araçatuba.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	Criar Linha	Linha atualmente operada pelos 6584, que não foi contemplada no Plano Futuro, trazendo prejuízo aos usuários de Bauru, Pirajuí, Cafelândia, Lins, Penápolis, Birigui para Valparaíso, Mirandópolis, Andradina, Ilha Solteira, além de Araçatuba, Valparaíso e Mirandópolis com destino a Ilha Solteira, não tendo mais ligação direta nos trechos citados, somente através de transbordo.	Criação da linha rodoviária na área 4: Bauru - Pirajuí - Cafelândia - Lins - Penápolis - Birigui - Araçatuba - Valparaíso - Mirandópolis - Andradina - Ilha Solteira.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	412.047	Alterações e implantações de seções	Alteração da linha 412.047 área 4: Castilho x São Paulo com implantações de escalas nas cidades de: Andradina, Murutinga do Sul, Guaraçai, Guararapes - São Paulo.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	412.048	Cancelamento da linha 412.048 - Murutinga do Sul - São Paulo	Trecho passará ser atendido pela linha 412.047 área 4: Castilho - São Paulo	RESPOSTA 1

REUNIDAS PTA	Anexo I	412.011	Cancelamento da linha 412.011 - Guararapes - São Paulo	Trecho passará ser atendido pela linha 412.047 área 4: Castilho - São Paulo	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	412.049, 412.033, 412.050 e 412.039	Cancelamento das linhas 412.049 - Avanhandava x São Paulo , Linha 412.033 - Promissão x São Paulo e Linha 412.050 - Guaíçara x São Paulo; todas passarão a ser atendidas pela linha 412.039 - Penapolis x São Paulo	Alteração da linha 412.039 área 4: Penapolis x São Paulo com implantações de escalas nas cidade de: Avanhandava - Promissão - Guaíçara - Osasco - São Paulo.	RESPOSTA 1
REUNIDAS PTA	Anexo I	412.026 e 412.032	Cancelamento da Linha 412.026 - Linha Pirajui x São Paulo, trecho passará a ser atendido pela linha 412.032 Lins x São Paulo	Alteração da linha 412.032 área 4: Lins x São Paulo com implantação de escalas nas cidades de: Cafelândia - Pirajui - Bauru- São Paulo.	RESPOSTA 1
EMPRESAS REUNIDAS PTA	Anexo I	412.051	Implatação de seção	Alteração da linha 412.051 área 4: Guaimbê x São Paulo, com implantação de escalas nas cidade de: Getulina - Lins - Guarantã - São Paulo.	RESPOSTA 1
RAPIDO FENIX - 1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	A ligação entre os municípios de Bragança Paulista e Jundiaí é feita hoje através da linha 405	Manutenção do escopo da linha atual, derrubar restrição de 70km linha suburbana, auto atual tem 75km.	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 3836-01 CAMPINAS – ITATIBA (via Louveira) O sistema futuro não apresenta essa linha, os usuários serão prejudicados devido falta de transporte KM 53,40 TIPO SC Passageiros Total 37.946 Média 3.162 (vide anexo)	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 3984-01 SÃO PAULO - ÁGUAS DE LINDÓIA Proposta 11101 – Águas de Lindóia – Morungaba (Águas de Lindóia – Serra Negra – Amparo – Morungaba) KM 69.00 TIPO RC Passageiros Total 185.973 Média 15.761 (vide anexo)	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 3984-02 SÃO PAULO - ÁGUAS DE LINDÓIA (Parcial Amparo-Águas de Lindóia) Sistema futuro 112061 – São Paulo – Águas de Lindóia (São Paulo – Amparo – Serra Negra – Lindóia – Águas de Lindóia) Usuários prejudicados Suprimindo cidades Morungaba / Itatiba / Jundiaí KM 181.00 TIPO RC Passageiros Total 26.731 Média 2.227 (vide anexo)	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 3984-03 SÃO PAULO - ÁGUAS DE LINDÓIA Sistema futuro 112062 – São Paulo – Serra Negra (São Paulo – Itatiba – Morungaba – Serra Negra) Suprimindo Lindóia / Águas de Lindóia KM 159.00 TIPO RC Passageiros Total 185.973 Média 15.761 (vide anexo)	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 3984-04 SÃO PAULO - ÁGUAS DE LINDÓIA Sistema futuro 112063 – São Paulo – Socorro (São Paulo – Amparo – Serra Negra – Lindóia – Águas de Lindóia – Socorro) KM 193.00 TIPO RC Passageiros Total 185.973 Média 15.761	Inserção do município de Socorro, que já detém ligação Socorro x São Paulo, através do AUTO 5441, via Rodovia Fernão Dias. Alteração prejudica usuários de Socorro que passarão a percorrer viagem mais longa e com tarifa mais cara. Além dos usuários de Águas de Lindóia, Serra Negra, Lindóia, Amparo, Morungaba, Itatiba e Jundiaí (das linhas atuais) que ficarão com menos assentos disponíveis, uma vez que parte deles serão consumidos pelo usuários de Socorro.	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 5345-01 ITATIBA – JUNDIAÍ (Suburbana) Sistema Futuro 121030 – Jundiaí - Itatiba KM 26,00 TIPO SC Passageiros Total 276.319 Média 23.026	Ok. Atendimento mantido conforme operação atual.	ATENDIDO
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 6598-01 CAMPINAS - BRAGANÇA PAULISTA Sistema Futuro 111012 Piracaia – Campinas (Piracaia – Bragança – Atibaia – Campinas) Suprimindo Rodovia Alkindar Junqueira Monteiro Usuários prejudicados pois não terão mais ligação direta Bragança x Campinas KM 126.00 TIPO RC Passageiros Total 52.562 Média 4.380	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 2170 BRAGANÇA PAULISTA - SAO PAULO Sistema Futuro : 112064 São Paulo - Itatiba- Jundiaí Usuários prejudicados pois não terão mais ligação direta Bragança x São Paulo, via Itatiba e Jundiaí KM 132.00 TIPO RC Passageiros Total 10.821 Média 902	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 8731 -02 SÃO PAULO - ÁGUAS DE LINDÓIA (EXECUTIVO) Sistema futuro 112061 – São Paulo – Águas de Lindóia (São Paulo – Amparo – Serra Negra – Lindóia – Águas de Lindóia) Usuários prejudicados Suprimindo cidades Morungaba / Itatiba / Jundiaí KM 181.00 TIPO RE Passageiros Total 12 312 Média 1026	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 8731 SÃO PAULO - ÁGUAS DE LINDÓIA (Parcial Amparo-Águas de Lindóia) Sistema futuro 112061 – São Paulo – Águas de Lindóia (São Paulo – Amparo – Serra Negra – Lindóia – Águas de Lindóia) Usuários prejudicados Suprimindo cidades Morungaba / Itatiba / Jundiaí KM 181.00	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 8731- SÃO PAULO - ÁGUAS DE LINDÓIA Sistema futuro 112062 – São Paulo – Serra Negra (São Paulo – Itatiba – Morungaba – Serra Negra) Suprimindo Lindóia / Águas de Lindóia KM 159.00 TIPO RC Passageiros	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 5747-01 AMPARO - JUNDIAI Sistema Futuro Amparo -Morungaba- Itatiba- Jundiaí TIPO SC Passageiros Total 5.329 Média 443	Ok. Atendimento mantido conforme operação atual.	ATENDIDO

FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 6281-01 CAMPINAS - AMPARO Sistema Futuro não apresenta essa linha, os usuários serão prejudicados devido falta de transporte KM 77.00 TIPO SC Passageiros Total 18.906 Média 1.575	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 7002 -01 CAMPINAS - ATIBAIA Sistema Futuro 111015 Campinas – Atibaia, transformada em linha subsuburbana KM 66.00 TIPO RC Passageiros Total 26.899 Média 2.241	Manutenção do escopo da linha atual, uma vez que passageiros que detém conforto das linhas rodoviárias, não terão mais de acordo com projeto futuro.	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 7683-01 MONTE ALEGRE DO SUL - SAO PAULO (via Jaguariuna) Sistema Futuro 112002 Amparo - Sao Paulol - São Paulo KM 178.00 TIPO RC Passageiros Total 30.532 Média 2.544 km futuro 162 km	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 7955-01 AGUAS DE LINDOIA - MONGAGUA Sistema Futuro 112001 Amparo - Praia Grande, Suprimindo cidades Serra Negra-Lindoia-Aguas de Lindoia-Mongagua, Usuários prejudicados pois não terão mais ligação direta Litoral, KM 298.00 TIPO RLI Passageiros Total 9.152 Média 762 km Atual 258	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 8058-01 Itatiba Atibaia Sistema Futuro 111028 Jarinu - Itatiba Itatiba-Jarinu-Jundiá-Atibaia (Rodoviária) KM 58.00 TIPO SC Passageiros Total 81.684 Média 6.807 km Futuro 113	Manutenção do escopo da linha atual. Aumento de quilometragem, tarifa mais cara.	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 8843-01 Itatiba - São Paulo Sistema Futuro , sem ligação pela Rodovia Anhanguera, usuarios prejudicados suprimindo seção km 37 KM 58.00 TIPO RC Passageiros Total 31.540 Média 2.628	Manutenção do escopo da linha atual	RESPOSTA 1
FENIX-1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 9671-01 Tuiuti - Morungaba Futuro 121017 Bragança -Tuiuti -Morungaba, KM 18.00 TIPO SC Passageiros Total 26.881 Média 2.240 km futuro 46	Manutenção do escopo da linha atual, inserção de Bragança na linha, reduzindo assentos aos usuários de Tuiuti.	RESPOSTA 1
RAPIDO FENIX - 1	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	RÁPIDO FÊNIX VIAÇÃO LTDA Atual 8631-01 Morungaba- Itatiba Futuro sera atendido pela EMTU	-	RESTIRADO
RAPIDO FENIX - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 8499 -01 Conchas - São Paulo (Conchas x Pereiras x Cesário Lange x São Paulo) Sistema futuro 212014, Botucatu - São Paulo, suprimido Cesario Lange, KM 173 TIPO RC Passageiros Total 12.409 Média 1.034, KM Futuro 237	Adicionar Cesário Lange, pois usuários ficarão sem atendimento	RESPOSTA 1
FENIX-2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 8554 -01 São Manuel São Paulo (via Tiete e Marechal Rondon) Seções em: São Manuel x Botucatu x Conchas x Laranjal Pta via tietex SP Sistema futuro 212033, Laranjal Paulista- São Paulo, suprimindo São Mnauel -Botucatu - Conchas KM 278 TIPO RC Passageiros Total 9.814 Média 817, KM Futuro 176	Manutenção do Escopo da Linha Atual	RESPOSTA 1
FENIX-2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 8556 -01 São Manuel São Paulo) Seções Atuais: São Manuel x Botucatu x Bofete x Porangaba x São Paulo Sistema futuro 212014, Botucatu - São Paulo, suprimindo São Manuel e deixando de fora bofete e porangaba. Esta ultima cidade ficou na area 5. Esta seção, deveria estar na área 2 KM 262 TIPO RC Passageiros Total 55.993 Média 4.666, KM Futuro 240	ADICIONAR SECCIONAMNETO PORANGABA -SÃO PAULO ESTA AREA 5 (adicionar seccionamento BOFETE)	RESPOSTA 1
FENIX-2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 8556 -02 São Manuel São Paulo) Sistema futuro 212015, São Manuel- Botucatu - São Paulo, l KM 202 TIPO RC Passageiros Total 15.648 Média 1.304, KM Futuro 262	OK Atendimento Atual mantido.	ATENDIDO
RAPIDO FENIX - 2	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 8556 -03 São Manuel São Paulo (Parcial partindo e Bofete) Bofete x Porangaba x São Paulo Sistema futuro 212016, São Manuel- Botucatu - Bofete- São Paulo, KM 186 TIPO RC Passageiros Total 15.648 Média 1.304, KM Futuro 283. Seção de Porangaba está indo para a area 5. Deveria constar na area 2	ADICIONAR SECCIONAMNETO PORANGABA -SÃO PAULO ESTA AREA 5	RESPOSTA 1
RAPIDO FENIX - 3	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Atual 8556 -01 São Manuel São Paulo (seções em: São Manuel x Botucatu x Bofete x Porangaba x São Paulo) * tem no auto Osasco, mas seção não é operada) Sistema futuro 512038, Porangaba - São Paulo (porangaba x cesario lange x tatui x osasco x são paulo), suprimindo São Manuel e Botucatu. Esta seção: Porangaba/Cesário Lange x São Paulo deveria estar na área 2. KM 262 TIPO RC Passageiros Total 55.993 Média 4.666, KM Futuro 185	Seção Porangaba/Cesário Lange x São Paulo deveria estar na área 2.	RESPOSTA 1
GAS NATURAL SÃO PAULO SUL	EDITAL	USO DE COMBUSTÍVEL	Em respeito ao desenvolvimento dos serviços públicos no Estado de São Paulo de forma isonômica, necessária a inclusão do GNV como combustível de inovação sustentada e tecnológica no abastecimento das frotas, vez que a prestação do fornecimento do GNV é feita através de Concessionárias de Serviços Públicos.	INCLUIR no edital o uso do GNV: Em respeito ao desenvolvimento dos serviços públicos no Estado de São Paulo de forma isonômica, necessária a inclusão do GNV como combustível de inovação sustentada e tecnológica no abastecimento das frotas, vez que a prestação do fornecimento do GNV é feita através de Concessionárias de Serviços Públicos.	NÃO ATENDIDO

GAS NATURAL SÃO PAULO SUL	EDITAL	USO DE COMBUSTÍVEL	O abastecimento dos ônibus dar-se-á através de acordos com as Concessionárias responsáveis pela cidade de onde parte o transporte, através de acordos entre as partes.	INCLUIR no edital que o fornecimento de GNV se dará a partir de acordos entre as Empresas e as Concessionárias de Gás com previsão de uso do energético estimada a partir do 2o ano do primeiro ciclo da concessão de transporte, desde que os referidos acordos estejam firmados	NÃO ATENDIDO
GAS NATURAL SÃO PAULO SUL	EDITAL	USO DE COMBUSTÍVEL	O abastecimento dos ônibus dar-se-á através de acordos com as Concessionárias responsáveis pela cidade de onde parte o transporte, através de acordos entre as partes.	INCLUIR no edital que o fornecimento de GNV se dará a partir de acordos entre as Empresas e as Concessionárias de Gás com previsão de uso do energético estimada a partir do 2o ano do primeiro ciclo da concessão de transporte, desde que os referidos acordos estejam firmados	NÃO ATENDIDO
TRANSP. TURISTICA PETITO	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	O Autos 7860 - Pradópolis - Barrinha, não consta da relação de linhas do sistema atual.	Revisão da lista dos autos atuais no Anexo I	ATENDIDO
PETITO	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	No sistema futuro, a linha Guariba - Ribeirão Preto (Suburbana) que hoje é operada utilizando as Rodovias SP 253 e SP 291 não pedagiadas, com pontos de seção na Usina São Martinho, em Pradópolis e Dumont deixa de existir, passando a existir a Linha Guariba - Ribeirão Preto (Rodoviária), com ponto de seção em Jaboticabal, utilizando as Rodovias SP 253 e SP 333, com duas praças de pedágios e km maior, sendo que essa situação traria prejuízo para o usuário por elevar o custo de sua viagem, além de deixar de atender o seccionamento. A situação futura prevista pela ARTESP aumenta em 28 quilômetros o deslocamento do usuário.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
TRANSP. TURISTICA PETITO	Anexo I - Termo de Referência	Linhas do sistema futuro	Outra situação que deve ser revista é com relação a Linha Ribeirão - Pradópolis com ponto de seção em Dumont, com aproximadamente 40 km, passaria de Suburbana para Rodoviária, aumentando o custo para o usuário.	Revisão da lista dos autos do sistema futuro da ARTESP.	RESPOSTA 1
TURISMAR TRANSP. E TURISMO	Anexo I	Criar Linha	Linha operada pelos Autos 6918 e 8700, em operação e não contemplada no modelo futuro, em plena operação, gerará prejuízos e desconforto aos usuários.	Criar Linha Suburbana na área 4: Marília - Oscar Bressane - Lutécia - Paraguaçu Paulista - Rancharia - Iepê - Nantes - Taciba.	RESPOSTA 1
TURISMAR	Anexo I	421.059	Ess linha é operada através dos Autos 7411, criada no modelo futuro, sem o seccionamento de Lins de característica rodoviária, OCORRE A OPERAÇÃO DESSA LIGAÇÃO É DE CARACTERÍSTICA SUBURBANA, caso não ocorra a reversão, os usuários sofrerão prejuízos em razão do acréscimo de custo.	Transformação da Linha aludida de Rodoviária para Suburbana, com acréscimo de Lins, como final de linha.	RESPOSTA 1
TURISMAR	Anexo I	411.041	Ess linha é operada através dos Autos 8699, criada no modelo futuro, sem o seccionamento de Bora de característica rodoviária, OCORRE A OPERAÇÃO DESSA LIGAÇÃO É DE CARACTERÍSTICA SUBURBANA, caso não ocorra a reversão, os usuários sofrerão prejuízos em razão do acréscimo de custo.	Transformação da Linha aludida de Rodoviária para Suburbana, com acréscimo de Lins, com o seccionamento de Bora.	RESPOSTA 1
TURISMAR TRANSP. E TURISMO	Anexo I	411.044	Ess linha é operada através dos Autos 7548, criada no modelo futuro, sem o seccionamento de Ribeirão do Sul de característica rodoviária, OCORRE A OPERAÇÃO DESSA LIGAÇÃO É DE CARACTERÍSTICA SUBURBANA, caso não ocorra a reversão, os usuários sofrerão prejuízos em razão do acréscimo de custo.	Transformação da Linha aludida de Rodoviária para Suburbana, com acréscimo do seccionamento de Ribeirão do Sul.	RESPOSTA 1
ELUX SS EXPRESSO	Edital	22.3 - Tarifa litorânea	Em função da maresia, do tipo de trajeto em região serrana, do tipo de operação, com intensos congestionamentos, tudo como esta no BLOG da ECOVIAS.com.br (uma viagem de 1:10 pode chegar a mais de 09:00), excesso de acidentes (sendo que existe um único trajeto pela via Anchieta), operação comboio, o desgastes das peças e dos componentes dos ônibus são no mínimo 120% maior do que nas demais regiões do estado. Ainda nesta esteira, o consumo de combustível é no mínimo 25% maior do que em outras regiões do Estado. Para suportar esse tipo de custo extra existe atualmente a tarifa Litorânea.	Solicita-se a inclusão da tarifa litorânea na concessão.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	1.5. São serviços delegados de competência específica da Concessionária: I. A operação [...] e itinerários, de acordo com o Projeto de Operação Básico a ser [...]	Considerando que nas definições do Edital e demais documentos utiliza-se a expressão "Plano de Operação", podemos concluir que há um equívoco na cláusula 1.5, I, do Edital (p. 4) ao mencionar "Projeto de Operação"?	I. A operação [...] e itinerários, de acordo com o Plano de Operação Básico a ser [...]	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	3.6.1.1. Será entendido como vínculo de controle, o poder de dirigir, de forma direta ou indireta, interna ou externa, de fato ou de direito, individualmente ou por acordo, as atividades sociais ou o funcionamento da empresa	A Cláusula 3.6 do Edital (p. 8) trata da proibição de um mesmo licitante apresentar duas propostas no processo licitatório. Os Itens 3.6.1.1 e 3.6.2 (p. 8) apresentam a definição do conceito de vínculo de controle, ampliando a disposição geral, incluindo o "vínculo de controle, o poder de dirigir, de forma direta ou indireta, interna ou externa, de fato ou de direito, individualmente ou por acordo". Igual situação de ampliação do conceito de controle está contido no item 3.6.2 IV. Questionamento: A utilização de expressões como "o poder de dirigir, de forma direta ou indireta, interna ou externa, de fato ou de direito" (G.N., p. 8, item 3.6.1.1) e "sem prejuízo de outras situações fáticas" (G.N., p. 8, item 3.6.2) não são dotadas de alto grau de subjetividade, violando o princípio do julgamento objetivo?	Exclusão das cláusulas indicadas por não possuírem objetividade na comprovação dos fatos indicados	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	3.7. No caso de participação em consórcio [...], dentre outros dispositivos, declaração expressa: c) De que o prazo de vigência é no mínimo igual ao prazo do contrato, acrescido de 5 (cinco) anos;	A Cláusula 3.7, alínea "c" (p. 9) determina que a vigência do consórcio igual ao período do consórcio acrescida de 5 (cinco) anos. Entende-se que tal prazo adicional é desnecessário a fará com que as empresas mantenham uma relação jurídica sem propósito direto. Sugere-se a revisão dessa exigência.	Exclusão da alínea "c" da cláusula 3.7.	NÃO ATENDIDO

SETPESP-1	Edital e Regulamento (Anexo III)	7.1 (edital) e art. 122 do regulamento	Cláusula 7.1 (p. 13): O Regulamento (anexo III da minuta do Edital) traz, no art. 122, a possibilidade de apreensão do veículo utilizado no transporte irregular. A norma é de supremacia especial, pois somente aplicável aos concessionários. A fiscalização do transporte irregular por terceiros dar-se-á com fundamento no CTB?	Incluir cláusula no edital evidenciando que a fiscalização dos clandestinos se dará pela aplicação do CTB e demais normas e legislações que venham a ser implementadas	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	12.1. O envelope nº 1 deverá ser faceado por Carta de Apresentação e Credenciamento, de acordo com o Anexo VIII - Carta de apresentação e credenciamento, bem como, em caso de consórcio, o compromisso público e particular de constituição, conforme item 13.5.4, inciso I deste edital, de maneira a permitir a identificação imediata das empresas que compõem os consórcios proponentes.	Considerando a redação da Cláusula 12.1 (p. 15), verifica-se a exigência de entrega do Compromisso público ou particular de constituição de consórcio faceando o envelope nº 1. Tendo em vista que tal documento é exigido no envelope nº 3 (Cláusula 13.2, VI – p. 33), entende-se que faceando o envelope nº 1 seria suficiente que as empresas integrantes do consórcio outorguem procuração para a empresa a empresa líder, caracterizando a relação entre as empresas e a validação da procuração outorgada pela líder para o credenciado (sem a necessidade de apresentação do contrato social ou estatutos de todas as empresas integrantes do consórcio, tendo em vista que toda essa documentação constará no envelope nº 3, não havendo necessidade para duplicidade de documentação).	12.1. O envelope nº 1 deverá ser faceado por Carta de Apresentação e Credenciamento, de acordo com o Anexo VIII - Carta de apresentação e credenciamento, bem como, em caso de consórcio, por procuração outorgada por todas as empresas integrantes do consórcio para a empresa líder.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	Cláusulas 12.2.2 e 3.6.2, I	Considerando a redação da Cláusula 12.2.2 (p. 16) em conjunto com a redação da Cláusula 3.6.2. indaga-se como deverá ser apresentada a árvore acionária (até a pessoa física) no caso da pessoa física participar do Conselho de administração (cláusula 3.6.2, I), tendo em vista que tal pessoa não detém ações ou participação na empresa, mas tão somente detém assento no conselho de administração da empresa?	Excluir a cláusula 3.6.2., I., ou explicitar como deverá ser efetuada a comprovação solicitada e excluir o inciso IV, pois no caso de sociedades e capital aberto tal comprovação poderá ser impossível de ser cumprida.	VIDE EDITAL
SETPESP-1	Edital	12.2.2 A árvore de controle das Proponentes, considerado inclusive as situações que caracterizam controle empresarial exemplificadas na cláusula 3.6.2. até o nível de pessoa física.	Considerando a redação da Cláusula 12.2.2 (p. 16), sugere-se que a ARTESP esclareça na redação da cláusula a necessidade ou não de apresentação do contrato social ou estatutos das empresas controladoras como forma de comprovação da relação societária.	No caso de INCLUIR: 12.2.2, I: A proponente deverá apresentar o contrato social das controladoras até a comprovação da pessoa física.	VIDE EDITAL
SETPESP-1	Edital	[...] , para selecionar, pelo critério de maior valor de oferta pela outorga para cada uma das área de operação apresentada neste edital de concessão (art. 15, I, da lei nº 8.987/95), [...]	No preâmbulo do edital existe a afirmação de que o critério é de maior outorga, porém destaca tratar-se do artigo 15, I, da Lei nº 8.987/95. Entendemos que o correto seria artigo 15, II, da Lei nº 8.987/95. Sugere-se revisão desse item no preâmbulo.	[...] , para selecionar, pelo critério de maior valor de oferta pela outorga para a área (COLOCAR O NÚMERO DA ÁREA) (art. 15, II, da lei nº 8.987/95), [...]	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	Proclamado o resultado final do certame, o objeto será adjudicado ao vencedor nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas.	Na página 4 do Edital é feita referência à adjudicação ao vencedor “nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas”. Podemos considerar que as condições técnicas se referem à idade média da frota e tempo necessário para atingi-la (cláusula 13.1.7, p. 30)?	Esclarecer o sentido do termo destacado.	AS CONDIÇÕES TÉCNICAS SÃO TODAS AS EXIGÊNCIAS DO ENVELOPE 2
SETPESP-1	Edital	Cláusula 1.3.1	Na cláusula 1.3.1 (p. 4) do Edital aponta-se que “estão englobados na Concessão os serviços de programação, operação e venda de passagens”. Levando-se em conta a redação da cláusula 5ª, cláusula 5.1, I, da minuta do contrato e cláusula 1.5 do próprio Edital (p. 4), podemos considerar que a expressão “operação” se refere aos serviços e a expressão “programação” na cláusula 1.3.1 do Edital se refere a “ligações”?	Esclarecer o sentido do termo destacado.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	XXXVII. Proposta comercial: documento contendo o compromisso da oferta de maior desconto em relação à tarifa de referência apresentada neste edital.	Cláusula 2, XXXVII (p. 6), a definição de proposta comercial está em desacordo com o inteiro teor do Edital e critério de julgamento (maior valor de outorga e não menor tarifa). Sugere-se compatibilizar essa cláusula com as demais cláusulas do edital.	XXXVII. Proposta comercial: documento contendo o compromisso da oferta de maior valor de outorga.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	Cláusula de documentos de habilitação	O edital de licitação não exige a apresentação da declaração de trabalho de menor (art. 27, V da lei 8.666/93). Sugere-se a inclusão dessa declaração	Incluir a exigência de declaração sobre o trabalho de menor	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	Cláusula de documentos de habilitação	A lei estadual 10.218/99 proíbe a contratação de empresa que tenha tido diretor, gerente ou empregado condenado por crime ou contravenção em razão da prática de atos de preconceito de raça, de cor, de sexo ou de estado civil, ou pela adoção de práticas inibidoras, atentatórias ou impeditivas do exercício do direito à maternidade ou de qualquer outro critério discriminatório para a admissão ou permanência da mulher ou do homem no emprego. Sugere-se a inclusão de declaração da licitante afirmando não possuir em seu quadro profissional que se enquadre nessa situação.	Incluir declaração sobre o tema exposto	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	Cláusula de documentos de habilitação	A Constituição Estadual de São Paulo proíbe, em seu art. 117, § único a contratação de empresas que não atendam às normas relativas à saúde e segurança no trabalho. Sugere-se a inclusão de declaração na qual a licitante afirme cumprir tal requisito	Incluir declaração sobre o tema exposto	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	Cláusula de documentos de habilitação	A minuta de edital não prevê validade para as certidões que não possuem de forma expressa sua indicação. Sugere-se a inclusão de validade de 90 dias para tais certidões.	INCLUIR: No caso das certidões que não possuem validade expressa, será considerada a validade de 90 (noventa) dias.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	Cláusula 2, XXXVIII e demais	As definições de receita acessória e serviços complementares (p. 7) estão em desacordo com o art. 11 da Lei nº 8.987. Há pouco rigor técnico ao longo do Edital sobre esse tema (p. 4, item 1.4, p. 13, itens 8.2 e 8.3). Sugere-se a revisão do conceito de receita acessória.	Rever a definição para esclarecimento das receitas abarcadas no conceito	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital de anexos	Diversas cláusulas	Em função da Lei de Mobilidade Urbana sugere-se que a definição de Tarifa seja revisada, adotando-se a mesma existente na citada lei, adotando-se o conceito de Tarifa de Remuneração e Tarifa Pública.	Incluir o conceito de tarifa pública e tarifa de remuneração	NÃO ATENDIDO

SETPESP-1	Edital	3.3. Poderão participar da licitação sociedades brasileiras ou estrangeiras, isoladamente ou consorciadas, sendo admitidos consórcios de sociedades brasileiras, consórcios de sociedades brasileiras com estrangeiras, ou consórcio de sociedades estrangeiras, que atenderem às exigências deste edital.	A redação da Cláusula 3.3. (p. 8) permite a participação de consórcio formado apenas por empresas estrangeiras. Recentes contratações de empresas estrangeiras por parte do governo resultaram em problemas na execução dos serviços, fato bastante preocupante quando se trata de execução de serviço essencial. Para contornar esse potencial problema a Cláusula 3.3.1 determina que no caso de consórcio formado por empresas brasileiras e estrangeiras a liderança seja da empresa brasileira, contudo permite a participação isolada de empresa estrangeira (fato diverso do constante na apresentação da audiência pública – slide 29), trazendo o potencial problema de execução dos serviços novamente à esfera das possibilidades. Sugere-se que o edital permita a participação de empresas estrangeiras apenas em consórcio, inclusive com limitação a 49%, parâmetro usado no setor aéreo.	3.3. Poderão participar da licitação sociedades brasileiras isoladas, sendo admitidos consórcios de sociedades brasileiras e consórcios de sociedades brasileiras com estrangeiras, que atenderem às exigências deste edital, limitada a participação a 49% (quarenta e nove) por cento.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	3.5. As proponentes vencedoras deverão instalar sua sede , bem como suas garagens, em municípios pertencentes à sua respectiva Área de operação e/ou área neutra, nos limites do Estado de São Paulo.	A redação da Cláusula 3.5 (p. 8) determina que as empresas vencedoras deverão instalar sua sede em município da área de operação. Entende-se que a exigência deveria se restringir à instalação de administração e não da sede. Imaginando-se que uma empresa com sede em outro Estado da Federação vença a licitação, por força da cláusula 3.5 tal empresa deverá alterar sua sede para o Estado de São Paulo? Sugere-se que a exigência seja de instalação de administração específica da concessão na área de operação, bem como a instalação das garagens.	3.5. As proponentes vencedoras deverão instalar a administração do contrato , bem como suas garagens, em municípios pertencentes à Área de operação e/ou área neutra, nos limites do Estado de São Paulo.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	5.3. Os representantes credenciados deverão assinar e reconhecer firma de todas as declarações e documentos referidos neste edital	A redação da Cláusula 5.3 (p. 12) exige que o credenciado para representar a empresa (ou consórcio de empresas) no processo administrativo da licitação assine todas as declarações e documentos exigidos no edital. Analisando essa cláusula com a 5.7 (p. 12) verifica-se a possibilidade de alteração do credenciado ao longo do processo licitatório. Neste caso questiona-se: a) Sendo o responsável pela empresa a pessoa com poderes para assumir encargos e ofertar perante o poder público qual a necessidade do credenciado (que possui poderes apenas para representar a empresa em um processo administrativo específico) assinar toda a documentação, inclusive a oferta de outorga? b) No caso de utilização da cláusula 5.7, ou seja, a alteração do credenciado, este terá que validar todas as declarações contidas na proposta?	Excluir a cláusula citada e revisar o Anexo VIII	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	Cláusulas 12.1 e 5.2.1	Na cláusula 12.1 existe a indicação de que o envelope nº 1 deverá ser faceado pela Carta de Apresentação e Credenciamento (anexo VIII). Na cláusula 5.2.1 exige a apresentação de procuração outorgando os poderes para a representação. Sugere-se que o edital apresente um modelo de procuração, ou incorpore tais poderes no Anexo VIII de tal forma que evite quaisquer dúvidas referentes aos poderes outorgados	Incluir no Anexo VIII as declarações necessárias para transformá-lo em procuração e credenciamento.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	8.2, III. Seja revertido à ARTESP o montante de 20% (vinte por cento) do total das receitas acessórias brutas auferidas.	A redação da Cláusula 8.2, III, determina que a concessionária deverá repassar para a ARTESP 20% das receitas acessórias brutas. Entende-se que essas receitas estão sujeitas a regime tributário específico, de modo que a partição com a ARTESP deve ter por base a receita líquida e não a receita bruta. Ainda, a alíquota se revela onerosa, levando-se em conta que há a previsão de ônus variável de 2%.	8.2, III. Seja revertido à ARTESP o montante de 2% (dois por cento) do total das receitas acessórias líquidas auferidas.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	8.3. As receitas provenientes da prestação de serviços alternativos, complementares, acessórios ou projetos associados (ex: transporte de encomendas, publicidade, etc.) devem ser obrigatoriamente apresentadas à ARTESP, nos termos do Contrato de Concessão e respectivos anexos, porém, contabilizados em separado.	A Cláusula 8.3 (p. 13) não apresenta de forma clara as receitas que deverão ser repartidas com a ARTESP, podendo gerar dúvidas ao longo do contrato de concessão. Sugere-se a inclusão nos exemplos dados do aluguel do bagageiro.	8.3. As receitas provenientes da prestação de serviços alternativos, complementares, acessórios ou projetos associados (ex: aluguel de bagageiro, transporte de encomendas, publicidade, etc.) devem ser obrigatoriamente apresentadas à ARTESP, nos termos do Contrato de Concessão e respectivos anexos, porém, contabilizados em separado.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.8.7.1, I. A garantia deverá ser acompanhada de carta de instituição financeira, com firme compromisso de fornecer o "Performance Bond", no caso da Proponente sagrar-se vencedora do certame.	A Cláusula 13.8.7.1, I (p. 35) determina que o BID BOND deverá ser acompanhada de carta da instituição financeira, com firme propósito de fornecer o "Performance Bond". a) Como a licitante apresentará a carta da instituição se apresentar a garantia em espécie ou outra forma prevista em lei que não a o Bid Bond? b) Essa exigência não extrapola o rol taxativo existente na legislação? c) A licitante poderá apresentar Bid Bond de uma instituição e carta de outra instituição?	Excluir o inciso I	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	Pontuação EP2	A redação da cláusula 13.1.6.1 – b (p. 29) referente à nota EP2 indica que será admitido o somatório de atestados técnicos. Entende-se que o referido somatório poderá ser feito com atestados de empresas diferentes participantes do consórcio. Sugere-se que a redação da citada cláusula seja explícita sobre esse tema.	Definir, evidenciando nas cláusulas necessárias, que o referido somatório poderá ser feito com atestados de empresas diferentes participantes, na hipótese de consórcio	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	Numeração das cláusulas do envelope nº 3	As cláusulas referentes ao envelope nº 3 estão numeradas como cláusula 13, contudo entende-se tratar-se de cláusula 14 e assim sucessivamente.	Renumerar as cláusulas	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.2. [...] Serão desclassificadas as propostas em que a Descrição da Fase de Transição seja insatisfatória, de acordo com o estabelecido no Anexo VI – Critérios para Elaboração da Descrição da Fase de Transição e Plano de Negócios.	Cláusula 13.2, Fase de Transição (p. 32): O termo insatisfatório é subjetivo. Parece-nos adequada uma redação objetiva.	13.2. [...] Serão desclassificadas as propostas em que a Descrição da Fase de Transição seja realizada em desacordo com o estabelecido no Anexo VI – Critérios para Elaboração da Descrição da Fase de Transição e Plano de Negócios	ATENDIDO

SETPESP-1	Edital	13.2., IV.Termo de compromisso de constituição de consórcio da Concessionária .	A minuta de edital apresentou a Cláusula 13.2, IV (p. 33), contudo entende-se tratar-se do item III. Ainda nessa cláusula entende-se que o correto é “[...] constituição de consórcio do licitante” e não do concessionário.	13.2., III.Termo de compromisso de constituição de consórcio do Licitante .	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.5.5. No caso de entidades privadas de previdência complementar [...]	A disposição prevista na Cláusula 13.5.5 (p. 33) parece-nos inaplicável ao modelo de licitação proposto. Sugere-se a revisão, ou até mesmo a exclusão dessa cláusula	Excluir a cláusula	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.6.4. Prova de regularidade relativo à Seguridade Social.	A redação da Cláusula 13.6.4 (p. 34) solicita a Prova de Regularidade relativa à Seguridade Social; contudo, tal certidão é apresentada em uma única certidão de tributos federais.	Excluir a cláusula por ser emitida certidão conjunta já solicitada na cláusula 13.6.3.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.6.3. Prova de regularidade para com [...]	A redação da cláusula 13.6.3 (p. 33) não deixa claro quais certidões devem ser apresentadas. Sugere-se a especificação clara das certidões a serem incluídas no envelope de habilitação.	INCLUIR OS INCISOS: I - Fazenda federal: certidão negativa ou positiva com efeito de negativa de débitos federais emitida pela Receita Federal; II - Fazenda Estadual: certidão negativa ou positiva com efeito de negativa inscritos e não inscritos na dívida ativa referentes a débitos de ICMS; III - Fazenda Municipal: certidão negativa ou positiva com efeito de negativa de tributos mobiliários não inscritos na dívida ativa.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.7.1. Declaração comprometendo-se a possuir em seu quadro, no momento da assinatura do contrato, um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação e um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em planejamento ou programação ou um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em ambos, cujas atividades sejam de características semelhantes aos do objeto deste edital. A comprovação da experiência deverá ser feita através de atestado(s) devidamente acervados(s) no conselho profissional competente.	A redação da Cláusula 13.7.1 (p. 34) parece-nos um pouco confusa. Entendeu-se que a licitante poderá apresentar 2 (dois) profissionais, sendo um de operação e outro de planejamento (ou programação) ou apresentar um único profissional (operação e planejamento ou operação e programação). Sugere-se que a redação da cláusula seja mais explícita indicando se este entendimento é o correto. Ainda nesta cláusula sugere-se que a ARTESP indique exemplos de profissionais que poderão comprovar as atividades.	13.7.1. Declaração comprometendo-se a possuir em seu quadro, no momento da assinatura do contrato, um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação e um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em planejamento (ou programação) ou um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em ambos (operação e planejamento) , cujas atividades sejam de características semelhantes aos do objeto deste edital. A comprovação da experiência deverá ser feita através de atestado(s) devidamente acervados(s) no conselho profissional competente. INCLUIR INCISO: I - O profissional poderá comprovar ter exercido a função de coordenação, gestão ou execução das atividades descritas nesta cláusula, incluindo atividades de gestão da equipe responsável pela execução das atividades descritas, podendo ser arquiteto, engenheiro, administrador etc.	REVISADA A REDAÇÃO DA CLAUSULA 13.7.1, NÃO ATENDIDO EXCLUSÃO DA COMPROVAÇÃO E INCLUSÃO DE NOVA REDAÇÃO
SETPESP-1	Edital	13.7.1 e 13.7.2	É sabido que muitos profissionais que atuam nas empresas do ramo de transporte rodoviário e suburbano de passageiros possuem as mais variadas formações e muitos não possuem atestação acervada na entidade de classe pelo simples fato de não terem necessidade de tal documento por não participarem de processo licitatório. Sabe-se também que alguns órgãos como o CREA apresentam burocracia bastante complexa e demorada para a obtenção desses acervos; a obrigatoriedade de apresentação de acervos poderá impedir que empresas do ramo participem do processo licitatório. Diante desse fato sugere-se que a comprovação de experiência seja efetuada com a apresentação de vínculo com empresas de transporte rodoviária ou suburbana de passageiros com a execução das atividades solicitadas pelo tempo mínimo exigido no edital.	Exclusão da exigência de acervo do atestado e comprovação de experiência pelo tempo de atividade em empresas de operação de transporte coletivo.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.7.2.	A redação da Cláusula 13.7.2 (p. 34) solicita apresentação profissionais com experiência em manutenção de ônibus. Ainda nessa cláusula existe a determinação de que deve ser apresentado 1 profissional para cada 100 veículos, sendo obrigatoriamente 1 engenheiro mecânico e os demais engenheiros ou tecnólogos. Entende-se que a quantidade de profissionais necessários será determinada pela quantidade de veículos apresentados na metodologia de execução da proponente, portanto podendo variar para um mesmo lote (ex: um proponente programa sua rede de transporte com 501 veículos e outro proponente para o mesmo lote programa a sua rede com 499 veículos). Em função do destaque dado pela ARTESP à exigência de 1 engenheiro mecânico e para a manutenção do princípio da isonomia entende-se que os proponentes devem apresentar 1 engenheiro mecânico com experiência de 5 anos em manutenção de ônibus, sendo que os demais profissionais (engenheiros ou tecnólogos) não precisam comprovar experiência anterior. Sugere-se que a ARTESP revise a citada cláusula de forma a evidenciar esse entendimento.	13.7.2. Declaração comprometendo-se a possuir em seu quadro, no momento da assinatura do contrato, 1 (um) engenheiro mecânico com experiência mínima de 5 (cinco) anos e 1 (um) profissional, podendo ser engenheiro ou tecnólogo, para cada 100 (cem) veículos.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.7.2. [...]. A comprovação da experiência deverá ser feita através de atestados com os respectivos acervos no CREA .	Com relação ao acervo de atestados (CAT) de engenheiros mecânicos exigidos na minuta de edital de licitação é importante ressaltar que a maioria esmagadora desses profissionais não possui atestados acervados pelo simples fato de não terem qualquer tipo de necessidade desse documento. O CAT serve essencialmente para a participação em processos licitatórios, não tendo qualquer outro sentido prático na vida cotidiana desses profissionais; sabe-se também que o processo de obtenção de CAT é bastante burocrático e demorado. Dessa forma engenheiros com larga experiência na atividade não estão, segundo as definições do edital, aptos a participar do processo licitatório. Tal exigência poderá gerar a impossibilidade de participação de muitas empresas em função da falta de CAT de seus profissionais. Sugere-se que a ARTESP revise essa exigência solicitando a apresentação de comprovação de tempo de experiência através de vínculo com empresa de operação de ônibus (ex: carteira de trabalho ou contrato de prestação de serviço, com qualquer empresa e não obrigatoriamente com a licitante) firmado pelo período exigido.	13.7.2. [...]. A comprovação da experiência deverá ser feita através de demonstração de tempo de trabalho em atividade de mecânica de ônibus, através de comprovação de vínculo empregatício ou contrato de prestação de serviço, além de demonstrar ter inscrição no CREA no período relacionado.	NÃO ATENDIDO

SETPESP-1	Edital	13.7.2., a. [...] de experiência(s) (ex: operação de transporte de característica rodoviária), [...]	A redação da Cláusula 13.7.2, alínea a (p. 34) cita como exemplo a “experiência em operação em transporte de característica rodoviária”, porém entende-se que esse exemplo não representa o caso da manutenção de veículos ônibus. Sugere-se a revisão do exemplo.	13.7.2., a. [...] de experiência(s) (ex: manutenção de ônibus), [...]	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.7.3. [...]. Para o presente EDITAL [...]. Com relação a profissionais [...], o contrato de prestação de serviços.	A cláusula 13.7.3 (p. 34) permite que o profissional firme contrato de prestação de serviço com o licitante. Entende-se que tal contrato poderá ser condicional, ou seja, poderá conter cláusula indicando que somente vigorará caso o licitante sagre-se vencedor do certame e assine o contrato de concessão. Sugere-se que tal possibilidade seja explicitada.	13.7.3. [...]. Para o presente EDITAL [...]. Com relação a profissionais [...], o contrato de prestação de serviços, podendo este possuir cláusula de validade condicionada à assinatura do contrato de concessão.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.8.1	A redação da Cláusula 13.8.1 (p. 35) não deixa claro o procedimento para a apresentação do balanço sob a forma de SPED, incluindo a exigência de Autenticação na Junta comercial (também no caso do SPED). Sugere-se que a ARTESP revise esta cláusula incluindo de forma expressa quais elementos devem ser apresentados (ex: balanço, DRE, termo de abertura e encerramento, recibo de entrega e autenticação na Junta) e também a apresentação sob a forma de SPED.	INCLUIR INCISOS: I - A licitante deverá apresentar: Balanço, DRE, Termo de abertura e encerramento, Recibo de envio para a Receita Federal e Autenticação na junta, podendo este último ser entregue o protocolo de pedido de autenticação. II - Para sociedades anônimas deverá ser apresentado também as publicações do balanço no Diário Oficial e Jornal de Grande circulação, devidamente registrados na junta comercial, além da ata de aprovação do balanço e as devidas publicações (D.O. e jornal de grande circulação) registrados na junta comercial.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.8.1	A expectativa de entrega das propostas, constante na apresentação da audiência pública, era de final de abril de 2016. Com a prorrogação da data da consulta pública imagina-se que a nova previsão de entrega das propostas ocorrerá em meados de junho ou início de julho. Segundo a legislação nesse período será exigido o balanço do ano exercício 2015, o qual deve ser entregue no final de abril de 2015. A minuta de edital de licitação exige a apresentação da autenticação na junta comercial, ocorre que a JUCESP possui a portaria nº 18 de 25 de julho de 2015 regramdo o procedimento de obtenção da citada autenticação nos balanços enviados via SPED. Na citada portaria a JUCESP é bastante clara ao afirmar que possui um acúmulo de pedidos existindo considerável demora para a obtenção desse documento, criando regulamentação para a obtenção da autenticação apenas em casos de urgência comprovada. Diante desse fato que foge da responsabilidade e da esfera de atuação das empresas sugere-se que a ARTESP exija o Termo de autenticação da JUCESP ou o protocolo do pedido	INCLUIR INCISOS: I - A licitante deverá apresenta: Balanço, DRE, Termo de abertura e encerramento, Recibo de envio para a Receita Federal e Autenticação na junta, podendo este último ser entregue o protocolo de pedido de autenticação. II - Para sociedades anônimas deverá ser apresentado também as publicações do balanço no Diário Oficial e Jornal de Grande circulação, devidamente registrados na junta comercial, além da ata de aprovação do balanço e as devidas publicações (D.O. e jornal de grande circulação) registrados na junta comercial.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.8.7, V. Para empresas sediadas no exterior e para as sociedades civis, fundos e fundações, admitir-se-ão documentos equivalentes, no que couber.	A Cláusula 13.8.7, V (p. 36) parece-nos deslocada no edital, tendo em vista que trata da forma de apresentação de documentos para empresas estrangeiras, fundos e fundações. Sugere-se revisar o posicionamento dessa cláusula.	Efetuar sua exclusão.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	13.8.7, XI, F. Deixar a [...], conforme previsto na cláusula 8.3 .	A redação da Cláusula 13.8.7, XI, F (p. 36) faz remissão à cláusula 8.3, contudo entendemos tratar-se da cláusula 9.3.	13.8.7, XI, F. Deixar a [...], conforme previsto na cláusula 9.3 .	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	16.2, III e IV	A redação da Cláusula 16.2, III e IV (p. 38) faz remissão ao capítulo 13 e ao item 13, contudo entendemos tratar-se da cláusula 14 e item 14	Corrigir a remissão ao capítulo	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital e contrato	19.1. O prazo de vigência da Concessão será de 15 (quinze) anos, contados do momento da assinatura do contrato.	A redação da Cláusula 19.1 (p. 39) e a Cláusula 7.1 do contrato (p. 9) determinam que o prazo de vigência da concessão terá seu início com a assinatura do contrato, porém entende-se que o prazo deveria se iniciar com o início da operação, dessa forma o fluxo de caixa contará anos completos de operação, caso seja mantida a opção contida na citada cláusula o fluxo de caixa apresentado não poderá conter, no primeiro ano, os dados de operação completos (12 meses) tendo em vista que a operação (receitas e despesas) não ocorrerá no dia seguinte à assinatura do contrato. Sugere-se que a ARTESP revise o marco inicial da contagem do prazo da concessão	19.1. O prazo de vigência da Concessão será de 15 (quinze) anos, contados do momento do início da operação.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	19.3. A concessionária deverá ao final da concessão, disponibilizar todos os meios necessários para a assunção dos serviços de outrem, transferindo-lhe as informações operacionais referentes aos serviços.	A redação da Cláusula 19.3 (p. 39) determina que a concessionária “deverá, ao final da concessão, disponibilizar todos os meios necessários para a assunção dos serviços por outrem”. Na cláusula 25 são expressos os bens reversíveis no advento do termo contratual. A redação da cláusula 19.3 apresenta-se genérica, podendo suscitar dúvidas se os veículos e garagens também deverão ser disponibilizados (contrariando a cláusula 25 e criando insegurança jurídica). Sugere-se a revisão dessa cláusula para melhor esclarecimento da questão.	19.3. A concessionária deverá ao final da concessão, fornecer as informações operacionais necessárias para a assunção dos serviços por outrem.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	21.1. A contratante adjudicará o objeto da presente licitação e convocará, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, o adjudicatário para assinatura do contrato no prazo de até 30 (trinta) dias , contado da data da mencionada publicação.	A redação da Cláusula 21.1 (p. 40) determina que o adjudicatário deverá assinar o contrato em até 30 dias. O prazo para registro de consórcio na JUCESP é de aproximadamente 25 dias, caso não ocorram problemas no registro. Nessa situação sugere-se: a) A redação seja alterada prevendo prazo inicial de 60 dias, dessa forma um eventual consórcio vencedor terá tempo hábil para providenciar a documentação necessária, incluindo o registro na JUCESP. b) Seja prevista a prorrogação, uma única vez, por igual período, como prevê a Lei nº 8.666/1993, art. 64, §1º.	21.1. A contratante adjudicará o objeto da presente licitação e convocará, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, o adjudicatário para assinatura do contrato no prazo de até 60 (sessenta) dias, prorrogável por igual período uma única vez , contado da data da mencionada publicação.	VIDE EDITAL
SETPESP-1	ALTERADO REDAÇÃO CONFORME SUGESTÃO CJ	21.2., IV. Integralizou o capital social	Entendemos que a redação da Cláusula 21.2, IV (p. 40) não se aplica a consórcio.	Exclusão do inciso	ATENDIDO

SETPESP-1	Edital	21.3. A concessionária deverá indicar o seu preposto, perante o poder concedente, que será o responsável pela execução do contrato, antes da assinatura do contrato.	A redação Cláusula 21.3 (p. 40) determina que a concessionária indique o seu preposto antes da assinatura do contrato. Em nosso entendimento somente haverá concessionária após a assinatura do contrato e o ato de indicar o preposto é um ato administrativo da concessionária, portanto somente pode ocorrer após a assinatura do contrato. Sugere-se a revisão dessa cláusula, determinando um prazo para a apresentação do preposto após a assinatura do contrato.	21.3. A concessionária deverá indicar o seu preposto, perante o poder concedente, que será o responsável pela execução do contrato 10 (dez) dias após a assinatura do contrato.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	21.6.1	Entendemos que os incisos VI, VII e VIII da Cláusula 21.6.1 (p. 41) não se aplicam ao consórcio. Sugere-se a revisão dos incisos.	Exclusão dos incisos da cláusula 21.6	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	21.6.2. Disponha sobre garantias dos Contratos de Financiamentos, nos quais a Concessionária poderá oferecer em garantia os direitos emergentes da concessão até o limite em que não comprometa a execução dos serviços concedidos, observadas, para tanto, as disposições contidas nos artigos 28 e 28-A da Lei nº 8.987/1995 e mediante prévia autorização da ARTESP. Sendo a vencedora do certame empresa isolada, a mesma não poderá proceder à alterações em sua estrutura e em seu controle societário, bem como deverá guardar observância à disposições dos itens 3.4, 21.6 e 21.6.1, bem como também assinará o Contrato de Concessão nas condições de interveniente-anuente, assumindo todas as responsabilidades contratuais. Também deverá observar e cumprir as disposições constantes no item 21.6.1.	A redação da Cláusula 21.6.2 (p. 41) apresenta conceitos e tratativas sobre temas diversos. Sugere-se a revisão da cláusula para melhor compreensão.	Rever a redação da cláusula como um todo.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	21.7. O capital social subscrito e integralizado [...]	Entende-se que a redação das Cláusulas 21.7 a 21.11 (p. 41 e 42) não se aplicam no caso de consórcios. Sugere-se a revisão dessas cláusulas externando não se aplicam e a revisão das cláusulas que tratam do mesmo assunto no contrato de concessão	Excluir as cláusulas.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital e contrato	21.12. A concessionária deverá submeter à aprovação do Contratante qualquer modificação em seu estatuto, durante todo o período da Concessão, observando o disposto no item 21.6.1.	A cláusula 21.12 (p. 42) e a cláusula 11.1.1 do contrato (p. 12) prevê que a Concessionária deverá submeter à ARTESP qualquer modificação de seu estatuto. Ocorre que o art. 27 da Lei 8.987/95 prescreve que somente a transferência de concessão ou do controle societário da concessionária depende de prévia anuência. Dessa forma sugere-se que seja revisada essa cláusula para que fica de acordo com a legislação vigente.	21.12. A Concessionária deverá submeter à aprovação do Contratante a modificação do seu estatuto ou contrato social que implique na alteração de seu poder de controle ou no caso de transferência da concessão , durante todo o período da Concessão.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	22.6.1. Para a assunção das linhas atuais a Concessionária deverá comunicar os operadores atuais do sistema as datas em que assumirão suas linhas com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da assunção da referida linha. A ARTESP deverá ser informada de cada comunicado realizado.	A redação da Cláusula 22.6.1 (p.43) determina que a concessionária deverá comunicar os atuais operadores a data em que assumirá a operação de suas linhas, contudo a futura concessionária não detém nenhum "poder" sobre os atuais operadores ou qualquer tipo de relação jurídica com eles. Dessa forma sugere-se que a comunicação seja efetuada pela ARTESP com base no cronograma de assunção, conforme previsão da cláusula 22.4 do edital.	22.6.1. Para a assunção das linhas a concessionária em conjunto ARTESP comunicará os operadores atuais do sistema as datas em que a concessionária assumirá suas linhas com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da assunção da referida linha.	VIDE EDITAL
SETPESP-1	Edital	22.14. Os atuais operadores continuarão a prestar os serviços até que as linhas sejam assumidas pelos consórcios ou empresas adjudicatários da presente licitação. Por ocasião dos acordos de assunção das ligações entre os atuais e os futuros operadores, a ARTESP participará das negociações.	A redação da Cláusula 22.14 (p. 43) versa sobre acordo para a assunção das linhas pela concessionária. Ocorre que tal assunção é um direito da concessionária e não deverá ser objeto de acordo, mas sim de determinação por parte da ARTESP. Sugere-se a revisão da redação dessa cláusula.	22.14. Os atuais operadores continuarão a prestar os serviços até que as linhas sejam assumidas pelos futuras Concessionárias.	ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	22.16. A concessionária se submete à regulação da ARTESP, que terá a prerrogativa de criar, modificar ou excluir linhas, sem a necessidade de novas licitações, com o consequente reequilíbrio econômico-financeiro do contrato quando cabível.	A cláusula 22.16 (p. 44) indica que a ARTESP poderá criar, modificar ou excluir linhas, efetuando o devido reequilíbrio contratual. Sugere-se que seja explicitado que as modificações pela ARTESP apenas poderão ocorrer com o concomitante reequilíbrio, definindo que caso o reequilíbrio não ocorra de forma concomitante a concessionária está desobrigada a realizar a alteração determinada pela ARTESP.	22.16. A concessionária se submete à regulação da ARTESP, que terá a prerrogativa de criar, modificar ou excluir linhas, sem a necessidade de novas licitações. A concretização das alterações definidas pela ARTESP somente entrarão em operação após a realização do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Edital	26. Transferência da delegação	A redação da Cláusula 26 (p. 45) versa sobre a "transferência da delegação". Entendemos que o correto é a "transferência da operação". Sugere-se a revisão dessa cláusula.	26. Transferência da operação	ATENDIDO
SETPESP-1	Regulamento	135, §1º. A lavratura da notificação far-se-á em 3 (três) vias de igual teor, devendo o infrator ser notificado através de publicação no Diário Oficial do Estado.	O art. 135, § 1º do regulamento (anexo III) define que a notificação se dará através do Diário Oficial. Sugere-se que a notificação seja feita de forma pessoal ou por e-mail para a concessionária além da publicação no DO.	135, §1º. A lavratura da notificação far-se-á em 3 (três) vias de igual teor, devendo o infrator ser notificado através de publicação no Diário Oficial do Estado e por e-mail.	ATENDIDO

SETPESP-1	Anexo VI	2.3.3. Carta de firma de auditoria contábil independente, emitindo parecer sobre a correção e a completude da estrutura de impostos, contribuições e taxas contemplados no Plano de Negócios.	O anexo VI traz em seu item 2.3.3 (p. 10) a exigência de apresentação de carta de empresa de auditoria independente sobre as estruturas de impostos utilizada no plano de negócios. Entende-se que tal exigência é desnecessária e apenas onerará o custo de preparação de propostas, podendo afastar eventuais interessados. Sugere-se a revisão dessa exigência.	Excluir o item.	ATENDIDO
SETPESP-1	Contrato	23. Cláusula 23 - Cobrança de passagem	A cláusula 9.5.6 do contrato (p. 11) determina que os créditos eletrônicos existentes e não utilizados sejam revertidos no final da concessão. Sugere-se que a ARTESP inclua no edital um período de validade dos créditos revertendo tais valores para a recomposição de eventuais desequilíbrios e/ou permitindo que sejam adquiridos bens reversíveis (previamente autorizados pela ARTESP) pelas concessionárias.	Incluir cláusula 23.1.1. As passagens vendidas e não utilizadas no período de 1 (um) ano da data de sua compra, terão seus valores revertidos para a recomposição de eventuais desequilíbrios ou serão destinados para a aquisição de bens reversíveis, previamente autorizados pela ARTESP.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Contrato	19. Riscos da Concessão	A cláusula 19 do contrato (p. 17) apresenta os riscos da concessão. É sabido que os sistemas de transporte sofrem intensas variações na demanda em função de situações adversas (crises econômicas, subsídio para compra de veículos por particulares, retenção do preço de combustíveis etc.) acarretando o desbalanceamento do fluxo de receita e despesas, podendo gerar sérios problemas na operação (culminando até mesmo a falência da empresa) mesmo sem ter qualquer responsabilidade do operador. Tendo em vista tratar-se de um serviço público essencial sugere-se que a ARTESP inclua nos riscos da concessão um compartilhamento de risco da relação receita/custo.	Incluir fator de correção na fórmula de reajuste tarifário, pela variação do passageiro médio por viagem, medido pela divisão de passageiro-quilometro por quilômetros.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Contrato	22.1, II. Promover o reestabelecimento [...] acordarão quanto à modalidade adotada para a sua recomposição nos termos da Cláusula 20.	A cláusula 22.1, II do contrato (p. 19 e 20 – a numeração dos itens está equivocada existindo duas vezes o item I) indica que as modalidades de recomposição estão indicadas na cláusula 20. Sugere-se que seja indicado que as modalidades estão indicadas no Anexo V, ficando mais evidente e direto o local onde tais modalidades estão descritas.	22.1, II. Promover o reestabelecimento [...] acordarão quanto à modalidade adotada para a sua recomposição nos termos do Anexo V do Edital.	ATENDIDO
SETPESP-1	Contrato	22.2, II, c. Proposição de modalidade [...], nos termos da Cláusula 20.2 [...]	A cláusula 22.2, II, "c" do contrato (p. 20) informa que as modalidades de recomposição do equilíbrio contratual estão descritas na cláusula 20.2 do mesmo contrato. A cláusula 20.2 informa que o Anexo V trata do reajuste e da revisão. Sugere-se alterar a redação da cláusula 22.2, II, "c", indicando que as modalidades estão previstas no Anexo V, em especial no item 4, dessa forma a interpretação fica mais direta.	22.2, II, c. Proposição de modalidade [...], nos termos do Anexo V do Edital [...]	ATENDIDO
SETPESP-1	Contrato	22.4. Somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de eventos de desequilíbrio identificados em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias anteriores à comunicação da Parte pleiteante.	A cláusula 22.4 do contrato (p. 21) limita o período de solicitação da recomposição em 180 dias da ocorrência do evento. A cláusula 22.1, II (p. 19) indica a ocorrência das revisões ordinárias e estabelece que o período analisado será "o período imediatamente precedente ao início da Revisão Ordinária". Entende-se que a cláusula 22.1, II abarca o período entre duas revisões ordinárias consecutivas. Parece-nos que a cláusula 22.4 insere uma limitação de prazo extremamente exíguo e desproporcional. Sugere-se que a ARTESP revise a cláusula indicando que o período da revisão extraordinária poderá incluir eventos que ocorrerem entre a última revisão ordinária e a data do pedido de análise de desequilíbrio ordinário. Tal situação é especialmente relevante após o 13º ano (última revisão ordinária).	22.4. Somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de eventos de desequilíbrio identificados em data posterior ao último reequilíbrio realizado.	VIDE CONTRATO
SETPESP-1	Contrato	22.13 Recebida a notificação sobre o evento de desequilíbrio, a parte terá 30 (trinta) dias para apresentar resposta ao pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.	A cláusula 22.13 do contrato (p. 23) define prazo para a resposta da parte que não solicitou a recomposição do equilíbrio da concessão, porém não existe nenhuma cláusula que indica o prazo que o Poder Concedente possui para a finalização do processo, nem imputa qualquer penalidade ao Poder Concedente caso este não apresente sua resposta no prazo definido na cláusula 22.13. a) Sugere-se que seja inserida penalidade para o Poder Concedente no caso não apresente seu relatório no prazo determinado (tendo em vista que a não apresentação por parte da concessionária acarretará a continuidade do processo). b) Sugere-se que seja inserida cláusula com o prazo para finalização do processo de recomposição, prevendo-se penalidade caso a ARTESP não o finalize.	22.13 Recebida a notificação sobre o evento de desequilíbrio, a parte terá 30 (trinta) dias, podendo ser prorrogado por igual período, para apresentar resposta ao pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. 22.13.1. Caso a parte não se manifeste no prazo acima determinado serão considerados corretos os pleitos e cálculos apresentados no pedido. 22.13.2. O Poder Concedente terá prazo de 60 (sessenta) dias, contados da apresentação do relatório desrito na cláusula 22.13, para finalização do processo de reequilíbrio contratual. Caso não finalize no prazo definido as alegações da Concessionária serão consideradas verdadeiras.	VIDE CONTRATO
SETPESP-1	Contrato	26.5. Os limites de cobertura do seguro de responsabilidade civil não deverão ser inferiores a R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais), por veículo e por evento.	Tendo em vista que o licitante vencedor é obrigado a prestar garantia de execução do contrato, a disposição contida na cláusula 26.5 se mostra redundante em relação à ARTESP, criando ônus excessivo e mesmo dificultando a contratação do seguro de responsabilidade civil.	Excluir cláusula.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Editais	Cláusula 13	O Edital faz menção ao investimento total em cada uma das Áreas de Operação, usando-o para fins de cálculo de garantia da proposta e patrimônio líquido. Porém, não há demonstração do cálculo realizado para fins de apuração do referido investimento total.	Apresentar as planilhas de cálculo dos investimentos totais relativos a cada uma das Áreas de Operação.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Anexo III -Regulamento	art. 105	O art. 105 do Regulamento Complementar (Anexo III) estabelece a indenização para a hipótese de danos e extravio de bagagens. Porém, não há qualquer previsão de efetiva comprovação de danos, o que pode gerar abusos.	Excluir os parágrafos 2º e 3º do art. 105 do Regulamento.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	PDT/Editais / Regulamento	Considerações	Considerando que há definição clara nas regulamentações sobre o que é serviço regular e fretado (contínuo e eventual), e que hoje têm-se uma quantidade absurda de transportadores que transgridem as regras de fretamento, a proposta é que sejam previstas flexibilizações nos embarques de linhas regulares, a fim de que possam ser realizados fora dos terminais oficiais, com o que poderá ser mitigado ou mesmo eliminado o serviço ilegal hoje existente.	Regulamento: "As linhas regulares poderão flexibilizar seus atendimentos, ou criar outros diferenciados, no intuito de atender demandas específicas, partindo, embarcando e desembarcando em pontos fora dos terminais rodoviários, desde que atendidas as regras locais para essas finalidades."	PREVISTO NA LINHA "ESPECIAL"

SETPESP-1	Regulamento	Considerações	Não obstante haja previsão, na regulamentação, sobre transportes ilegais, seria interessante uma legislação ainda mais fortalecida nesse sentido. Por essa razão, acredita-se que a Agência deva desenvolver, em paralelo, um regramento ainda mais específico de sanções ao transporte ilegal.	Sugere-se a elaboração de Lei, preferencialmente, Decreto ou mesmo Resolução que trate especificamente de sanções ao transporte ilegal.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	ANEXO III - REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS	Art. 4º. É vedada a execução de serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros, bem como a utilização de terminais rodoviários de passageiros, pontos de parada, escala e pontos de apoio, sem que, para tanto e conforme o caso, estejam formalmente autorizados. Seção IV - Apreensão do veículo Art. 123. A apreensão de veículo se dará quando for constatado o transporte irregular, não concedido, não permitido ou não autorizado.	Tem-se conhecimento que, atualmente, diversas empresas detentoras de Registro no Serviço de Fretamento (conferido nos termos do art. 19, do Decreto nº 29.912/1989), em suas diversas modalidades, têm utilizado sua frota para realizar, clandestinamente, transporte de passageiros com frequência regular. Dessa forma, em que pese o Decreto nº 61.635/2015 já considerar como irregulares os serviços de transporte de passageiros não concedidos, não permitidos ou não autorizados, bem como o Anexo III do Edital já prever a penalidade de apreensão dos veículos flagrados operando serviços de transporte irregular, é imprescindível que o Anexo III equipare, de forma expressa, ao transporte irregular, aquele realizado, sem situação análoga aos serviços ora delegados, por operadores de fretamento.	ANEXO III - REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS Art. 4º. É vedada a execução de serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros, bem como a utilização de terminais rodoviários de passageiros, pontos de parada, escala e pontos de apoio, sem a devida e formal autorização da ARTESP. Parágrafo único: O registro conferido sob o regime de fretamento (contínuo e eventual, contínuo, ou eventual) não será considerado autorização para execução dos serviços regulares rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros. Seção IV - Apreensão do veículo Art. 123. A apreensão de veículo se dará quando for constatado o transporte irregular, não concedido, não permitido ou não autorizado. Parágrafo único: Equiparar-se-á ao transporte irregular, aquele realizado, em situações análogas aos serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros, por empresas detentoras de Registro no Serviço de Fretamento (contínuo e eventual, contínuo, ou eventual).	ATENDIDO
SETPESP-1	ANEXO III - REGULAMENTO COMPLEMENTAR DOS SERVIÇOS	Capítulo IV - Direitos e Deveres dos Usuários - Art. 32 - XV Poder transportar, sem pagamento, crianças de até cinco anos, observadas as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao transporte de menores.	O atual regulamento aprovado pelo Decreto 29.913, prevê em seu Capítulo IV, Artigo 30, XV "transportar, sem pagamento de passagem, crianças de até 5 (cinco) anos de idade, desde que não ocupem assentos, obedecidas ainda as disposições regulamentares existentes sobre o transporte de menores". A diferença entre o o regulamento futuro previsto e o atual consiste na limitação de ocupação de assentos ("desde que não ocupem assentos"), e tal regra apresenta total consistência, haja vista, por exemplo, que um usuário poderia transportar duas, três ou mesmo cinco crianças gratuitamente, ocupando assentos, muitas das vezes, em horários em que seriam comercializados para clientes do sistema. Não há notícia de problemas com transporte gratuito de crianças, e a limitação evita que haja abusos até mesmo por parte de eventuais pessoas mal intencionados.	Manter a limitação, preservando o texto da atual regulamentação: Capítulo IV - Direitos e Deveres dos Usuários - Art. 32 - XV Poder transportar, sem pagamento, crianças de até cinco anos, desde que não ocupem assento, observadas as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao transporte de menores.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-1	Anexo III - Regulamento	Art. 21	O artigo 21 apresenta as regras de operação de novas ligações interárrias. O seu inciso II determina que "não havendo acordo, a ARTESP avaliará a demanda da nova linha e determinará se a operação será compartilhada ou não, seguindo os seguintes critérios", em seguida apresenta duas situações possíveis, quando há e quando não há demanda suficiente. Ocorre que não há nos documentos apresentados pela ARTESP a definição clara de quando a demanda de uma linha será considerada suficiente. Além da falta de objetividade há outro problema quando analisa-se a situação onde não há demanda suficiente para operação conjunta de nova ligação e ambas as concessionárias desejam operar a linha sem demanda suficiente. Neste caso o regulamento apresenta uma formulação que considera um fator de desempenho (imagina-se que o PD seja referente ao desempenho) e outro fator referente à outorga, apresentando uma formulação incompreensível sobre a consideração dos valores das outorgas.	Necessidade de retirar a subjetividade da consideração de quando uma linha possui demanda suficiente e também eliminar critérios relacionados com valores de outorga para operação de linhas que não possuem demanda suficiente.	VIDE REGULAMENTO
SETPESP-1	Anexo III - Regulamento	Art. 24, parágrafo único	O artigo 24, parágrafo único indica que as concessionárias poderão fazer acordo operacional com outros sistemas de transporte. Entende-se que as futuras concessionárias poderão efetuar acordo, por exemplo, com a EMTU, permitindo que as linhas rodoviárias operem seções metropolitanas. Esse entendimento é correto?	Esclarecimento de dúvida.	PODERÁ HAVER ACORDOS OPERACIONAIS ENTRE SISTEMA DE TRANSPORTES DIFERENTES DESDE QUE HAJA O ACORDO DE AMBOS OS GESTORES.
SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	Foram identificamos 43 pares de origem-destino que estão presentes em mais de 1 área de operação do sistema. Entendemos que não deve haver esse tipo de redundância na operação entre duas áreas pois poderá causar desequilíbrio econômico-financeiro nas áreas	Permitir exclusividade de operação nas áreas licitadas para evitar desequilíbrio econômico nos contratos	ATENDIDO

SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Exemplo de alteração no itinerário que irá encarecer o custo para o usuário e aumentar o tempo de viagem:</p> <p>O sistema futuro previu uma série de linhas atendendo a cidade de Paraguaçu Paulista (412.040; 412.044), porém para atendimento do citado município as ligações futuras terão que efetuar um desvio do itinerário atualmente mais direto (Auto 8618-01), aumentando o percurso em 23 km (através de uma rodovia vicinal).</p> <p>Atualmente os usuários que têm origem nas cidades destacadas acima com destino a São Paulo percorrem uma distância que varia de 646 km (Mirante) até 803 km (Rosana). Com a rede proposta, o usuário que deseje continuar efetuando a ligação entre essas duas cidades, sem transbordo, irá percorrer 23 km a mais, inclusive com queda na qualidade da rodovia percorrida (o desvio do itinerário para Paraguaçu Paulista substitui 37 km de pista dupla por 60 km de pista vicinal, portanto diminui a velocidade comercial, elevando o tempo de percurso e elevando o custo para o passageiro por aumentar a distância percorrida).</p> <p>Verifica-se também que a rede futura excluiu os municípios de Pirapozinho e Boituva do itinerário da linha futura. Ocorre que essas duas cidades estão localizadas no itinerário da linha futura (Pirapozinho localiza-se entre Mirante do Paranapanema e Presidente Prudente; Boituva localiza-se às margens da rodovia Presidente Castelo Branco onde o itinerário das</p>	Permitir que a rede futura possa ser flexibilizada, no sentido de possibilitar que a concessionária possa alterar a rede ao longo da concessão, atendendo aos requisitos de qualidade, aplicando a expertise existente nas equipes de planejamento das empresas de transporte rodoviário no país às necessidades do mercado usuário do sistema intermunicipal.	RESPOSTA 1
SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Exemplo de alteração no itinerário que irá encarecer o custo para o usuário e aumentar o tempo de viagem:</p> <p>O auto do sistema atual 5806-01- Ilha solteira – São Paulo possui extensão total de 662 km, e com a alteração definida na rede futura (linha nova 312.029 – Ilha Solteira - São Paulo) a sua extensão total passará a ser de 725 km. Dessa forma, os passageiros que atualmente efetuam a ligação Ilha Solteira / São Paulo e Pereira Barreto / São Paulo, passarão a ter que pagar tarifa rodoviária mais elevada, em função do acréscimo de quilometragem percorrida o que também se refletirá em aumento do tempo de percurso estimado em 1 (uma) hora.</p>	Permitir que a rede futura possa ser flexibilizada, no sentido de possibilitar que a concessionária possa alterar a rede ao longo da concessão, atendendo aos requisitos de qualidade, aplicando a expertise existente nas equipes de planejamento das empresas de transporte rodoviário no país às necessidades do mercado usuário do sistema intermunicipal.	RESPOSTA 1
SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Exemplo de alteração no itinerário que irá encarecer o custo para o usuário e aumentar o tempo de viagem:</p> <p>A ligação entre as cidades de Mogi Mirim e Mogi Guaçu com São João da Boa Vista representa uma ligação regional importante. Atualmente existem 3 (três) linhas (Autos 0770-01, 0411-01 e 2741-01) que a realizam, sendo que 2 (duas) delas proporcionam a ligação direta (sem a passagem por outro município) das cidades citadas.</p> <p>Na rede futura a ligação direta entre esses municípios foi extinta, obrigando os usuários da linha a ser denominada 111.032 Mogi Mirim – São João da Boa Vista, a percorrer 13 km a mais (portanto 18,5% - passando de 70 km para 83 km), fato este que eleva a tarifa paga pelo usuário além de aumentar o tempo de deslocamento em cerca de 40 minutos.</p> <p>Ocorre que além da elevação do tempo de viagem parte do trajeto passará a ser executado por rodovias vicinais, quando atualmente todo o trajeto é realizado por vias duplicadas, ou seja, irá prejudicar a qualidade do transporte oferecido em relação ao atualmente realizado. (vide mapas em anexo - item 2).</p>	Permitir que a rede futura possa ser flexibilizada, no sentido de possibilitar que a concessionária possa alterar a rede ao longo da concessão, atendendo aos requisitos de qualidade, aplicando a expertise existente nas equipes de planejamento das empresas de transporte rodoviário no país às necessidades do mercado usuário do sistema intermunicipal.	RESPOSTA 1
SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Exemplo alteração nas ligações existentes que irá extinguir ligações, obrigando a realização de transbordos:</p> <p>As linhas 8618-01 (Região de Rosana-Santo André), 6995-02 (Região de Presidente Epitácio-Santo André), 8618-01/6995-02/4656-01 (Região de Presidente Prudente-Santo André) , englobam cerca de 20 municípios, proporcionando ligação direta com a cidade de Santo André.</p> <p>A rede futura definida pela ARTESP extingue essa ligação sendo necessário que os usuários façam o seguinte itinerário para chegarem em seu destino final: CIDADE -> Presidente Prudente, em seguida: Presidente Prudente -> Assis (411.052), e na sequência: Assis -> Santo André (412.013).</p> <p>Ou seja, atualmente os usuários que efetuam a ligação direta entre essas cidades e o município de Santo André, terão que fazer duas integrações para atingirem o mesmo objetivo.</p> <p>Se for analisada a ocorrência cujo destino é a cidade de São Paulo também serão identificados diversos casos onde a obrigatoriedade de integrações será uma realidade inexistente atualmente.</p>	Permitir que a rede futura possa ser flexibilizada, no sentido de possibilitar que a concessionária possa alterar a rede ao longo da concessão, atendendo aos requisitos de qualidade, aplicando a expertise existente nas equipes de planejamento das empresas de transporte rodoviário no país às necessidades do mercado usuário do sistema intermunicipal.	RESPOSTA 1

SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Exemplo de alteração nas ligações existentes que irá extinguir ligações, obrigando a realização de transbordos:</p> <p>O usuário que atualmente se desloca entre Assis e Piracicaba de maneira direta através do auto 7875-01 não terão mais essa ligação direta no sistema futuro. Será necessária uma integração em Campinas (linhas novas: 112.005 – Assis – Campinas + 112.018 – Campinas – Piracicaba), o que ocasionará um aumento de km percorrida pelo usuário de 128 km.</p> <p>Nesta situação o usuário será penalizado tanto em tempo quanto em custo, tendo em vista que o aumento da quilometragem percorrida irá se refletir em maior pagamento de passagem causado pela obrigatoriedade de execução da rede futura.</p> <p>Há casos paralelos na mesma região, tal como a ligação de Ourinhos à Campinas, via Avaré, que passará a ter itinerário de Avaré para Campinas, e cuja demanda é insuficiente para o estabelecimento da ligação, e cujos serviços também serão afetados pelas novas ligações. (vide mapas em anexo - item 3)</p> <p>Para que não seja repetitiva a apresentação de situações onde a rede futura fará com que o usuário, que atualmente é atendido por uma ligação direta, passe a ser obrigado a realizar interações apresenta-se ainda de forma exemplificativa em anexo (item 4) outros casos</p>	Permitir que a rede futura possa ser flexibilizada, no sentido de possibilitar que a concessionária possa alterar a rede ao longo da concessão, atendendo aos requisitos de qualidade, aplicando a expertise existente nas equipes de planejamento das empresas de transporte rodoviário no país às necessidades do mercado usuário do sistema intermunicipal.	RESPOSTA 1
SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Exemplo de redução significativa de frequência em ligações existentes:</p> <p>Atualmente a ligação entre a cidade de Assis e São Paulo possui 20 linhas (autos 4656-01, 4656-02, 6991-01, 6991-02, 6991-03, 6992-01, 6992-02, 6992-03, 6993-01, 6994-01, 6995-01, 6995-02, 6995-03, 8861-01, 8862-01, 8869-01, 8870-01, 8871-01, 8874-01, 9191-01) que possibilitam a realização dessa viagem. Na rede futura apenas duas ligações (412.013 e 412.014) poderão fazer tal ligação de forma direta, reduzindo drasticamente a oferta de viagens para aquela localidade.</p> <p>Não se está afirmando que atualmente são necessárias todas as partidas realizadas naquela localidade, porém por questões operacionais e de logística são oferecidas inúmeras viagens. O fato é que a população está acostumada com a grande quantidade de atendimentos, e passará a ter que conviver com uma possibilidade de deslocamento bastante reduzida em função da obrigatoriedade de operação da rede futura prevista no edital de licitação.</p>	Permitir que a rede futura possa ser flexibilizada, no sentido de possibilitar que a concessionária possa alterar a rede ao longo da concessão, atendendo aos requisitos de qualidade, aplicando a expertise existente nas equipes de planejamento das empresas de transporte rodoviário no país às necessidades do mercado usuário do sistema intermunicipal.	RESPOSTA 1
SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Exemplo de redução significativa de frequência em ligações existentes:</p> <p>Os autos 4889 (com seus dois itinerários) atendem diariamente aos municípios de São Paulo / Osasco / Jundiaí / Campinas / Americana / Mirassol / Tanabi / Cosmorama / Votuporanga / Fernandópolis / Estrela D'Oeste / Jales / Urania / Santa Fé do Sul; e, pelo itinerário secundário atende as seções: São Paulo / Campinas / Americana / Mirassol / Tanabi / Trv.Cosmorama / Votuporanga / Cardoso / Mira Estrela / Indiaporã / Ouroeste / Turmalina / Dolcinópolis / Paranapuã / Santa Albertina / Santa Rita D'Oeste / Santa Fé do Sul. Esses municípios atualmente possuem partidas diárias com destino a São Paulo em função de estarem inseridas no itinerário (principal ou secundário) dos autos 4889. Com a implantação da rede futura (caso essa seja obrigatória na forma em que foi definida) esses municípios passarão a ser atendidos pelas linhas especiais (312.034; 312.041; 312.045; 312.046; 312.052; 312.053; 312.054) , com no mínimo 1 (uma) partida por semana por sentido.</p> <p>Tais cidades não possuem demanda que justifique um grande número de partidas, porém atualmente por questões logísticas e de fornecimento de opções aos usuários, existem partidas diárias. Com a implantação da rede as partidas diárias passarão a ser semanais, reduzindo de forma drástica as opções dos usuários</p>	Permitir que a rede futura possa ser flexibilizada, no sentido de possibilitar que a concessionária possa alterar a rede ao longo da concessão, atendendo aos requisitos de qualidade, aplicando a expertise existente nas equipes de planejamento das empresas de transporte rodoviário no país às necessidades do mercado usuário do sistema intermunicipal.	RESPOSTA 1
SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Exemplo de linhas suburbanas que viraram rodoviárias, encarecendo a tarifa para o usuário</p> <p>A rede futura excluiu qualquer tipo de ligação suburbana entre Presidente Epitácio, Caiuá e Piquerobi, bem como os demais municípios atendidos hoje pela linha 7277-01. Dessa forma, esses usuários passarão a desembolsar valores maiores, de forma diária, para realizarem os seus deslocamentos. Com essa alteração, cerca de 193.000 passageiros pagantes anuais serão afetados, sendo um total de 208.000 passageiros anuais (incluindo idosos) que não terão mais a ligação suburbana entre os municípios descritos.</p>	Para o mais adequado atendimento aos passageiros que fazem uso frequente dos serviços suburbanos, seria verdadeiramente recomendável a manutenção das atuais ligações, aplicando-se a regra proposta somente às requisições de novas ligações suburbanas, que seguramente surgirão ao longo da contratação.	RESPOSTA 1

SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro	<p>Exemplo de linhas suburbanas que viraram rodoviárias, encarecendo a tarifa para o usuário</p> <p>A rede futura não previu qualquer tipo de ligação com característica suburbana Barretos / São José do Rio Preto, fato que irá encarecer o transporte realizado diariamente por diversos passageiros entre essas duas cidades. Vale lembrar que Barretos é uma cidade que tem grande atração de transporte também em função da excelência no tratamento de câncer, e dessa forma a exclusão de ligação suburbana importante na região poderá prejudicar grande quantidade de passageiros diários que dependem desse transporte para a realização de consultas e exames médico-hospitalares.</p> <p>Não obstante pareça um exemplo extremo, há diversas ligações que hoje são suburbanas e que passarão pela mesma dificuldade, se mantida a rede futura (resumimos alguns dos diversos casos no anexo (item 5))</p> <p>Não se afirma, com esse apontamento, que todas linhas devam ser mantidas, mas também não se pode conceber que não haverá perdas para a população com a transformação linear dos serviços.</p> <p>Vale salientar que a grande maioria das linhas suburbanas foram linhas rodoviárias, transformadas justamente pela ausência de demanda, e que tiveram, com a redução tarifária significativa, um importante incremento na utilização dos serviços intermunicipais.</p>	Para o mais adequado atendimento aos passageiros que fazem uso frequente dos serviços suburbanos, seria verdadeiramente recomendável a manutenção das atuais ligações, aplicando-se a regra proposta somente às requisições de novas ligações suburbanas, que seguramente surgirão ao longo da contratação.	RESPOSTA 1
SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro - pg 38	As linhas 212.061 - Severínia - São Paulo e 212.062 - Colina - São Paulo foram alocadas na área 2, o que não faz sentido pois tanto o município de Severínia quanto o município de Colina fazem parte da área 3 e São Paulo é área neutra.	Corrigir a lista de linhas do sistema futuro	ATENDIDO
SETPESP-1			<p>Criação de ligações entre cidades sem demanda significativa:</p> <p>O auto 4622-01 Presidente Epitácio – Ourinhos, com seções em Presidente Epitácio / Presidente Venceslau / Santo Anastácio / Presidente Bernardes / Álvares Machado / Presidente Prudente / Maracá / Assis / Ourinhos é representado no sistema futuro por dois autos: 411.050 - Presidente Epitácio – Presidente Prudente (seções: Presidente Epitácio / Caiuá / Presidente Venceslau / Piquerobi / Santo Anastácio / Presidente Bernardes / Álvares Machado / Presidente Prudente) e 411.058 – Santo Anastácio – Ourinhos (seções em Santo Anastácio / Presidente Bernardes / Presidente Prudente / Assis / Ourinhos). Analisando especificamente a linha 411.058 (Santo Anastácio – Ourinhos) verifica-se que todas as ligações indicadas nessa linha já estão inseridas na atual ligação 4622-01.</p> <p>Por tal motivo entende-se que a criação da linha 411.058, ao destacar um trecho específico de uma ligação já existente, pretende atender de forma mais intensa e pormenorizada um movimento de passageiros que entende ser de grande importância do ponto de vista de desejo de viagem. Esse atendimento refere-se (através da inferência da especificidade dada à linha 411.058) das ligações da cidade de Santo Anastácio com as demais e Presidente Bernardes com as demais, pois a ligação foi estendida até esses municípios (se a ligação em foco fosse a cidade de Presidente Prudente a linha não precisaria ter sido alongada em quase 40 km por viagem).</p> <p>Ocorre que a análise da demanda atual proveniente dessas cidades para Assis ou Ourinhos não pode ser considerada relevante. Efetuando a criação de uma linha específica para esse atendimento, serão elevados os custos do sistema para um atendimento que efetivamente não corresponde a interesse específico da população.</p> <p>Dentro do conceito de integração e troncalização definido pela ARTESP, a linha 411.050 (além da linha suburbana já existente e prevista na rede futura – 421.091 e 421.092) permite que a população efetue seu deslocamento até Presidente Prudente conectando-se com diversas outras linhas que interligam Presidente Prudente com Assis e Ourinhos. Da mesma forma municípios como Pirapozinho serão futuramente atendidos por linhas rodoviárias exclusivas (412.059 – Pirapozinho – São Paulo: Pirapozinho / Presidente Prudente / São Paulo), não havendo necessidade desse tipo de ligação, mesmo que em linhas especiais, em função da baixa demanda e da possibilidade de utilização da integração. O conceito de troncalização pode ser muito bem empregado em localidades que não comportam a existência de partidas com maior concentração, efetuando-se a ligação dos municípios menores com os de maior demanda; porém a criação de linhas em cidades de pouca demanda tende a encarecer o sistema de forma a impedir a realização de serviços de qualidade, além de gerar insatisfação entre os clientes que hoje realizam seus deslocamentos de forma mais eficiente.</p>		RESPOSTA 1
SETPESP-1	Anexo I	Linhas do sistema futuro		Permitir que a rede futura possa ser flexibilizada, no sentido de possibilitar que a concessionária possa alterar a rede ao longo da concessão, atendendo aos requisitos de qualidade, aplicando a expertise existente nas equipes de planejamento das empresas de transporte rodoviário no país às necessidades do mercado usuário do sistema intermunicipal.	RESPOSTA 1

SETPESP-2	Anexo I - Termo de Referência.	Item 3.4. Área de Operação 4 - Linhas do Sistema Futuro - <u>As linhas que deverão ser operadas no sistema futuro</u> na Área de Operação 4 são apresentadas a seguir: Número da Linha: 412.040 Presidente Epitácio - São Paulo - Paradas Intermediárias: 4 - Municípios Atendidos: Presidente Epitácio / Presidente Venceslau / Santo Anastácio / Presidente Bernardes / <u>Paraguaçu Paulista</u> / São Paulo	A linha que deve ser operada no sistema futuro introduziu Paraguaçu Paulista no trajeto, cuja cidade fica fora do eixo da rodovia, o usuário irá percorrer 23 km a mais, inclusive com queda na qualidade da rodovia percorrida (o desvio do itinerário para Paraguaçu Paulista substitui 37 km de pista dupla por 60 km de pista vicinal, portanto diminui a velocidade comercial, elevando o tempo de percurso e elevando o custo para o passageiro por aumentar a distância percorrida). A linha atual não passa por Paraguaçu Paulista. O atendimento vai piorar.	O projeto das linhas do sistema futuro é do ano 2.000 e merece ser bem avaliado. Este e o seguinte são apenas dois exemplos devido ao pequeno espaço possível para manifestação neste formato previsto na Consulta. Texto mais amplo, foi protocolado sob nº 315372 na ARTESP, mas existem muitos outros casos já identificados e que estão sendo avaliados, para serem apresentados de forma consistente para essa Agência e para isso é necessário mais tempo, daí o pedido para Prorrogar o prazo da Consulta Pública por mais 180 dias. Este prazo maior nos permitirá oferecer as contribuições necessárias para aprimorar o sistema futuro, de forma a manter os usuários bem atendidos e satisfeitos com o sistema, como hoje já estão.	RESPOSTA 1
SETPESP-2	Anexo I - Termo de Referência.	Item 3.1. Área de Operação 1 - Linhas do Sistema Futuro - <u>As linhas que deverão ser operadas no sistema futuro</u> na Área de Operação 1 são apresentadas a seguir: Número da Linha: 111.032 Mogi-Mirim - São João da Boa Vista - Paradas Intermediárias: 3 - Municípios Atendidos: Mogi-Mirim / Mogi Guaçu / Espírito Santo do Pinhal / Santo Antônio do Jardim / São João da Boa Vista.	A ligação entre as cidades de Mogi Mirim e Mogi Guaçu com São João da Boa Vista representa uma ligação regional importante. Atualmente existem 3 (três) linhas que a realizam, sendo que 2 (duas) delas proporcionam a ligação direta (sem a passagem por outro município) das cidades citadas (Autos 0770, 0411 e 2741). Na rede futura a ligação direta entre esses municípios foi extinta, obrigando os usuários da linha a ser denominada 111.032, a percorrer 13 km a mais (portanto 18,5% - passando de 70 km para 83 km), fato este que eleva a tarifa paga pelo usuário além de aumentar o tempo de deslocamento em cerca de 40 minutos. Ocorre que além da elevação do tempo de viagem parte do trajeto passará a ser executado por rodovias vicinais, quando atualmente todo o trajeto é realizado por vias duplicadas, ou seja, irá prejudicar a qualidade do transporte oferecido em relação ao atualmente realizado, com maior risco.	O projeto das linhas do sistema futuro é do ano 2.000 e merece ser bem avaliado. Este e o anterior são apenas dois exemplos devido ao pequeno espaço possível para manifestação neste formato previsto na Consulta. Texto mais amplo, foi protocolado sob nº 315372 na ARTESP, mas existem muitos outros casos já identificados e que estão sendo avaliados, para serem apresentados de forma consistente para essa Agência e para isso é necessário mais tempo, daí o pedido para Prorrogar o prazo da Consulta Pública por mais 180 dias. Este prazo maior nos permitirá oferecer as contribuições necessárias para aprimorar o sistema futuro, de forma a manter os usuários bem atendidos e satisfeitos com o sistema, como hoje já estão.	RESPOSTA 1
SETPESP-3	Minuta do Edital	2. Definições (...) XXIII. Ônus Variável - OV: Valor resultante da aplicação de alíquota sobre a receita da tarifa das linhas da concessão, a ser recolhida mensalmente pela Concessionária à ARTESP; (...) 9. Receitas do Poder Concedente e da ARTESP pela Delegação dos Serviços 9.1. A Concessionária recolherá mensalmente à ARTESP o Ônus Variável - OV correspondente a 2% (dois por cento) sobre a totalidade da receita bruta da tarifa por ela auferida no mês anterior àquele correspondente ao todo o período da Concessão.	Considera-se que o cálculo do valor pago a título de Ônus Variável sobre o valor bruto da receita da concessionária é excessivamente oneroso. Desse modo, sugere-se que o cálculo do Ônus Variável tenha por base de cálculo a receita líquida auferida pela Concessionária.	2. Definições (...) XXIII. Ônus Variável - OV: Valor resultante da aplicação de alíquota sobre a receita líquida obtida pela Concessionária, a ser recolhida mensalmente à ARTESP (...) 9. Receitas do Poder Concedente e da ARTESP pela Delegação dos Serviços 9.1. A Concessionária recolherá mensalmente à ARTESP o Ônus Variável - OV correspondente a 2% (dois por cento) sobre a totalidade da receita líquida da tarifa por ela auferida no mês anterior àquele correspondente ao todo o período da Concessão.	ATENDIDO

SETPESP-3	Anexo II - Minuta do Contrato	<p>1. CLÁUSULA 1ª - DEFINIÇÕES</p> <p>1.1. Neste CONTRATO, sempre que em maiúsculas, e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os termos a seguir indicados terão o seguinte significado: (...)</p> <p>IX - ÔNUS VARIÁVEL - OV: Valor resultante da aplicação de alíquota sobre a receita da tarifa das linhas da concessão, a ser recolhida mensalmente pela Concessionária à ARTESP</p> <p>23. CLÁUSULA 23 - COBRANÇA DE PASSAGEM</p> <p>23.2. A remuneração dos serviços prestados dar-se-á por TARIFA fixada com observância dos seguintes princípios: (...)</p> <p>IV. A cobertura das despesas de supervisão, administração e fiscalização dos serviços (ÔNUS VARIÁVEL - OV) mediante alíquota de 2% (dois por cento) sobre a receita com a TARIFA, a ser recolhida mensalmente pela CONCESSIONÁRIA à ARTESP;</p> <p>39. CLÁUSULA 39 - PREÇO DOS SERVIÇOS DA DELEGAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO</p> <p>39.1. A CONCESSIONÁRIA pagará à CONTRATANTE pela delegação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS o preço seguinte: (...)</p> <p>II. Valor correspondente a 2% (dois por cento) sobre a receita com a TARIFA por ela auferida no mês anterior àquele correspondente ao</p>	<p>Considera-se que o cálculo do valor pago a título de Ônus Variável sobre o valor bruto da receita da concessionária é excessivamente oneroso.</p> <p>Desse modo, sugere-se que o cálculo do Ônus Variável tenha por base de cálculo a receita líquida aferida pela Concessionária.</p>	<p>1.1. Neste CONTRATO, sempre que em maiúsculas, e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os termos a seguir indicados terão o seguinte significado: (...)</p> <p>IX - ÔNUS VARIÁVEL - OV: Valor resultante da aplicação de alíquota sobre a receita líquida obtida pela Concessionária, a ser recolhida mensalmente à ARTESP. (...)</p> <p>23. CLÁUSULA 23 - COBRANÇA DE PASSAGEM</p> <p>23.2. A remuneração dos serviços prestados dar-se-á por TARIFA fixada com observância dos seguintes princípios: (...)</p> <p>IV. A cobertura das despesas de supervisão, administração e fiscalização dos serviços (ÔNUS VARIÁVEL - OV) mediante alíquota de 2% (dois por cento) sobre a receita líquida obtida com a TARIFA, a ser recolhida mensalmente pela CONCESSIONÁRIA à ARTESP;</p> <p>39. CLÁUSULA 39 - PREÇO DOS SERVIÇOS DA DELEGAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO</p> <p>39.1. A CONCESSIONÁRIA pagará à CONTRATANTE pela delegação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS o preço seguinte: (...)</p> <p>II. Valor correspondente a 2% (dois por cento) sobre a receita líquida obtida com a TARIFA por ela auferida no mês anterior àquele correspondente ao pagamento referente ao ÔNUS VARIÁVEL - OV, a ser pago até o 10º (décimo) dia do mês subsequente, durante todo o período de vigência deste CONTRATO;</p>	ATENDIDO
SETPESP-3	Anexo V - Política Tarifária	<p>2. Cálculo do Valor da Passagem (...)</p> <p>2.1. Tarifa Básica</p> <p>A Tarifa Básica dos serviços de transporte rodoviário coletivo intermunicipal tem por objetivo remunerar, dentre outros, os itens essenciais ao desempenho da atividade, tais como: (...)</p> <p>Cabe ressaltar que o Ônus Variável pago pelo usuário e recolhido pela Concessionária para a ARTESP será de 2,0% (dois por cento) do valor da Tarifa Básica final calculada. (...)</p> <p>2.2. Descontos tarifários (...)</p> <p>O cálculo do Ônus Variável que a CONCESSIONÁRIA pagará mensalmente à ARTESP será sobre o valor máximo da passagem fixado na tabela acima, não incidindo os descontos concedidos pela CONCESSIONÁRIA aos usuários.</p>	<p>Considera-se que o cálculo do valor pago a título de Ônus Variável sobre o valor bruto da receita da concessionária é excessivamente oneroso.</p> <p>Desse modo, sugere-se que o cálculo do Ônus Variável tenha por base de cálculo a receita líquida aferida pela Concessionária.</p>	<p>2. Cálculo do Valor da Passagem (...)</p> <p>2.1. Tarifa Básica</p> <p>A Tarifa Básica dos serviços de transporte rodoviário coletivo intermunicipal tem por objetivo remunerar, dentre outros, os itens essenciais ao desempenho da atividade, tais como: (...)</p> <p>Cabe ressaltar que o Ônus Variável pago pelo usuário e recolhido pela Concessionária para a ARTESP será de 2,0% (dois por cento) da receita líquida obtida por meio da Tarifa Básica final calculada. (...)</p> <p>2.2. Descontos tarifários (...)</p> <p>O cálculo do Ônus Variável que a CONCESSIONÁRIA pagará mensalmente à ARTESP será sobre o valor da receita líquida aferida pela CONCESSIONÁRIA.</p>	ATENDIDO

SETPESP-3	Anexo VI - Fase de Transição e Plano de Negócio	<p>2.6. Elaboração do Plano de Negócios (...)</p> <p>2.6.1.2.1. Ônus Variável: cobertura das despesas de supervisão, administração e fiscalização dos serviços, mediante alíquota de 2% (dois por cento) sobre a parcela das passagens referente à Tarifa Básica, a ser recolhida mensalmente pela Concessionária à ARTESP.</p> <p>(...)</p> <p>2.7.2. Estrutura das informações solicitadas. As demonstrações compreendem:</p> <p>(...)</p> <p>- Outros Custos, referentes ao Ônus Variável calculado sobre a receita operacional; outras receitas geradas a partir da operação do Contrato de Concessão; custos com Tarifas de Pedágio; Custos Delegados; Ônus Fixo.</p>	<p>Considera-se que o cálculo do valor pago a título de Ônus Variável sobre o valor bruto da receita da concessionária é excessivamente oneroso.</p> <p>Desse modo, sugere-se que o cálculo do Ônus Variável tenha por base de cálculo a receita líquida aferida pela Concessionária.</p>	<p>2.6. Elaboração do Plano de Negócios (...)</p> <p>2.6.1.2.1. Ônus Variável: cobertura das despesas de supervisão, administração e fiscalização dos serviços, mediante alíquota de 2% (dois por cento) sobre a receita líquida obtida com a TARIFA, a ser recolhida mensalmente pela CONCESSIONÁRIA à ARTESP;</p> <p>(...)</p> <p>2.7.2. Estrutura das informações solicitadas. As demonstrações compreendem:</p> <p>(...)</p> <p>- Outros Custos, referentes ao Ônus Variável calculado sobre a receita líquida aferida pela Concessionária; outras receitas geradas a partir da operação do Contrato de Concessão; custos com Tarifas de Pedágio; Custos Delegados; Ônus Fixo.</p>	ATENDIDO
SETPESP-3	Anexo XVI - Termo de Referência do SIBEM	<p>2.2.3 PROCESSOS DA MODALIDADE RODOVIÁRIA (...)</p> <p>Descontos promocionais em passagens</p> <p>Quando a passagem for vendida com descontos promocionais concedidos pelas concessionárias, deverá ser informado à ARTESP o valor efetivamente praticado, porém a contabilização para o pagamento da OV - Ônus Variável paga à ARTESP será sobre o valor original.</p>	Entendemos que o cálculo do OV deverá ser realizado sobre a receita tarifária líquida, descabendo contabilização sobre o valor original da tarifa em caso de desconto tarifário.	<p>2.2.3 PROCESSOS DA MODALIDADE RODOVIÁRIA (...)</p> <p>Descontos promocionais em passagens</p> <p>Quando a passagem for vendida com descontos promocionais concedidos pelas concessionárias, deverá ser informado à ARTESP o valor efetivamente praticado, devendo a contabilização do Ônus Variável - OV ter por base de cálculo, igualmente, o valor efetivamente praticado.</p>	ATENDIDO
SETPESP-3	ANEXO XVI - TERMO DE REFERÊNCIA SIBEM	<p>Utilização - Gratuidades</p> <p>Os usuários que possuem direito à gratuidade, tais como idosos, pessoas com deficiência, possuirão um Cartão Inteligente especial, personalizado e com data de validade, de acordo com o tipo de gratuidade.</p> <p>O Cartão Inteligente será apresentado no validador de entrada e após a confirmação da identidade pelo condutor, este valida o processo de leitura possibilitando o usuário acessar o veículo.</p> <p>Para os usuários que não possuem o Cartão Inteligente próprio e apresentem a identidade para validação da condição de idoso, a entrada e saída do usuário ao veículo serão realizadas pela porta de entrada, uma vez que a mesma não possui catraca. Esta situação será informada pelo condutor de forma a ser definida pela concessionária.</p> <p>Esta transação deverá ser assinada utilizando módulo SAM e informada à ARTESP.</p>	<p>A ausência de previsão de catracas na porta de entrada deve ser analisada com cautela. Isso porque, referida situação poderá gerar perda da eficiência da Concessionária, em razão de eventual evasão de receitas.</p> <p>Dessa forma, entende-se que, ao menos em linhas suburbanas que possuam tarifa única, é tecnicamente recomendável a adoção de catraca eletrônica única. Tal providência permitirá a manutenção do acesso do usuário idoso ao veículo, resguardando, também, o direito da Concessionária à percepção da tarifa dos demais usuários, mediante a validação do cartão inteligente em seu acesso ao veículo.</p>	<p>ANEXO XVI - TERMO DE REFERÊNCIA SIBEM</p> <p>Utilização - Gratuidades</p> <p>Os usuários que possuem direito à gratuidade, tais como idosos, pessoas com deficiência, possuirão um Cartão Inteligente especial, personalizado e com data de validade, de acordo com o tipo de gratuidade.</p> <p>O Cartão Inteligente será apresentado no validador de entrada e após a confirmação da identidade pelo condutor, este valida o processo de leitura possibilitando ao usuário acessar o veículo.</p> <p>Para os usuários que não possuem o Cartão Inteligente próprio e apresentem a identidade para validação da condição de idoso, deverá o condutor informar a situação à Concessionária, e promover a entrada do usuário ao veículo.</p> <p>Esta transação deverá ser assinada utilizando módulo SAM e informada à ARTESP.</p> <p>Em linhas suburbanas com tarifa única, poderá a Concessionária configurar sua frota com apenas uma catraca e um validador na entrada do veículo.</p> <p>Em linhas suburbanas multi-tarifa, poderá a Concessionária, a seu critério, configurar sua frota com duas catracas e dois validadores, nas portas de embarque e desembarque.</p>	ATENDIDO

SETPESP-3	CONTRATO	<p>42.2. A CONCESSIONÁRIA deverá implantar o Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento - SIBEM no prazo de até 24 (vinte e quatro) meses da assinatura deste CONTRATO e, no prazo de até 48 (quarenta e oito) meses da assinatura deste, as CONCESSIONÁRIAS dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS deverão ter seus sistemas integrados, garantindo que operações de carga e uso possam ser realizadas em qualquer área do sistema, tornando assim seu uso universal e irrestrito.</p>	<p>Por compreender diversas atividades (disponibilidade de tecnologias no mercado, sua compatibilidade com as tecnologias desejadas pela ARTESP, localização de fornecedores, etc), a implementação de um sistema de bilhetagem eletrônica possui considerável complexidade. Nesse sentido, fatores externos à vontade das Concessionárias - ou mesmo do Poder Concedente - podem criar empecilhos para sua implementação em prazos exíguos. A título de exemplificação, cite-se o sistema de bilhetagem eletrônica nacional, que a ANTT, há anos tenta, sem sucesso, implementar. Igualmente, considerando-se que a obrigação de implantação do SIBEM possui um caráter comum a todas as concessionárias, os prazos de implantação deverão contemplar o tempo necessário à cooperação entre todas as áreas. Percebe-se, outrossim, ser impreterível para o interesse público a flexibilização dos prazos inicialmente estipulados para a implantação do SIBEM, a fim de que as concessionárias não sejam injustamente penalizadas.</p>	<p>CONTRATO</p> <p>42.2. A CONCESSIONÁRIA deverá submeter à ARTESP projeto do Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento - SIBEM, no prazo de 12 (doze) meses contados do início da operação efetiva de todas as áreas.</p> <p>42.2.1. A implantação do Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento - SIBEM encontra-se condicionada à aprovação, pela ARTESP, do projeto apresentado pelas Concessionárias, e ocorrerá nos 12 (doze) meses subsequentes à sua aprovação.</p> <p>42.2.2. A universalização do Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento - SIBEM, assim compreendida a integração das operações de carga e uso entre todas as Áreas de Operação, ocorrerá no prazo de 12 (doze) meses contados da implantação, em cada Área de Operação, do Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento - SIBEM.</p> <p>42.3. Os prazos previstos nas subcláusulas 42.2, 42.2.1., e 42.2.2., serão prorrogados, automaticamente, caso constatada:</p> <p>I - Inexistência, inviabilidade ou indisponibilidade da tecnologia desejada no mercado;</p> <p>II - Dificuldades, desde que não imputadas à Concessionária, para promoção da interação segura entre os fornecedores de tecnologia; e</p> <p>III - Incapacidade de atendimento ao sistema pelos fornecedores de tecnologia, por fatos alheios à vontade da Concessionária.</p>	VIDE CONTRATO
SETPESP-3	ANEXO VI - FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	<p>1.7.7. Nesta Etapa de Transição a Concessionária deverá apresentar o projeto do SIBEM - Sistema de Bilhetagem e Monitoração, junto com o cronograma de implantação, em prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da assinatura do contrato. A avaliação desse projeto será feita pela ARTESP em prazo de 30 (trinta) dias, findos os quais apresentará os seus comentários.</p> <p>1.7.8. O sistema será implantado no prazo de até 12 (doze) meses e a integração entre os sistemas das Concessionárias, no prazo de até 24 (vinte e quatro) meses a partir da assinatura do Contrato, obedecidas as prescrições da ARTESP.</p>	<p>Por compreender diversas atividades (disponibilidade de tecnologias no mercado, sua compatibilidade com as tecnologias desejadas pela ARTESP, localização de fornecedores, etc), a implementação de um sistema de bilhetagem eletrônica possui considerável complexidade. Nesse sentido, fatores externos à vontade das Concessionárias - ou mesmo do Poder Concedente - podem criar empecilhos para sua implementação em prazos exíguos. A título de exemplificação, cite-se o sistema de bilhetagem eletrônica nacional, que a ANTT, há anos tenta, sem sucesso, implementar. Percebe-se, outrossim, ser impreterível para o interesse público a flexibilização dos prazos inicialmente estipulados para a implantação do SIBEM, a fim de que as concessionárias não sejam injustamente penalizadas.</p>	<p>ANEXO VI - FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO</p> <p>1.7.7. Nesta etapa de transição a Concessionária deverá apresentar o projeto do SIBEM - Sistema de Bilhetagem e Monitoramento, junto com o cronograma de implantação, no prazo de 12 (doze) meses a contar do início da operação efetiva de todas as áreas. A avaliação desse projeto será feita pela ARTESP em prazo de 6 (seis) meses, findos os quais apresentará os seus comentários.</p> <p>1.7.7.1. Considerar-se-á prorrogado, automaticamente, o prazo de 12 (doze) meses descrito na subcláusula 1.7.7., em casos de:</p> <p>I - Inexistência, inviabilidade ou indisponibilidade da tecnologia desejada no mercado;</p> <p>II - Dificuldades, desde que não imputadas à Concessionária, para promoção da interação segura entre os fornecedores de tecnologia; e</p> <p>III - Incapacidade de atendimento ao sistema pelos fornecedores de tecnologia, por fatos alheios à vontade da Concessionária.</p> <p>1.7.8. O sistema deverá ser implantado, no interior de cada uma das Áreas de Operação, no prazo de 12 (doze) meses, contados da aprovação do projeto SIBEM pela ARTESP.</p> <p>1.7.8.1. Aplicam-se aos prazos para a implantação do SIBEM nas Áreas de Operação os termos do previsto no item 1.7.7.1.</p> <p>1.7.9. A universalização do SIBEM deverá ser realizada no prazo de 12 (doze) meses após a implantação do sistema em cada uma das Áreas de Operação</p>	VIDE FASE DE TRANSIÇÃO

<p>SETPESP-3</p>	<p>ANEXO XVI - TERMO DE REFERÊNCIA DO SIBEM</p>	<p>2. SISTEMA DE BILHETAGEM E MONITORAMENTO O SIBEM Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento, apresentado a seguir deverá estar implementado no prazo máximo de 12 meses a partir da assinatura do contrato de concessão. 3. MIGRAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL PARA O MODELO ARTESP</p> <p>A migração deve ser entendida (...). O processo de migração deve ocorrer no prazo máximo de 12 meses após a assinatura do contrato. (...) O processo de migração, além dos aspectos expostos acima, se caracteriza pela definição e implementação do SIBEM – Sistema de Bilhetagem e Monitoramento, nos seguintes prazos: I. Apresentação do projeto à ARTESP em até 60 (sessenta) dias após a assinatura do contrato de concessão; II. Análise e manifestação da ARTESP em até 30 (trinta) dias após a apresentação do projeto; III. Implementação do SIBEM em até 12 (meses) a partir da assinatura do contrato de concessão. Além do processo de migração os operadores terão um período de 24 (vinte e quatro)</p>	<p>Por compreender diversas atividades (disponibilidade de tecnologias no mercado, sua compatibilidade com as tecnologias desejadas pela ARTESP, localização de fornecedores, etc), a implementação de um sistema de bilhetagem eletrônica possui considerável complexidade. Nesse sentido, fatores externos à vontade das Concessionárias - ou mesmo do Poder Concedente - podem criar empecilhos para sua implementação em prazos exíguos. A título de exemplificação, cite-se o sistema de bilhetagem eletrônica nacional, que a ANTT, há anos tenta, sem sucesso, implementar.</p> <p>Percebe-se, outrossim, ser impreterível para o interesse público a flexibilização dos prazos inicialmente estipulados para a implantação do SIBEM, a fim de que as concessionárias não sejam injustamente penalizadas.</p>	<p>ANEXO XVI - TERMO DE REFERÊNCIA DO SIBEM 2.SISTEMA DE BILHETAGEM E MONITORAMENTO O SIBEM - Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento, apresentado a seguir, deverá estar implementado no prazo de 12 (doze) meses, condicionado à aprovação, pela ARTESP, do projeto apresentado pela Concessionária, nos termos do Anexo VI - Fase de Transição e Plano de Negócio. 3. MIGRAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL PARA O MODELO ARTESP A migração deve ser entendida (...). O processo de migração encontrar-se-á condicionado à efetiva aprovação do projeto apresentado pela Concessionária, nos termos do Anexo VI - Fase de Transição e Plano de Negócio. (...) O processo de migração, além dos aspectos expostos acima, se caracteriza pela definição e implementação do SIBEM - Sistema de Bilhetagem e Monitoramento, nos seguintes prazos: I. Apresentação do projeto à ARTESP em até 12 (doze) meses após o início da operação efetiva de todas as áreas; II. Análise e manifestação da ARTESP em até 6 (seis) meses após a apresentação do projeto; III. Implementação do SIBEM, em cada Área de Operação, em até 12 (doze) meses à partir da aprovação do projeto pela ARTESP; Implementado o SIBEM em cada Área de Operação, as Concessionárias terão um período de 12 (doze) meses, à partir da efetiva implantação do SIBEM em todas as áreas, para realizar a integração entre seus sistemas, garantindo que operações de carga e uso possam ser realizadas em qualquer área do sistema, tornando assim seu uso universal e irrestrito. Será de 24 (vinte e quatro) meses o prazo para implantação do sistema e dos dispositivos de informação a usuários instalados nos terminais.</p>	<p>VIDE TERMO DE REFERÊNCIA SIBEM</p>
<p>SETPESP-3</p>	<p>Anexo III - Regulamento Complementar dos Serviços</p>	<p>Seção IX - Dos bilhetes e créditos Art. 86. Será definido no edital de licitação o prazo necessário para a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica e monitoramento de veículos. Parágrafo único. Enquanto os sistemas não estiverem implantados, a concessionária deverá realizar a contagem de número de usuários, assegurando as condições necessárias ao controle e à estatísticas. Subseção I - Bilhetes de serviços rodoviários (...) Art. 94. Os bilhetes de passagens terão validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão, independentemente de estarem com data e horários marcados. Subseção II - Bilhetes e créditos de serviços suburbanos Art. 95 Nos serviços suburbanos será exigida, de acordo com os prazos e normas estabelecidos pela ARTESP, a implementação de sistema de bilhetagem eletrônica, respeitado o previsto no instrumento de outorga e edital de licitação. Art. 96 A venda e emissão de bilhetes e créditos de serviço de transporte suburbano serão feitas nos terminais, agências e pontos de venda ou no veículo. Parágrafo único. Os bilhetes de passagens e créditos terão validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão ou aquisição.</p>	<p>Considerando (i) que não há uma previsão expressa quanto à validade dos créditos eletrônicos, (ii) que a manutenção de créditos por período indeterminado acarreta em gastos vinculados que necessitarão ser repassados aos demais usuários, aumentando o custo da tarifa, (iii) que o período de validade usualmente adotado pelo setor é de 1 (um) ano (ex.: BOM, Bilhete Único/SPtrans, RioCard, etc.), percebe-se que a adoção de um prazo de validade dos créditos eletrônicos é necessária para que se mantenha a viabilidade operacional do projeto ora em Consulta Pública.</p> <p>Ademais, considerando que o artigo 94 do Anexo III à minuta de Edital estipula o prazo de validade de 1 (um) ano para as passagens do sistema rodoviário, sugere-se a adoção deste mesmo prazo para a validade dos créditos eletrônicos adquiridos pelos usuários.</p>	<p>Seção IX - Dos bilhetes e créditos Art. 86. Será definido no edital de licitação o prazo necessário para a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica e monitoramento de veículos. §1º Enquanto os sistemas não estiverem implantados, a concessionária deverá realizar a contagem de número de usuários, assegurando as condições necessárias ao controle e à estatísticas. §2º O prazo de validade dos bilhetes e créditos adquiridos no sistema terão prazo de validade de 1 (um) ano, contados de sua aquisição pelo usuário junto à Concessionária. Subseção I - Bilhetes de serviços rodoviários (...) Art. 94. Os bilhetes de passagens terão validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão, independentemente de estarem com data e horários marcados. Subseção II - Bilhetes e créditos de serviços suburbanos Art. 95 Nos serviços suburbanos será exigida, de acordo com os prazos e normas estabelecidos pela ARTESP, a implementação de sistema de bilhetagem eletrônica, respeitado o previsto no instrumento de outorga e edital de licitação. Art. 96 A venda e emissão de bilhetes e créditos de serviço de transporte suburbano serão feitas nos terminais, agências e pontos de venda ou no veículo. Parágrafo único. Os bilhetes de passagens e créditos terão validade de 1 (um) ano, a partir da data de sua emissão ou aquisição.</p>	<p>ATENDIDO</p>
<p>SETPESP-3</p>	<p>Anexo XVI ao Edital</p>	<p>Não aplicável</p>	<p>Não foram disponibilizados os estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira que amparam as características do SIBEM exigidas no Edital. Os elementos disponibilizados no Anexo XVI não são suficientes para o correto dimensionamento dos prazos, investimentos e custos associados à implantação do SIBEM.</p> <p>Apenas para que a importância de tais informações e estudos seja dimensionada, pode-se mencionar que, no sistema metroviário do Estado de São Paulo, apenas os custos de bilhetagem podem atingir até 6% (seis por cento) da receita da operadora relacionada a este meio de pagamento.</p> <p>Solicitamos a disponibilização de tais documentos, a fim de que possam ser avaliados pelos interessados e pelos órgãos de controle.</p>	<p>Não aplicável.</p>	<p>NÃO ATENDIDO</p>

SETPESP-3	Anexo XVI ao Edital	Não aplicável	Considerando que o Edital não contém disciplina exaustiva acerca da Câmara de Compensação, suscitando dúvidas quanto à dinâmica do seu funcionamento, entendemos necessário estabelecer objetivamente que o seu funcionamento será gerido pelas próprias concessionárias, que são as responsáveis pela implantação e operação do SIBEM.	<p>Sugere-se inclusão do subitem 9 no Anexo XVI:</p> <p>9. DA CÂMARA DE COMPENSAÇÃO A arrecadação do Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento - SIBEM, como meio de pagamento, deverá ser depositada em conta de arrecadação do sistema, a ser administrada pela Câmara de Compensação, entidade privada representativa das concessionárias do Sistema de Transporte Rodoviário de Passageiros do Estado de São Paulo.</p> <p>9.1 . A movimentação da Conta de Arrecadação do Sistema e sua distribuição às concessionárias serão realizadas pela Câmara de Compensação, nos termos deste edital e dos contratos de concessão.</p> <p>9.2. A Câmara de Compensação poderá contratar com terceiros as atividades necessárias à implantação e operação do SIBEM, respeitadas as características operacionais definidas neste Anexo XVI e as demais condições fixadas no Edital e no Contrato de Concessão.</p>	ATENDIDO
SETPESP-3	Anexo XVI ao Edital	<p>Utilização - Usuários Habituais (possuem Cartão Inteligente)</p> <p>O Cartão Inteligente é apresentado no validador existente na entrada do veículo, sendo debitado o valor cheio da tarifa e registrado no cartão o ponto de origem correspondente à coordenada levantada pelo Dispositivo de Geoposicionamento e Comunicação.</p> <p>No ponto de destino, identificado pela apresentação do Cartão Inteligente e através da coordenada levantada com auxílio do Dispositivo de Geoposicionamento e Comunicação,</p> <p>o validador de saída efetuará o cálculo da tarifa a ser debitada no cartão do usuário, comparando o ponto de origem com o ponto de destino. O validador efetuará o respectivo débito, liberando em seguida a catraca.</p> <p>As informações referentes a esta viagem deverão ser repassadas para o sistema Central da Concessionária, de forma on-line, e disponibilizada para busca pela ARTESP.</p> <p>Na condição do cartão não possuir saldo suficiente para pagamento da tarifa calculada, a catraca de saída será liberada, possibilitando assim o usuário completar a sua viagem. O cartão ficará com um saldo negativo que será compensado na próxima recarga efetuada pelo usuário.</p> <p>Caso ocorra alguma situação em que o GPS</p>	Entendemos que o procedimento original propicia evasão de receita. Em razão disto, propomos outro procedimento que, sem prejudicar o usuário, permita um maior controle sobre a utilização do cartão inteligente por usuários habituais.	<p>Utilização Usuários habituais (possuem cartão inteligente)</p> <p>O Cartão Inteligente é apresentado no validador existente na entrada do veículo, sendo debitado o valor cheio da tarifa e registrado no cartão o ponto de origem correspondente à coordenada levantada pelo Dispositivo de Geoposicionamento e Comunicação.</p> <p>No ponto de destino, identificado pela apresentação do Cartão Inteligente e através da coordenada levantada com auxílio do Dispositivo de Geoposicionamento e Comunicação, o validador de saída efetuará o cálculo da tarifa a ser debitada no cartão do usuário, comparando o ponto de origem com o ponto de destino. O validador efetuará o respectivo débito, liberando em seguida a catraca.</p> <p>As informações referentes a esta viagem deverão ser repassadas para o sistema Central da Concessionária, de forma on-line, e disponibilizada para busca pela ARTESP.</p> <p>Será condição de embarque que o cartão inteligente possua saldo equivalente ao primeiro trecho, a partir do seccionamento de embarque correspondente à coordenada levantada pelo Dispositivo de Geoposicionamento e Comunicação.</p> <p>Caso o usuário desembarque em trecho posterior ao primeiro trecho, sem possuir saldo para a totalidade do percurso, a catraca será liberada normalmente para saída.</p> <p>O saldo devedor do cartão pessoal será complementado na próxima recarga. Caso esta não ocorra no prazo de 30 (trinta) dias, a Concessionária será ressarcida pela Camara de Compensação, que debitará o valor correspondente do saldo de créditos comercializados e passíveis de utilização.</p>	ATENDIDO

SETPESP-3	ANEXO XVI - TERMO DE REFERÊNCIA SIBEM	<p>3. MIGRAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL PARA O MODELO ARTESP</p> <p>A migração deve ser entendida (...). Este procedimento é composto dos seguintes passos:</p> <p>I. Homologação de fornecedores: os equipamentos que farão parte do sistema deverão, sem exceção, passar por um procedimento de homologação. Mesmo aqueles equipamentos já utilizados no sistema, devem passar por um processo de adequação e testes, para garantir a homogeneidade do parque. O modelo adotado pela ARTESP garante uma total independência de fornecedores, garantindo o direito da concessionária de contratar a empresa que achar mais adequada. A única restrição imposta pela ARTESP é que os equipamentos sejam homologados e possuam as características exigidas no edital.</p> <p>8.1. HOMOLOGAÇÃO DE FORNECEDORES E DISPOSITIVOS</p> <p>Durante o primeiro ano de implantação do Sistema de Bilhetagem a ARTESP se colocará</p>	<p>De acordo com o Anexo XVI, a Concessionária deverá apresentar o projeto do SIBEM para análise da ARTESP. Contudo, em razão da ausência de informações quanto aos fornecedores já homologados pela ARTESP, bem como os requisitos técnicos mínimos de interoperabilidade por ela exigidos, referida obrigação se torna impossível.</p> <p>Dessa forma, requeremos que a ARTESP proceda à homologação de fornecedores de hardware, software, e demais dispositivos, anteriormente à publicação do edital. Assim, diante de uma relação de eventuais fornecedores, as Concessionárias poderão, quando da realização do projeto de implantação do SIBEM, realizar cotações, e apresentar, de acordo com suas preferências, os dispositivos a serem implantados.</p>		ATENDIDO
SETPESP-3	ANEXO XVI - TERMO DE REFERÊNCIA SIBEM	<p>2.2. TRANSAÇÕES / PROCESSOS SISTÊMICOS</p> <p>2.2.1. Processos comuns ao rodoviário e suburbano (...)</p> <p>III. Cadastro de Usuários (...)</p> <p>IV. Gratuidades: Homens ou Mulheres com idade maior ou igual a 65 anos (...). Não existem estas gratuidades para a modalidade rodoviária.</p>	<p>Considerando (i) que o item apontado versa sobre duas gratuidades, e (ii) que os termos apresentados na cláusula transcrita não evidenciam, especificamente, quais as gratuidades ausentes nos serviços da modalidade rodoviária, entendemos ser pertinente a revisão do dispositivo, afim de fazer constar, expressamente, referida informação (no caso, o benefício tarifário para deficientes).</p>		ATENDIDO
SETPESP-3	ANEXO XVI - TERMO DE REFERÊNCIA SIBEM	<p>1.3.9 STGR - Sistema Gestão de Transporte Rodoviário (Data Center ARTESP)</p> <p>O STGR - Sistema de Gestão de Transporte Rodoviário, instalado no Data Center da ARTESP, será responsável pela busca de informações operacionais nas bases de dados do sistema SIBEM de cada Concessionária, disponibilizadas para a ARTESP.</p> <p>Esse sistema é de responsabilidade da ARTESP</p>	<p>O Edital não prevê como se dará a interface entre o SIBEM e o STGR, bem como outros sistemas eletrônicos vinculados à operação de sistemas de bilhetagem.</p> <p>Desta forma, sugere-se que seja incluída disposição detalhada nesse sentido no Anexo XVI à minuta de Edital, visando garantir a viabilidade da interface dos sistemas.</p>	Não se aplica	NÃO ATENDIDO
SETPESP-3	ANEXO XVI - TERMO DE REFERÊNCIA SIBEM	<p>Fls. 18 do Anexo XVI (...)</p> <p>VI Hardware redundante.</p> <p>Além disso, o SIBEM deverá ser dotado de recursos que permitam:</p> <p>I. Contingência de energia elétrica de pelo menos 2 horas, para o funcionamento dos equipamentos de recarga de Cartões Inteligentes instalados nas bilheterias de terminais e rodoviárias. (...)</p>	<p>Consideramos tais exigências inexequíveis.</p>	Sugerimos a exclusão dos trechos transcritos.	ATENDIDO

SETPESP-3	ANEXO XVI - TERMO DE REFERÊNCIA SIBEM	<p>1.3.8. Comunicação com Usuário Este sistema estará disponível nos terminais de embarque e desembarque de passageiros e refere-se à comunicação com o usuário, disponibilizando informações de partidas e chegadas de veículos nestes terminais e consultas de horários, itinerários, preços de passagens, etc. Para isso serão utilizados equipamentos descritos no item "Equipamentos de Comunicação ao Usuário - Especificações".</p> <p>6.3. EQUIPAMENTO DE AUTO-ATENDIMENTO Estes dispositivos de auto-atendimento serão instalados pela concessionária em locais de grande circulação de usuários, com o intuito de proporcionar a venda auto assistida de recargas de cartões de usuário. (...).</p> <p>7. EQUIPAMENTOS DE INFORMAÇÃO AO USUÁRIO - EQUIPAMENTOS Vários tipos de equipamentos serão utilizados para fornecer informações aos usuários sobre os serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros. Além disso, será possível ao usuário obter informações sobre a viagem que pretende executar e planejar itinerários baseados nas linhas existentes no sistema suburbano e rodoviário.</p>	<p>Considerando que (i) no bojo da presente licitação não se encontra a concessão dos Terminais a serem utilizados; e (ii) que em razão do item anterior, a gestão dos Terminais será obrigação dos Municípios ou, eventualmente do próprio Governo do Estado; não é juridicamente viável a responsabilização das Concessionárias por eventuais atrasos na implementação da comunicação com o usuário, ou por obstruções operacionais, decorrentes de fatos sobre os quais não possuem ingerência.</p> <p>Adicionalmente, considerando que referidos equipamentos de comunicação com o usuário onerarão a própria concessão, favor apresentar a estrutura de custos associados à utilização dos espaços nos terminais.</p>		ATENDIDO
SETPESP-3	Anexo XVI - Termo de Referência do SIBEM	<p>1.3.6. (...) Não será permitida a venda de passagens no interior de veículos da modalidade rodoviária.</p>	Tal proibição é prejudicial à operação e aos usuários.	Sugerimos a exclusão do trecho transcrito.	ATENDIDO
SETPESP-3	Anexo III	Subseção II	No anexo III, Regulamento Complementar dos Serviços, Subseção II, Bilhetes e Créditos de Serviços Suburbanos, Artigo 95, pag 23/35, informa-se que nos "Serviços Suburbanos será exigida a implementação de sistema de bilhetagem eletrônica". Como na Subseção I, Bilhetes de Serviços Rodoviários, em nenhum artigo fala sobre esta exigência, entende-se que o Sistema de Bilhetagem Eletrônica será obrigatório somente para linhas suburbanas.	Deixar explícito no edital e anexos que a bilhetagem eletrônica somente deverá ser implantado no sistema suburbano.	ATENDIDO
SETPESP-3	Anexos III e XVI	Artigo 95 do Regulamento Complementar dos Serviços e Item 1.1.3 do Anexo XVI do Edital	Considerando que: (i) o artigo 95 do Regulamento Complementar dos Serviços estabelece expressamente que o Sistema de Bilhetagem Eletrônica somente irá ser instalado no serviço suburbano; (b) o Item 1.1.3 do Anexo XVI do Edital estabelece que "A solução de bilhetagem eletrônica deverá permitir a utilização de um mesmo Cartão Inteligente em todas as concessionárias para ambas as modalidades: rodoviária e suburbana.". Entende-se que não se deve aplicar o SIBEM aos serviços rodoviários.	Retirar disposições que mencionam a aplicação do SIBEM aos serviços rodoviários.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-3	Anexo XVI	Geral	O SIBEM previsto no Anexo XVI se caracteriza como um serviço que engloba, dentre outras, 2 atividades distintas: (a) a emissão e comercialização de créditos que podem ser utilizados para a aquisição de direitos de viagem ("passagem"), e (b) a comercialização e emissão de passagem ao usuário final. Ocorre que existem peculiaridades dos serviços suburbano e rodoviário com relação a emissão e cancelamento de passagens que inviabilizam a comercialização e a emissão de passagens, especialmente rodoviárias, pelo SIBEM. O transporte suburbano é isento de ICMS e do PIS/COFINS, enquanto que os serviços rodoviários sofrem a incidência de ambos os tributos. Soma-se a isto e com tais características se relacionam, o fato de que a passagem no serviço suburbano não necessita de formalização em documento físico (papel) com efeitos fiscais, logo, embora o SIBEM funcione no sistema suburbano como meio de pagamento da passagem, ele não emite a passagem. Por sua vez, a passagem rodoviária deve ser formalizada em papel que obedeça a modelo previamente estipulado pela Secretaria da Fazenda Estadual e tem valor jurídico não só de contrato de transporte entre o usuário e a empresa, mas também documento fiscal que deve ser arquivado e ficar disponível para eventuais fiscalizações tanto da receita estadual quanto da federal. A emissão da passagem do sistema rodoviário deve ser realizada	Excluir todas as disposições que utilizam o SIBEM para a aquisição e comercialização de passagens do serviço rodoviário.	ATENDIDO
SETPESP-4	Edital	Preâmbulo, 1.1 (p. 4) e 1.3 (p.4)	Considerando a redação do art. 8º do Anexo II do Decreto nº 61.635/2015, que menciona "processos licitatórios" e o entendimento contido no Relatório do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização, Comitê de Análise Preliminar - CAP (6.5 Modelo de Licitação, p. 08, do qual se extrai que "consórcios formados para uma determinada área, poderão ser modificados para a participação na concorrência de outra área, elevando o padrão de concorrência no setor"), podemos concluir que será um edital para cada uma das áreas de operação?	Revisão geral nos dispositivos indicados e nos demais que fazem alusão à área de operação, de tal forma a produzir 5 (cinco) editais distintos, um para cada uma das áreas de operação. Sugere-se ainda, que as entregas das cinco propostas sejam realizadas de forma concomitante.	NÃO ATENDIDO

SETPESP-4	Edital e anexo I	Edital 1.5, I (p. 4) e Anexo I	O Plano de Operação Básico referido na minuta de Edital e anexos é referência para formulação do plano de negócios para fins de proposta, podendo ser alterado ao longo da execução do contrato de concessão, nos termos da regulamentação da ARTESP (cf. arts. 16 e 17 do Regulamento Complementar dos Serviços - Anexo III do Edital, art. 57 do mesmo Regulamento: "As alterações de esquema operacional das linhas operadas pela concessionária deverão ser requeridas ou comunicadas com antecedência mínima de 30 dias à ARTESP[...]"; bem como à Concessionária será delegado o planejamento, a programação de ligações, horários e itinerários, item 1.5, I do Edital). Diante disso, as linhas do sistema futuro (p. 24 do Anexo I) poderão ser alteradas ao longo da execução do contrato, de modo que a expressão "deverão ser operadas" contida nos títulos das tabelas das Linhas do Sistema Futuro (p. ex., p. 24 do Anexo I e seguintes) deve ser alterada para "poderão ser operadas"?	Revisão em diversos dispositivos do edital e dos anexos para evidenciar que o Plano de Operação Básico é referência para o plano de negócios, e que as Linhas do Sistema Futuro poderão ser alteradas ao longo da execução do contrato.	ATENDIDO
SETPESP-4	Edital	No preâmbulo do edital consta que o critério de julgamento será por maior valor de oferta pela outorga, mencionando valores mínimos por área que variam de R\$263.000,00 a R\$162.147.000,00.	Os valores mínimos de outorga estabelecidos por área estão superdimensionados em função dos parâmetros utilizados. O relatório CAP apresenta na pág. 5 a justificativa da definição da TIR no valor de 9% utilizando a estrutura de financiamento do setor. Ocorre que há no momento restrição ao crédito e, inclusive o TCU determinou que a ANEEL utilize a TIR de 9,5% visando atrair a maior quantidade possível de licitantes. Ainda, o mesmo raciocínio se aplica às taxas de ocupação previstas de 75% até 85% (pág. 6 do CAP) que são impraticáveis, estando a média real do Estado em 44% e a utilizada pela ARTESP em 53%. Dados da SOCICAM indicam que as linhas intermunicipais que partem de São Paulo, cidade de maior ocupação no Estado, valor topo do cálculo, têm a ocupação média de 27 passageiros por viagem, que implica em 58% do veículo tipo no ano de 2015. Ocupação tão alta (85%) resultará em redução da oferta de viagens, com evidentes prejuízos aos usuários. Por fim, destaca-se que a demanda encontra-se em declínio, conforme dados do QIOM da própria ARTESP (2015 em comparação a 2014). Pelos motivos expostos o valor da outorga deve ser recalculado segundo os parâmetros atuais.	Rever os valores discriminados como outorga mínima para cada área, em função dos novos cálculos.	ATENDIDO
SETPESP-4	Edital	9.3 A concessionária pagará ao Poder Concedente, 20% (vinte por cento) do valor de outorga ofertado no ato da assinatura do contrato e os 80% (oitenta por cento) restantes em 10 (dez) parcelas mensais consecutivas, vencendo a primeira 30 dias após a assinatura do contrato	Além dos valores superdimensionados estabelecidos como outorga mínima e já tratados na cláusula própria, acima, cabe destacar a inconveniência da forma de pagamento determinada. Na atual situação econômica do país, a obrigatoriedade de pagamento de outorga de grande monta no primeiro ano da concessão poderá afastar potenciais concorrentes em função das evidentes dificuldades em honrar tal compromisso no futuro próximo. Também como já se destacou, a demanda encontra-se em declínio, tanto nas linhas rodoviárias como suburbanas, conforme dados do QIOM da própria ARTESP (2015 em comparação a 2014), inviabilizando a apresentação da proposta comercial. Como alternativa, o pagamento mensal calculado sobre a receita real reduziria o risco de não haver concorrentes, além de tornar economicamente viável a proposta.	9.3. A concessionária pagará ao Poder Concedente, mensalmente, outorga percentual ofertada em sua proposta comercial, calculada sobre a receita tarifária bruta auferida, considerando os passageiros efetivamente transportados.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-4	Edital	No preâmbulo do edital consta que o critério de julgamento será por maior valor de oferta pela outorga, mencionando valores mínimos por área que variam de R\$263.000,00 a R\$162.147.000,00.	Não há justificativa para a diversidade tão acentuada de valores entre as áreas.	Sugerimos reestudo da distribuição para melhor equilíbrio das áreas.	ATENDIDO
SETPESP-4	Anexo I (pag. 6)	<i>Para o início da operação do Plano de Operação Básico algumas ligações atenderão mais de cinco municípios, conforme listagem de ligações no Item 3 deste Anexo. Por ocasião da criação de novas ligações ou de incorporação de novas seções em ligações existentes não será permitido o atendimento a mais de cinco municípios.</i>	No Anexo I - Termo de Referência (p. 6) há a menção de que a rede de operação inicial planejada pela ARTESP como referencial possui linhas com mais de cinco atendimentos, definindo também que novas ligações ou novas seções em ligações existentes não poderão exceder cinco atendimentos. Entende-se que a regra proibitiva de limitação de atendimentos na criação futura de novas ligações ou novas seções em ligações existentes merece reflexão por parte da ARTESP, tendo em vista que a malha viária do Estado de São Paulo é bastante complexa e a rede de transporte mais ainda. A regra rígida de proibição poderá criar situações desfavoráveis para os passageiros no futuro (por ex. a maior quantidade de atendimentos em linhas permite um maior número de partidas para municípios com pouca demanda). Diante desse fato sugere-se a flexibilização da proibição citada.	Suprimir a limitação ao número máximo de pontos de paradas ou ao atendimento a mais de cinco municípios nas ligações.	ATENDIDO
SETPESP-4	Anexo I	<i>O serviço suburbano possui as seguintes características: '- Ligações com deslocamentos não superiores a 70 km (setenta quilômetros), entre municípios de origem e destino;</i>	O Anexo I – Termo de referência definiu (p. 6) o serviço suburbano como sendo limitado à ligações com deslocamentos de até 70 km (setenta quilômetros). Atualmente algumas poucas linhas suburbanas possuem extensão superior ao limite futuro estabelecido no edital de licitação, sendo que a maioria esmagadora dos usuários utiliza essas linhas para efetuarem deslocamentos menores do que 70 quilômetros. Essas linhas foram consolidadas ao longo dos anos, estando a população acostumada com a operação desse serviço. A proibição contida no edital causará prejuízos aos usuários, dessa forma sugere-se que a ARTESP permita que as linhas atuais possam permanecer com a extensão maior do que 70 quilômetros, proibindo a criação de novas ligações que excedam tal extensão.	INCLUIR NO FINAL DA DESCRIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DO SERVIÇO SUBURBANO: 'As linhas atualmente existentes que possuem extensão maior do que 70 km poderão ser mantidas.	RESPOSTA 1

SETPESP-4	Anexo I	2.5. Os serviços de transporte intermunicipal de passageiros serão regidos pelas condicionantes relacionadas a seguir: '- Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com o polo a que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia e sentido;	O Anexo I – Termo de referência apresenta no seu item 2.5 (p. 9) os critérios operacionais, definindo que os municípios deverão ter “ao menos uma ligação com o polo que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia por sentido”. O Estado de São Paulo possui municípios dos mais variados tamanhos e perfis e o estabelecimento de regras rígidas com relação ao atendimento mínimo pode causar enormes problemas para os usuários, no sentido de que para o atendimento a municípios que não possuem demanda serão realizadas paradas (com passageiros oriundos de outros municípios) sem a realização de embarque ou desembarque, fato que causará transtornos aos demais passageiros. Diante desse fato sugere-se que a ARTESP incorpore no edital de licitação um parâmetro operacional que permita a redução da quantidade diária de partidas e/ou a quantidade de dias com partidas para que os demais usuários não sejam afetados pela regra operacional atualmente imposta.	A concessionária poderá reduzir a quantidade de partidas diárias ou a quantidade de dias com partidas caso a ocupação média mensal seja inferior ao valor constante na planilha tarifária em vigor.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-4	Anexo I	2.5. Os serviços de transporte intermunicipal de passageiros serão regidos pelas condicionantes relacionadas a seguir: '- Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com o polo a que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia e sentido;	O anexo I traz em seu item 2.5 (p. 9) a determinação de que cada município possua uma ligação com o polo ao qual está subordinado. Ocorre que a subordinação entre a cidade e o polo pode não corresponder ao desejo real da população (em virtude de diversas situações) e mesmo pode se alterar ao longo da concessão. Dentro do conceito de flexibilidade da rede (apresentado na audiência pública – slide 9) sugere-se que a ARTESP desvincule os municípios a determinado polo, passando a exigir que cada município tenha ligação com um polo, sendo aquele que se verificar maior demanda e atratividade.	2.5. Os serviços de transporte intermunicipal de passageiros serão regidos pelas condicionantes relacionadas a seguir: '- Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com um polo pertencente à área de operação, com no mínimo duas partidas por dia e sentido. I - Caso o município tenha ligação com mais de um polo, as partidas serão somadas para fins de cumprimento da exigência.	ATENDIDO
SETPESP-4	Edital e anexos	22.3. [...]. Quando da assunção dos serviços, as linhas que são caracterizadas como "litorânea", passarão a ser caracterizadas como "convencional".	A Cláusula 22.3 (p. 42) indica que as linhas atualmente caracterizadas como “litorânea” passarão a ser caracterizadas como “convencional”. O Anexo V apresenta a política tarifária, indicando em seu item 2.1 a composição básica da tarifa. Percebe-se, como não poderia deixar de ser, que a tarifa é composta pelos diversos custos a ela relacionados. A tarifa litorânea tem sua função de mensurar e remunerar os custos incorridos na operação de determinadas ligações em razão, também, da elevada sazonalidade verificada nessas linhas, impactando tanto na quantidade de frota excepcional alocada e também no maior consumo de combustível e mão de obra decorrentes do maior tempo de percurso acarretado pelos congestionamentos. A simples exclusão da tarifa litorânea deveria ser compensada pela elevação da tarifa básica comum (fato que seria reprovável pois usuários que não utilizam as linhas litorâneas estariam subsidiando tais linhas), o que não ocorreu pois a tarifa do sistema futuro é a mesma do sistema atual. Diante desse fato sugere-se que a ARTESP revise o posicionamento sobre a tarifa litorânea.	EXCLUIR da cláusula 22.3. [...]. Quando da assunção dos serviços, as linhas que são caracterizadas como "litorânea", passarão a ser caracterizadas como "convencional". INCLUIR: Às linhas litorâneas serão acrescidos valores correspondentes à recomposição dos seus custos específicos.	ATENDIDO
SETPESP-4	Edital	23.4 (implantação da ISO)	A Cláusula 23.4 determina que a concessionária implante sistema ISO para todos os serviços e instalações administrativas, ou seja, abarca inclusive os guichês de venda de passagens em todo o Estado. Tal solicitação da ARTESP além de extremamente onerosa é de difícil obtenção na amplitude solicitada. Para sistemas de transporte existem outras medidas de qualidade que se adequam de forma mais coerente com a real necessidade do usuário do que a ISO. Dessa forma sugere-se que a ARTESP substitua a exigência de certificação pela obtenção de notas mínimas em um índice de qualidade que leve em consideração critérios objetivos operacionais.	Eliminar a cláusula pois o Anexo IV em sua Seção II já estabelece exaustiva "Metodologia de Avaliação dos Serviços", medindo eficiência operacional e percepção do usuário, através de diversos indicadores.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-5 23/02/2016	Minuta do Edital	CAPITULO 1. OBJETO/ ITEM 1.5: São serviços delegados de competência específica da Concessionária: A operação dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros, incluindo o planejamento, a programação de ligações, horários e itinerários, de acordo com Projeto de Operação Básico a ser operado e a Regulamentação da ARTESP.		1.5. São serviços delegados de competência específica da concessionária: I – A operação dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros, incluindo o planejamento, a programação de ligações, horários e itinerários, de acordo com os critérios operacionais definidos neste Edital e Anexos (em especial item 2.5 do Anexo I - Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação), regulamentado pela ARTESP.	ATENDIDO
SETPESP-5 23/02/2016		CAPITULO 2: DEFINIÇÕES/ ITEM XXVII - Texto original: Plano de Operação Básico: é		XXVII – Plano de Operação Básico: plano referencial composto pelas Ligações do Sistema Futuro concebidas e definidas pela ARTESP no Anexo I – Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação. O Plano de Operação Básico não constitui em qualquer dimensão referência obrigatória para os proponentes formularem o projeto de Sistema Futuro para a presente licitação ou vínculo com a operação do Sistema Futuro quando concluído o processo de transição ao longo da execução do contrato de concessão.	ATENDIDO

SETPESP-5 23/02/2016	Minuta do Edital	configurado pelas Ligações do Sistema Futuro definidas pela ARTESP e descritas no Anexo I – Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação.		Incluir nas definições - Plano de Operação Futuro: é configurado pelas Ligações do Sistema Futuro conjunto de linhas a serem operadas pela Concessionária após a fase de migração com o atendimento aos parâmetros operacionais definidos no Anexo I - Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação, com particular atenção dada aos termos do item 2.5.	ATENDIDO
SETPESP-5 23/02/2016	Minuta do Edital	CAPITULO 13 – ENVELOPE Nº 2 - METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO: Em razão do grande vulto e da alta complexidade do objeto da licitação, aliado à essencialidade dos serviços públicos envolvidos na exploração dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros, cada Proponente deverá apresentar sua metodologia de execução, sua descrição da fase de transição e seu plano de negócio que a CEL avaliará, para o efeito de sua aceitação ou não.		Em razão do grande vulto e da alta complexidade do objeto da licitação, aliado à essencialidade dos serviços públicos envolvidos na exploração dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros, cada Proponente deverá apresentar sua metodologia de execução (incluindo a apresentação das linhas que pretende operar no Plano de Operação Futuro, tendo como base mandatória os critérios operacionais definidos no Anexo I - Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação), sua descrição da fase de transição e seu plano de negócios que a CEL avaliará, para o efeito de sua aceitação ou não.	ATENDIDO
SETPESP-5 23/02/2016	Minuta do Edital	CAPITULO 13 – ENVELOPE Nº 2 - METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO/ Item 13.2 - DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO: Neste item a proponente deverá descrever como será realizada a transição do modelo atual para o Plano de Operação Básico, apresentando um cronograma para tal, nos prazos exigidos no Capítulo 22 do Edital (Início da Operação).		Neste item a proponente deverá descrever como será realizada a transição do modelo atual para o Plano de Operação Futuro referenciado no Anexo I - Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação, apresentando um cronograma para tal, nos prazos exigidos no Capítulo 22 do Edital (Início da Operação).	ATENDIDO
SETPESP-5 23/02/2016	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	ANEXO I: TERMO DE REFERÊNCIA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO/ CAPITULO 3 - PLANO DE OPERAÇÃO BÁSICO E ESPECIFICAÇÕES DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO	Comentário: No título das tabelas com as linhas futuras (ex. pág. 24) - Linhas do Sistema Futuro.	Substituir por - Linhas do Sistema Referencial ou Linhas de Operação Básica - As linhas referenciais do Plano de Operação Básico na Área de Operação 1 são apresentadas a seguir: - Além disso, inserir nota de rodapé com o seguinte texto: As linhas de referência são parte de uma rede concebida pela ARTESP com o propósito de verificar a exequibilidade técnica e financeira da delegação proposta, sem que exista qualquer vínculo de obrigatoriedade com o Sistema Futuro que será proposto pelo Licitante. A apresentação desta rede futura não resulta em qualquer dever de operar.	VIDE TERMO DE REFERÊNCIA
SETPESP-5 23/02/2016	ANEXO VI - CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 1. DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO/ ITEM 1.2.1. Etapa II - Migração para o Plano de Operação Básico		Etapa II – Migração para o Plano de Operação Futuro	ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO VI - CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 1. DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO/ ITEM 1.8. Etapa II - Migração para o Plano de Operação Básico. Subitem 1.8.1: A Concessionária deverá implementar o Plano de Operação Básico apresentado no Anexo I - Termo de Referência e no Decreto de Regulamento dos Serviços. A etapa de Migração para o Plano de Operação Básico terá a duração máxima de 180 (cento e oitenta) dias a contar do término da Etapa I - Assunção dos Serviços.		Item 1.8.1 – A Concessionária deverá implementar o Plano de Operação Futuro, tendo como referencia inicial a rede proposta ao longo do certame licitatório, mantido o pleno atendimento aos elementos dispostos no Anexo I - Termo de Referência e no Decreto de Regulamento dos Serviços, seguindo os parâmetros operacionais definidos neste Edital e Anexos. A etapa de Migração para o Plano de Operação Futuro terá a	ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO VI - CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 1. DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO/ ITEM 1.8. Etapa II - Migração para o Plano de Operação Básico. Subitem 1.8.2: Para ser considerado atendido, a Proponente deverá apresentar, considerando-se os dados operacionais apresentados em anexo ao Edital (Anexo XVIII), a migração da rede atual para a rede futura de atendimento à demanda.		Inclusão do Item 1.8.2.1. A proponente deverá apresentar o Plano de Operação Futuro que pretende operar, sendo que o mesmo poderá sofrer as alterações necessárias ao longo da Concessão para melhor atendimento da população, seguindo-se os critérios definidos no Edital e Anexos, conforme previsão expressa no Item 2.6 do Anexo I e no Anexo III - Regulamento Complementar dos Serviços.	ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO VI - CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO			Inclusão do Item 1.8.2.2 As ligações inter-áreas apresentadas no Anexo I deverão fazer parte do Plano de Operação Futuro apresentado pela licitante, destacando-se que nas ligações interáreas poderão ser realizadas seções intra-áreas, em sua Área de Operação.	ATENDIDO

SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO VI - CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 1. DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO/ ITEM 1.8. Etapa II - Migração para o Plano de Operação Básico. Subitem 1.8.3: O item estará atendido, caso a Proponente forneça, para os sistemas rodoviário e suburbano: / Subitem 1.8.3.1: Itinerários das ligações que irão operar ao longo desta etapa necessariamente partindo da situação atual e visando o Plano de Operação Básico (itinerários, gráficos e analíticos, em formato A4).		Item 1.8.3.1 Itinerários das ligações que irão operar ao longo desta etapa necessariamente partindo da situação atual, visando o Plano de Operação Futuro (itinerários, gráficos e analíticos, em formato A4).	ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO VI - CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 1. DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO/ ITEM 1.8. Etapa II - Migração para o Plano de Operação Básico. Subitem 1.8.4: Junto com o Plano de Migração para o Plano de Operação Básico, a Proponente deverá apresentar um cronograma com todas as principais atividades inerentes à etapa, obedecendo os prazos estabelecidos no Edital.		Item 1.8.4 Junto com o Plano de Migração para o Plano de Operação Futuro, a Proponente deverá apresentar um cronograma com todas as principais atividades inerentes à etapa, obedecendo os prazos estabelecidos no edital.	ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO VI - CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 2: PLANO DE NEGÓCIO/ ITEM 2.6. ELABORAÇÃO DO PLANO DE NEGÓCIO/ SUBITEM 2.6.4. MODELO OPERACIONAL/ Subitem 2.6.4.3.2: A partir da conclusão da implantação do plano de transição, o fluxo de caixa operacional deverá considerar a operação do sistema de transporte com suas características otimizadas, de acordo com o Plano de Operação Básico.		Item 2.6.4.3.2 A partir da conclusão da implantação do plano de transição, o fluxo de caixa operacional deverá considerar a operação do sistema de transporte com suas características otimizadas, de acordo com os critérios operacionais descritos no Anexo I - Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação.	ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO VI - CRITÉRIOS PARA ELABORAÇÃO DA DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO	CAPITULO 2: PLANO DE NEGÓCIO/ ITEM 2.6. ELABORAÇÃO DO PLANO DE NEGÓCIO/ SUBITEM 2.6.4. MODELO OPERACIONAL/ Subitem 2.6.4.4: Os demais anos da Concessão deverão ser baseados na projeção efetuada pela concessionária no Plano de Operação Básico, considerando:		Item 2.6.4.4 - Os demais anos da concessão deverão ser baseados na projeção efetuada pela concessionária no Plano de Operação Futuro apresentado pela licitante, considerando:	ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CAPITULO VII - OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS/ CLAUSULA 16 - TRANSFERÊNCIA DO SERVIÇO/ ITEM 16.2: Após a lavratura do TERMO DE ENTREGA DEFINITIVO, conforme item 16.1, a CONCESSIONÁRIA terá até 180 (cento e oitenta) dias para implantação do Plano de Operação Básico.		Item 16.2. Após a lavratura do TERMO DE ENTREGA DEFINITIVO, conforme item 16.1, a CONCESSIONÁRIA terá até 180 (cento e oitenta) dias para implantação do Plano de Operação Futuro.	ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CAPITULO VII - OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS/ CLAUSULA 17 - DA PUBLICIDADE/ ITEM 17.1: Durante a etapa de assunção dos serviços e período de transição para o Plano de Operação Básico previsto no Edital, a CONCESSIONÁRIA ...		Item 17.1. Durante a etapa de assunção dos serviços e período de transição para o Plano de Operação Futuro apresentado na fase de Licitação, a CONCESSIONÁRIA ...	ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CAPITULO VII - OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS/ CLAUSULA 17 - DA PUBLICIDADE/ ITEM 17.1.2: Para cada etapa de assunção dos serviços o Plano de Mídia deverá ser considerado por empresa e subdividido por Linha Atual dos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros. Para a etapa do período de transição para o Plano de Operação Básico, o Plano de Mídia deverá ser considerado por Linha.		Item 17.1.2. Para cada etapa de assunção dos serviços o Plano de Mídia deverá ser considerado por empresa e subdividido por Linha Atual dos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros. Para a etapa do período de transição para o Plano de Operação Futuro, o Plano de Mídia deverá ser considerado por Linha.	ATENDIDO

SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CAPITULO VII - OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS/ CLAUSULA 17 - DA PUBLICIDADE/ ITEM 17.1.2.2: A Concessionária deverá apresentar à ARTESP o planejamento detalhado das ações a serem tomadas para a divulgação das alterações nos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros quando da transição para a Linha do Plano de Operação Básico, com pelo menos 10 dias de antecedência.		Item 17.1.2.2. A Concessionária deverá quando da transição para a Linha do Plano de Operação Futuro, com pelo menos 10 dias de antecedência.	ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO	CAPITULO VII - OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS/ CLAUSULA 42 - OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA/ ITEM 42.1 - VI: Apresentar, para aprovação da ARTESP, alterações e complementações ao Plano de Operação Básico, de acordo com os critérios básicos definidos pelo Edital, no Regulamento dos Serviços, por este Contrato e seus Anexos		Item 42.1 - VI . Apresentar, de acordo com as previsões no regulamento (Capítulo II, seção IV), alterações e complementações ao Plano de Operação Futuro, de acordo com os critérios básicos definidos pelo Edital, no Regulamento dos Serviços, por este Contrato e seus Anexos.	VIDE CONTRATO
SETPESP-6 23/02/2016	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 1. OBJETO/ item 1.1. Seleção de empresa ou consórcio de empresas para cada Área de Operação de 1 a 5 dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (Serviço Regular), rodoviário e suburbano, em regime de Concessão Comum.	Comentário: Na minuta de edital objeto da referida consulta constou: “1.1. Seleção de empresa ou consórcio de empresas para cada Área de Operação de 1 a 5 dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (Serviço Regular), rodoviário e suburbano, em regime de Concessão Comum”. Esse e outros trechos da minuta denotam um modelo de um único edital para as 5 (cinco) áreas de operação.	Porém, sob os aspectos jurídico, prático e histórico, aconselhável um edital por área.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	DECRETO 61.635/2015	O Decreto nº 61.635/2015, que dispôs “sobre a concessão dos serviços rodoviários de transporte coletivo intermunicipal regular de passageiros nas áreas de operação do Estado de São Paulo” e aprovou “seu respectivo regulamento”, traz no Anexo II: Artigo 8º - Os processos licitatórios serão instaurados pela ARTESP, mediante veiculação de Aviso de Licitação Pública para a delegação dos serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo regular de passageiros, definindo seu objeto, condições e prazo. Artigo 9º - As licitações para a delegação serão processadas e julgadas por Comissão Especial de Licitação nomeada pela ARTESP, em estreita conformidade com os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade, da igualdade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.	As expressões utilizadas (“processos de licitatórios” e “as licitações”) denotam que o Regulamento optou e determinou a realização de <u>uma licitação, e conseqüentemente um edital, para cada Área de Operação</u> . Essa orientação está contida no Relatório do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização, Comitê de Análise Preliminar - CAP (6.5 Modelo de Licitação, p. 08): “A modalidade será de Concorrência Internacional, sendo permitida a participação de empresas em consórcio, podendo participar da licitação sociedades brasileiras ou estrangeiras isoladamente ou consorciadas e prevê a publicação de um Edital por Área de Operação. Desta forma, consórcios formados para uma determinada área poderão ser modificados para a participação na concorrência de outra área, elevando o padrão de concorrência no setor”. (g.n.). A acertada posição acima referida certamente considerou o disposto no art. 19, inc. IV, da Lei nº 8.987/1995: “Art. 19. Quando permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas: (...) IV - impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação, por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente”. Idêntico regramento está contido no art. 33, inc. IV, da Lei nº 8.666/1993, que pode ser mitigado, para parte da doutrina, quando realizada a licitação por lotes com fundamento no art. 23, § 1º, do mesmo Diploma. Mas essa hipótese deve ser justificativa e especificada no edital.	Portanto, é imperativo o desdobramento do edital em 5 (cinco) editais, uma para cada uma das 5 (cinco) Áreas de Operação. Esse o modelo previsto nos arts. 8º e 9º do Anexo II do Decreto nº 61.635/2015, conforme orientação do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização. Há também uma justificativa de ordem prática. Eventual paralisação ou insucesso do processo licitatório relativo a uma das áreas não impede o prosseguimento dos demais. Por derradeiro, anote-se que na concessão de serviços de transporte de passageiros no EST tem sido utilizado o modelo de divisão em áreas, com um edital por área. Cite-se, dentre outras, a licitação, ocorrida em 2005, na qual a EMTU/SP adotou a divisão da Região Metropolitana de São Paulo em 5 (cinco) áreas, cada uma com um edital.	NÃO ATENDIDO
SETPESP-6 23/02/2016	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 3. CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO/ ITEM 3.6. É vedada a participação de empresa ou consórcio formado por empresa que participe ou pertença a um mesmo grupo econômico de outra empresa que dispute esta licitação isoladamente ou em outro consórcio.	O item 3.6 da minuta do edital traz a vedação contida no art. 19, inc. IV, da Lei nº 8.987. Considerando-se a não adoção de uma licitação por lotes na minuta, esse modelo acaba por impedir que uma empresa (ou empresas de mesmo grupo econômico) apresente proposta para cada uma das cinco áreas. Essa interpretação obviamente contraria o princípio da ampla competitividade. Deveras, a legislação veda que uma mesma empresa, isoladamente ou em consórcio, participe de uma licitação (um só objeto) com mais de uma proposta. No caso em tela, temos 5 (cinco) objetos, representados pelas Áreas de Operação de 1 a 5. E não pode haver restrição para que uma empresa (ou grupo econômico) concorra, isoladamente ou em consórcio, apresentando proposta para cada uma das Áreas de Operação. A vedação legal não pode ser interpretada, repita-se, de modo a frustrar a ampla concorrência.		NÃO ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA SOCIEDADE DE ADVOGADOS - 1	ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO X MATRIZ DE RISCO APROVADA NA 216ª Reunião Ordinária do CDPED	CLAUSULA 42 - OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA/ ITEM 42.1. "A Concessionária, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a: (...) Subitem VIII. "Captar, gerir e aplicar os recursos financeiros necessários à prestação do serviço."	Considerando que: (i) os artigos 10 e 23, IV, da Lei Federal nº 8.897/1995 e o art. 4º, I, IV e XXXI, da Lei Complementar nº 914/2002, obrigam a ARTESP a embasar o processo licitatório em uma matriz de repartição de riscos pré estabelecida; (ii) por força dos artigos 1º, 2º e 5º, IV, da Lei Estadual nº 9.361/1997, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização (CDPED) é o órgão competente para estabelecer diretrizes técnicas para os programas de desestatização no Estado de São Paulo; (iii) nos termos do Decreto Estadual nº 61.371/2015, que regulamenta o aproveitamento de estudos para elaboração de concessões, o Comitê de Análise Preliminar (CAP) é o órgão responsável por subsidiar tecnicamente o CDPED, inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de risco; e (iv) o artigo 9º, I, do referido decreto estabele a necessidade de aprovação do projeto pelo CDPED para que este possa ser licitado. Considerando também: (v) que a matriz de repartição de riscos aprovada na 216ª reunião do CDPED estabelece as diretrizes obrigatórias para a atuação da ARTESP na licitação em comento; (vi) que o parecer AJ nº 1239/2015 da ARTESP reconhece a vinculatividade da matriz de risco aprovada pelo CDPED; e (vii) a repartição de riscos refletida na documentação disponibilizada na Consulta Pública nº 02/2015. Observa-se: Embora a Matriz de Risco aprovada pelo CDPED aponte o risco "restrição ou elevação do custo de crédito para as empresas operadoras devido a situações de contração de mercado" como sendo compartilhado entre o setor público e o setor privado, consta no item 42.VIII, do Contrato, divisão de risco distinta desta, atribuindo-se tão somente à iniciativa privada os riscos pela captação de recursos. Desta forma, a documentação sob consulta pública deixa de obedecer à Matriz de Risco aprovada pelo CDPED, merecendo por isso ser retificada sob pena de ilegalidade.	Anexo II da Minuta de Edital - Minuta de Contrato 41.1. A CONTRATANTE, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a: (...) VI. Autorizar a revisão das obrigações de investir, bem como outras formas de reequilíbrio econômico-financeiro, em caso de restrição ou elevação drástica dos custos de crédito. Renumerar-se todos os incisos seguintes.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA SOCIEDADE DE ADVOGADOS	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO X ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO X MATRIZ DE RISCO APROVADO NA 216ª Reunião Ordinária do CDPED	EDITAL/ CAPITULO 22. Início da Operação (...) ITEM 22.2. 'A Concessionária assumirá o sistema atual de transporte de sua área de operação, bem como das ligações inter-áreas, conforme definido no Anexo I - Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação, sendo-lhe defeso alegar o desconhecimento das condições do sistema." ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO Cláusula 45 - Fase de Transição (...)	Considerando que: (i) os artigos 10 e 23, IV, da Lei Federal nº 8.897/1995 e o art. 4º, I, IV e XXXI, da Lei Complementar nº 914/2002, obrigam a ARTESP a embasar o processo licitatório em uma matriz de repartição de riscos pré estabelecida; (ii) por força dos artigos 1º, 2º e 5º, IV, da Lei Estadual nº 9.361/1997, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização (CDPED) é o órgão competente para estabelecer diretrizes técnicas para os programas de desestatização no Estado de São Paulo; (iii) nos termos do Decreto Estadual nº 61.371/2015, que regulamenta o aproveitamento de estudos para elaboração de concessões, o Comitê de Análise Preliminar (CAP) é o órgão responsável por subsidiar tecnicamente o CDPED, inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de risco; e (iv) o artigo 9º, I, do referido decreto estabele a necessidade de aprovação do projeto pelo CDPED para que este possa ser licitado. Considerando também: (v) que a matriz de repartição de riscos aprovada na 216ª reunião do CDPED estabelece as diretrizes obrigatórias para a atuação da ARTESP na licitação em comento; (vi) que o parecer AJ nº 1239/2015 da ARTESP reconhece a vinculatividade da matriz de risco aprovada pelo CDPED; e (vii) a repartição de riscos refletida na documentação disponibilizada na Consulta Pública nº 02/2015. Observa-se (i) que o Edital é omissivo quanto ao risco de "sobreposição entre antigos operadores e novos operadores na fase da assunção", e (ii) que de acordo com a Matriz de Risco referido risco será compartilhado entre o poder público e o setor privado. Desta forma, a documentação sob consulta pública deixa de obedecer à Matriz de Risco aprovada pelo CDPED, merecendo por isso ser retificada sob pena de ilegalidade.	Minuta de Edital 22. Início da Operação (...) 22.2.1. O Poder Concedente determinará, em data e horário específico, a transferência da prestação dos serviços das linhas, pelos operadores atuais, à Concessionária. 22.2.1.1. Eventual desobediência da ordem de encerramento das atividades, pelos operadores atuais, ensejará nas sanções previstas no art. 110, I e IV, do Decreto Estadual nº 29.913/1989. Anexo II da Minuta de Edital - Minuta de Contrato 45. Cláusula 45 - Fase de Transição (...) 45.1.3. Eventual infringência da Fase de Transição pelos operadores atuais, com a majoração dos custos originalmente estimados, em razão do disposto na subcláusula 45.1., ou redução da receita prevista, em razão da sobreposição de atuação entre operadores atuais e a concessionária, ensejarão o imediato reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.	NÃO ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA SOCIEDADE DE ADVOGADOS	ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO X MATRIZ DE RISCO APROVADA NA 216ª Reunião Ordinária do CDPED	ANEXO II/ CLAUSULA 21 - EQUILÍBRIO ECONÔMICO - FINANCEIRO/ ITEM 21.5. "Sem prejuízo do disposto na subcláusula 19.1., acima, somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nas hipóteses abaixo descritas, quando dos eventos a seguir elencados resultar efetivo impacto na equação econômico-financeira do Contrato, o qual deverá ser demonstrado pela Parte pleiteante, que deverá comprovar a exata medida do desequilíbrio ensejado pela materialização do Evento de Desequilíbrio:" ITEM 21.5.1. "Modificação unilateral, imposta pelo Poder Concedente, das condições de execução do Contrato, desde que, como resultado direto dessa modificação, verifique-se efetiva alteração substancial dos custos ou da receita/remuneração para mais ou para menos."	Considerando que: (i) os artigos 10 e 23, IV, da Lei Federal nº 8.897/1995 e o art. 4º, I, IV e XXXI, da Lei Complementar nº 914/2002, obrigam a ARTESP a embasar o processo licitatório em uma matriz de repartição de riscos pré estabelecida; (ii) por força dos artigos 1º, 2º e 5º, IV, da Lei Estadual nº 9.361/1997, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização (CDPED) é o órgão competente para estabelecer diretrizes técnicas para os programas de desestatização no Estado de São Paulo; (iii) nos termos do Decreto Estadual nº 61.371/2015, que regulamenta o aproveitamento de estudos para elaboração de concessões, o Comitê de Análise Preliminar (CAP) é o órgão responsável por subsidiar tecnicamente o CDPED, inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de risco; e (iv) o artigo 9º, I, do referido decreto estabelece a necessidade de aprovação do projeto pelo CDPED para que este possa ser licitado. Considerando também: (v) que a matriz de repartição de riscos aprovada na 216ª reunião do CDPED estabelece as diretrizes obrigatórias para a atuação da ARTESP na licitação em comento; (vi) que o parecer AJ nº 1239/2015 da ARTESP reconhece a vinculatividade da matriz de risco aprovada pelo CDPED; e (vii) a repartição de riscos refletida na documentação disponibilizada na Consulta Pública nº 02/2015. Observa-se que, embora a Matriz de Risco aponte o risco de "inadequação da rede futura de transportes, concebida no âmbito do Plano Diretor" como sendo compartilhado entre o setor público, e o privado, o Contrato, nos termos do item 21.5.1., prevê que referido risco será integralmente suportado pela concessionária. Desta forma, a documentação sob consulta pública deixa de obedecer à Matriz de Risco aprovada pelo CDPED, merecendo por isso ser retificada sob pena de ilegalidade.	Anexo II da Minuta de Edital - Minuta de Contrato 21.5.1. Modificação unilateral, imposta pelo Poder Concedente, das condições de execução do Contrato, desde que a alteração dos custos ou da receita/remuneração originalmente previstos ultrapasse 2% (dois por cento) da respectiva projeção original. 21.5.1.1. Enquadram-se na hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro as adequações na operação decorrentes da inadequação da rede futura de transportes constante da proposta da Concessionária.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA SOCIEDADE DE ADVOGADOS	MATRIZ DE RISCO APROVADA NA 216ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CDPED	Não se aplica	Considerando que: (i) os artigos 10 e 23, IV, da Lei Federal nº 8.897/1995 e o art. 4º, I, IV e XXXI, da Lei Complementar nº 914/2002, obrigam a ARTESP a embasar o processo licitatório em uma matriz de repartição de riscos pré estabelecida; (ii) por força dos artigos 1º, 2º e 5º, IV, da Lei Estadual nº 9.361/1997, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização (CDPED) é o órgão competente para estabelecer diretrizes técnicas para os programas de desestatização no Estado de São Paulo; (iii) nos termos do Decreto Estadual nº 61.371/2015, que regulamenta o aproveitamento de estudos para elaboração de concessões, o Comitê de Análise Preliminar (CAP) é o órgão responsável por subsidiar tecnicamente o CDPED, inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de risco; e (iv) o artigo 9º, I, do referido decreto estabelece a necessidade de aprovação do projeto pelo CDPED para que este possa ser licitado. Considerando também: (v) que a matriz de repartição de riscos aprovada na 216ª reunião do CDPED estabelece as diretrizes obrigatórias para a atuação da ARTESP na licitação em comento; (vi) que o parecer AJ nº 1239/2015 da ARTESP reconhece a vinculatividade da matriz de risco aprovada pelo CDPED; e (vii) a repartição de riscos refletida na documentação disponibilizada na Consulta Pública nº 02/2015. Questiona-se: a que se refere o termo "rede futura", prevista no risco "inadequação da rede futura de transportes, concebida no âmbito do Plano Diretor"? Entendemos que o termo "rede futura" refere-se à rede proposta pela Concessionária em sua proposta de licitação, esse entendimento é correto?	Não se aplica	ENTENDIMENTO ESTA CORRETO
	ANEXO II: MINUTA DO	ANEXO II/ CLAUSULA 19 - RISCOS DA CONCESSÃO/ ITEM 19.3. "Variações de receita decorrentes de alterações da demanda de passageiros em relação ao previsto no Plano de Negócio não serão	Considerando que: (i) os artigos 10 e 23, IV, da Lei Federal nº 8.897/1995 e o art. 4º, I, IV e XXXI, da Lei Complementar nº 914/2002, obrigam a ARTESP a embasar o processo licitatório em uma matriz de repartição de riscos pré estabelecida; (ii) por força dos artigos 1º, 2º e 5º, IV, da Lei Estadual nº 9.361/1997, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização (CDPED) é o órgão competente para estabelecer diretrizes técnicas para os programas de desestatização no Estado de São Paulo; (iii) nos termos do Decreto Estadual nº 61.371/2015, que regulamenta o aproveitamento de estudos para elaboração de concessões, o Comitê de Análise Preliminar (CAP) é o órgão responsável por subsidiar tecnicamente o CDPED, inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de risco; e (iv) o artigo 9º, I	Anexo II da Minuta de Edital - Minuta de Contrato 19.3. Variações de receita decorrentes de alterações da demanda de passageiros em relação ao previsto no PLANO DE NEGÓCIO, menores que 10% (dez por cento), não serão consideradas para efeito do equilíbrio econômico-financeiro, sendo considerado risco exclusivo da CONCESSIONÁRIA a correta avaliação do possível impacto sobre a exploração dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS decorrente da evolução futura dessa demanda	

CORDEIRO, LIMA SOCIEDADE DE ADVOGADOS	ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO X MATRIZ DE RISCO APROVADA NA 216ª Reunião Ordinária do CDPED	previsto no Plano de Negócios não serão consideradas para efeito do equilíbrio econômico-financeiro, sendo considerado risco exclusivo da Concessionária a correta avaliação do possível impacto sobre a exploração dos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros decorrente da evolução futura dessa demanda.	inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de riscos, e (iv) o artigo 9º, I, do referido decreto estabelece a necessidade de aprovação do projeto pelo CDPED para que este possa ser licitado. Considerando também: (v) que a matriz de repartição de riscos aprovada na 216ª reunião do CDPED estabelece as diretrizes obrigatórias para a atuação da ARTESP na licitação em comento; (vi) que o parecer AJ nº 1239/2015 da ARTESP reconhece a vinculatividade da matriz de risco aprovada pelo CDPED; e (vii) a repartição de riscos refletida na documentação disponibilizada na Consulta Pública nº 02/2015. Observa-se: Embora a Matriz de Risco aponte o risco de “fatos externos que venham a alterar de forma expressiva a demanda” como sendo compartilhado entre o setor público, e o privado, o Contrato, nos termos do item 19.3, prevê que referido sco será integralmente suportado pela concessionária. Desta forma, a documentação sob consulta pública deixa de obedecer à Matriz de Risco aprovada pelo CDPED, merecendo por isso ser retificada sob pena de ilegalidade.	19.3.1. Enquadram-se nas hipóteses descritas no subitem 19.3. acima, as variações decorrentes da implantação de modais alternativos de transporte que reduzam a demanda da concessão. 19.3.2. Para fins do cálculo do percentual de demanda descrito no subitem 19.3. todas as ocorrências de variação de demanda deverão ser consideradas conjuntamente, no período de 180 (cento e oitenta) dias. 19.3.3 A concessionária assumirá, integralmente, o risco das projeções das receitas acessórias.	VIDE CONTRATO
CORDEIRO, LIMA SOCIEDADE DE ADVOGADOS	ANEXO V: POLITICA TARIFARIA, REAJUSTE E REVISÃO TARIFÁRIA X MATRIZ DE RISCO APROVADA NA 216ª Reunião Ordinária do CDPED	ANEXO V/ CAPITULO 4. REVISÕES TERIFÁRIAS/ Revisões tarifárias extraordinárias: Não ensejarão direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, entre outras hipóteses: (...)	Considerando que: (i) os artigos 10 e 23, IV, da Lei Federal nº 8.897/1995 e o art. 4º, I, IV e XXXI, da Lei Complementar nº 914/2002, obrigam a ARTESP a embasar o processo licitatório em uma matriz de repartição de riscos pré estabelecida; (ii) por força dos artigos 1º, 2º e 5º, IV, da Lei Estadual nº 9.361/1997, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização (CDPED) é o órgão competente para estabelecer diretrizes técnicas para os programas de desestatização no Estado de São Paulo; (iii) nos termos do Decreto Estadual nº 61.371/2015, que regulamenta o aproveitamento de estudos para elaboração de concessões, o Comitê de Análise Preliminar (CAP) é o órgão responsável por subsidiar tecnicamente o CDPED, inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de risco; e (iv) o artigo 9º, I, do referido decreto estabelece a necessidade de aprovação do projeto pelo CDPED para que este possa ser licitado. Considerando também: (v) que a matriz de repartição de riscos aprovada na 216ª reunião do CDPED estabelece as diretrizes obrigatórias para a atuação da ARTESP na licitação em comento; (vi) que o parecer AJ nº 1239/2015 da ARTESP reconhece a vinculatividade da matriz de risco aprovada pelo CDPED; e (vii) a repartição de riscos refletida na documentação disponibilizada na Consulta Pública nº 02/2015. Observa-se: Embora a Matriz de Risco preveja que o risco de “escassez de insumos operacionais, como combustível, peças e acessórios, rodagem, veículos e outros” será compartilhado entre o setor público, e o setor privado, o Edital é omissivo com relação a referido risco. Desta forma, a documentação sob consulta pública deixa de obedecer à Matriz de Risco aprovada pelo CDPED, merecendo por isso ser retificada sob pena de ilegalidade.	Anexo V da Minuta de Edital Item 4. Revisões tarifárias extraordinárias (...) Não ensejarão direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, entre outras hipóteses: (...) II - A oscilação ordinária dos custos das obrigações assumidas pela concessionária ou a sua discrepância em relação aos custos previstos na elaboração das planilhas do Plano de Negócios, excetuando-se as situações de escassez de insumos que acarretem dificuldades operacionais, perdas de receita e eventuais sobrecustos operacionais não contemplados na fórmula de reajuste tarifário.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA SOCIEDADE DE ADVOGADOS	ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO X ANEXO V: POLITICA TARIFARIA., REAJUSTE E REVISÃO TARIFÁRIA X MATRIZ DE RISCO APROVADA NA 216ª Reunião Ordinária do CDPED	Anexo II/ CLAUSULA 41 - OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE/ ITEM 41.1. A Contratante, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste Contrato ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a: (...). Anexo V/ Capítulo 4. Revisões tarifárias extraordinárias A revisão tarifária poderá ser solicitada a qualquer momento pela ARTESP ou pelas Concessionárias, demonstrado o impacto significativo nos custos ou receitas dos serviços de um fato legitimamente reconhecido como ensejador de reequilíbrio, para restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Serão considerados fatos ensejadores de reequilíbrio as seguintes situações excepcionais: (...)	Considerando que: (i) os artigos 10 e 23, IV, da Lei Federal nº 8.897/1995 e o art. 4º, I, IV e XXXI, da Lei Complementar nº 914/2002, obrigam a ARTESP a embasar o processo licitatório em uma matriz de repartição de riscos pré estabelecida; (ii) por força dos artigos 1º, 2º e 5º, IV, da Lei Estadual nº 9.361/1997, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização (CDPED) é o órgão competente para estabelecer diretrizes técnicas para os programas de desestatização no Estado de São Paulo; (iii) nos termos do Decreto Estadual nº 61.371/2015, que regulamenta o aproveitamento de estudos para elaboração de concessões, o Comitê de Análise Preliminar (CAP) é o órgão responsável por subsidiar tecnicamente o CDPED, inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de risco; e (iv) o artigo 9º, I, do referido decreto estabelece a necessidade de aprovação do projeto pelo CDPED para que este possa ser licitado. Considerando também: (v) que a matriz de repartição de riscos aprovada na 216ª reunião do CDPED estabelece as diretrizes obrigatórias para a atuação da ARTESP na licitação em comento; (vi) que o parecer AJ nº 1239/2015 da ARTESP reconhece a vinculatividade da matriz de risco aprovada pelo CDPED; e (vii) a repartição de riscos refletida na documentação disponibilizada na Consulta Pública nº 02/2015. Observa-se: Embora a Matriz de Risco preveja que o risco de “deficiência na prestação de serviços nos terminais para os usuários” será atribuído ao setor público, o Edital é omissivo com relação a referido risco. Desta forma, a documentação sob consulta pública deixa de obedecer à Matriz de Risco aprovada pelo CDPED, merecendo por isso ser retificada sob pena de ilegalidade.	Anexo II da Minuta de Edital - Minuta de Contrato 41.1. A CONTRATANTE, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a: (...) XIII. Fiscalizar a gestão operacional dos terminais e adotar procedimentos para que eventuais falhas em seu gerenciamento não acarretem prejuízos aos usuários ou à operação do SERVIÇO DELEGADO pela CONCESSIONÁRIA. Anexo V da Minuta de Edital 4. Revisões tarifárias extraordinárias A revisão tarifária poderá ser solicitada a qualquer momento pela ARTESP ou pelas Concessionárias, demonstrado o impacto significativo nos custos ou receitas dos serviços de um fato legitimamente reconhecido como ensejador de reequilíbrio, para restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Serão considerados fatos ensejadores de reequilíbrio as seguintes situações excepcionais: (...) VII - A ocorrência de prejuízos à Concessionária decorrentes de deficiência na prestação dos serviços nos terminais, incluindo-se dificuldades operacionais devido a falhas na gestão operacional dos terminais e dificuldades de acesso da população aos terminais ou aos pontos de embarque.	NÃO ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA SOCIEDADE DE ADVOGADOS	ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO X ANEXO V: POLITICA TARIFARIA, REAJUSTE E REVISÃO TARIFARIA X MATRIZ DE RISCO APROVADA NA 216ª Reunião Ordinária do CDPED	Anexo II/ CLAUSULA 41 - OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE/ ITEM 41.1. A Contratante, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste Contrato ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a: (...). ANEXO V/ CAPITULO 4. Revisões Tarifárias/ Revisões tarifárias extraordinárias: A revisão tarifária poderá ser solicitada a qualquer momento pela ARTESP ou pelas Concessionárias, demonstrado o impacto significativo nos custos ou receitas dos serviços de um fato legitimamente reconhecido como ensejador de reequilíbrio, para restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Serão considerados fatos ensejadores de reequilíbrio as seguintes situações excepcionais: (...)	Considerando que: (i) os artigos 10 e 23, IV, da Lei Federal nº 8.897/1995 e o art. 4º, I, IV e XXXI, da Lei Complementar nº 914/2002, obrigam a ARTESP a embasar o processo licitatório em uma matriz de repartição de riscos pré estabelecida; (ii) por força dos artigos 1º, 2º e 5º, IV, da Lei Estadual nº 9.361/1997, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização (CDPED) é o órgão competente para estabelecer diretrizes técnicas para os programas de desestatização no Estado de São Paulo; (iii) nos termos do Decreto Estadual nº 61.371/2015, que regulamenta o aproveitamento de estudos para elaboração de concessões, o Comitê de Análise Preliminar (CAP) é o órgão responsável por subsidiar tecnicamente o CDPED, inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de risco; e (iv) o artigo 9º, I, do referido decreto estabele a necessidade de aprovação do projeto pelo CDPED para que este possa ser licitado. Considerando também: (v) que a matriz de repartição de riscos aprovada na 216ª reunião do CDPED estabelece as diretrizes obrigatórias para a atuação da ARTESP na licitação em comento; (vi) que o parecer AJ nº 1239/2015 da ARTESP reconhece a vinculatividade da matriz de risco aprovada pelo CDPED; e (vii) a repartição de riscos refletida na documentação disponibilizada na Consulta Pública nº 02/2015. Observa-se: Embora a Matriz de Risco preveja que o risco de “dificuldades operacionais devido a falhas na gestão operacional dos terminais” será compartilhado entre o setor público, e o setor privado, o Edital é omissivo com relação a referido risco. Desta forma, a documentação sob consulta pública deixa de obedecer à Matriz de Risco aprovada pelo CDPED, merecendo por isso ser retificada sob pena de ilegalidade.	Anexo II da Minuta de Edital - Minuta de Contrato. 41.1. A CONTRATANTE, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a: (...) XIII. Fiscalizar a gestão operacional dos terminais e adotar procedimentos para que eventuais falhas em seu gerenciamento não acarretem prejuízos aos usuários ou à operação do SERVIÇO DELEGADO pela CONCESSIONÁRIA. Anexo V da Minuta de Edital 4. Revisões tarifárias extraordinárias. A revisão tarifária poderá ser solicitada a qualquer momento pela ARTESP ou pelas Concessionárias, demonstrado o impacto significativo nos custos ou receitas dos serviços de um fato legitimamente reconhecido como ensejador de reequilíbrio, para restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Serão considerados fatos ensejadores de reequilíbrio as seguintes situações excepcionais: (...) VII - A ocorrência de prejuízos à Concessionária decorrentes de deficiência na prestação dos serviços nos terminais, incluindo-se dificuldades operacionais devido a falhas na gestão operacional dos terminais e dificuldades de acesso da população aos terminais ou aos pontos de embarque.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA SOCIEDADE DE ADVOGADOS	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO X ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO X MATRIZ DE RISCO APROVADA NA 216ª Reunião Ordinária do CDPED	EDITAL/ CAPITULO 8. REMUNERAÇÃO PELOS SERVIÇOS (...). Anexo II/ CLÁUSULA 23 - COBRANÇA DE PASSAGEM (...)	Considerando que: (i) os artigos 10 e 23, IV, da Lei Federal nº 8.897/1995 e o art. 4º, I, IV e XXXI, da Lei Complementar nº 914/2002, obrigam a ARTESP a embasar o processo licitatório em uma matriz de repartição de riscos pré estabelecida; (ii) por força dos artigos 1º, 2º e 5º, IV, da Lei Estadual nº 9.361/1997, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização (CDPED) é o órgão competente para estabelecer diretrizes técnicas para os programas de desestatização no Estado de São Paulo; (iii) nos termos do Decreto Estadual nº 61.371/2015, que regulamenta o aproveitamento de estudos para elaboração de concessões, o Comitê de Análise Preliminar (CAP) é o órgão responsável por subsidiar tecnicamente o CDPED, inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de risco; e (iv) o artigo 9º, I, do referido decreto estabele a necessidade de aprovação do projeto pelo CDPED para que este possa ser licitado. Considerando também: (v) que a matriz de repartição de riscos aprovada na 216ª reunião do CDPED estabelece as diretrizes obrigatórias para a atuação da ARTESP na licitação em comento; (vi) que o parecer AJ nº 1239/2015 da ARTESP reconhece a vinculatividade da matriz de risco aprovada pelo CDPED; e (vii) a repartição de riscos refletida na documentação disponibilizada na Consulta Pública nº 02/2015. Observa-se: Embora o Edital contemple a alocação do risco “atrasos ou inadequação do reajuste tarifário”, entendemos que, considerando que o mecanismo previsto pela Lei Federal nº 12.587/2012 é a adoção de subsídios, o Edital deveria apontar, especificamente, que referido será suportado pelo Poder Público, mediante o pagamento de subsídios.	Minuta de Edital. 8. Remuneração pelos serviços. (...) 8.4. Além das modalidades de remuneração da CONCESSIONÁRIA descritas nos subitens acima, poderão compor a sua remuneração subsídios a serem instituídos pelo Poder Concedente e outras formas de remuneração admitidas pela legislação aplicável. Anexo II à Minuta de Edital - Minuta de Contrato CLÁUSULA 23 - COBRANÇA DE PASSAGEM (...) 23.3. Caso a TARIFA se torne, ao longo da execução do Contrato, insuficiente ou deficitária para garantir o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, o Poder Concedente deverá instituir subsídios ou outras formas de recomposição admitidas pela legislação aplicável.	NÃO ATENDIDO
			Considerando que: (i) os artigos 10 e 23, IV, da Lei Federal nº 8.897/1995 e o art. 4º, I, IV e		

CORDEIRO, LIMA SOCIEDADE DE ADVOGADOS -1	ANEXO II: MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO X MATRIZ DE RISCO APROVADA NA 216ª Reunião Ordinária do CDPED	CLAUSULA 21 - EQUILIBRIO ECONÔMICO - FINANCEIRO/ ITEM 21.5.2. Fato do Fato do Príncipe que efetivamente onere a execução do Contrato, salvo quando o ato ou fato caracterizar risco que já tenha sido atribuído expressamente à Concessionária neste Contrato. CLAUSULA 41 - OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE/ ITEM 41.1. A CONTRATANTE, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a: I. (...) (...) Subitem XII. (...)	XXXI, da Lei Complementar nº 914/2002, obrigam a ARTESP a embasar o processo licitatório em uma matriz de repartição de riscos pré estabelecida; (ii) por força dos artigos 1º, 2º e 5º, IV, da Lei Estadual nº 9.361/1997, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização (CDPED) é o órgão competente para estabelecer diretrizes técnicas para os programas de desestatização no Estado de São Paulo; (iii) nos termos do Decreto Estadual nº 61.371/2015, que regulamenta o aproveitamento de estudos para elaboração de concessões, o Comitê de Análise Preliminar (CAP) é o órgão responsável por subsidiar tecnicamente o CDPEP, inclusive mediante a elaboração da matriz de repartição de risco; e (iv) o artigo 9º, I, do referido decreto estabelece a necessidade de aprovação do projeto pelo CDPEP para que este possa ser licitado. Considerando também: (v) que a matriz de repartição de riscos aprovada na 216ª reunião do CDPEP estabelece as diretrizes obrigatórias para a atuação da ARTESP na licitação em comento; (vi) que o parecer AJ nº 1239/2015 da ARTESP reconhece a vinculatividade da matriz de risco aprovada pelo CDPEP; e (vii) a repartição de riscos refletida na documentação disponibilizada na Consulta Pública nº 02/2015. Embora a Matriz de Risco preveja que o risco de “desavenças políticas com municípios, redução da liberdade operacional da concessionária” seja compartilhado entre o setor público, e o privado, considerando que a Concessionária tem o dever de prestar o serviço nos termos do estipulado e planejado pela ARTESP, a interferência dos Municípios em referida prestação configura-se fato do príncipe, devendo, portanto, ser suportado pelo Poder Concedente caso tenha impacto significativo na concessão. Desta forma, a documentação sob consulta pública deixa de obedecer à Matriz de Risco aprovada pelo CDPEP, merecendo por isso ser retificada sob pena de ilegalidade.	Anexo II da Minuta de Edital - Minuta de Contrato 21.5.2. Fato do Príncipe que efetivamente onere a execução do CONTRATO, salvo quando o ato ou fato caracterizar risco que já tenha sido atribuído expressamente à CONCESSIONÁRIA neste CONTRATO. 21.5.2.1. Considera-se Fato do Príncipe a necessidade de a CONCESSIONÁRIA adaptar a operação contratada devido à restrições operacionais impostas por Municípios. 41.1. A CONTRATANTE, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a: (...) XIII. Garantir às CONCESSIONÁRIAS o reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO no caso de restrições à operação dos SERVIÇOS DELEGADOS, impostas por Municípios, que difiram dos parâmetros acordados neste CONTRATO.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA ADVOGADOS-2	EDITAL	Preâmbulo	Em que pese o Preâmbulo apontar como critério de julgamento o "maior valor da oferta pela outorga", utiliza-se como fundamento legal de referido critério, o art. 15, I, da Lei Federal nº 8.987/1995. Contudo, referido dispositivo se refere ao critério de "menor tarifa". Dessa forma, é importante que o Edital seja revisto para a se adequar à fundamentação jurídica específica do critério de julgamento pretendido.	MINUTA DO EDITAL A AGÊNCIA REGULARORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP (...) pelo critério de maior valor de outorga para cada uma das Áreas de Operação apresentada neste Edital de Concessão (art. 15, II, da Lei Federal nº 8.987/1995) (...).	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	Preâmbulo	Tendo em vista que o preâmbulo menciona expressamente que dele constam "valores de referência", e em seguida apresenta valores de outorga para cada uma das áreas licitadas, favor esclarecer se tais valores correspondem ao mínimo aceitável, ao valor máximo de outorga, ou se se trata de mero referencial, que pode ser ultrapassado, para mais ou menos, nas propostas comerciais.	Não aplicável.	VALOR MÍNIMO ACEITÁVEL

CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	Preâmbulo	O Edital não explicita quais são os critérios e a fundamentação econômico-financeira para adoção dos valores referenciais de outorga fixados no preâmbulo.	Não aplicável.	O valor da outorga foi determinado pelo fluxo de caixa livre de cada uma das Áreas de Concessão. Para tanto foi modelada uma operação de referência, tendo como base por um lado as projeções de receita, que resultaram das projeções de demanda e da estrutura tarifária vigente no sistema. De outro lado, foi realizado o dimensionamento de recursos físicos necessários para a operação planejada, considerando-se principalmente veículos e garagens, bem como o dimensionamento de recursos humanos, como motoristas, cobradores, agentes de venda, pessoal engajado em manutenção, de onde resultaram os principais custos com investimentos e operação. A estes custos foram acrescidos custos administrativos, custos com o sistema de tecnologia preconizado e tributos incidentes sobre o faturamento e o lucro líquido da empresa Concessionária. O saldo de caixa anual foi trazido a valor presente com base no custo médio ponderado do capital calculado pela ARTESP. O valor presente líquido positivo representaria uma remuneração em excesso ao custo médio ponderado do capital. Este valor foi considerado, portanto, a outorga calculada para cada uma das Áreas de Concessão.
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	Preâmbulo	Considerando a dinâmica adotada no Edital de Licitação, é correto considerar que o termo "nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas" se refere à idade média da frota, bem como ao tempo necessário para atingi-la? Em caso positivo, sugere-se a adequação do texto apresentado.	Não aplicável.	EXIGÊNCIAS TÉCNICAS DO ENVELOPE 2
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	Preâmbulo. 1.Objeto. 1.1. Seleção de empresa ou consórcio de empresas para cada Área de Operação de 1 a 5 dos Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (Serviço Regular), rodoviário e suburbano, em regime de Concessão omum. (...) 1.3. O contrato de Concessão que decorrerá desta concorrência autorizará as Concessionárias a operar a respectiva Área de Operação, conforme apresentado no Anexo I - Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação.	Em que pese (i) o art. 9º, do Anexo II do Decreto nº 61.635/2015, dispor que a delegação para exploração dos serviços de transportes rodoviários intermunicipais deveria ser operacionalizada por meio de "licitações"; e (ii) que na Audiência Pública realizada em 8/12/2015, foi informada pela ARTESP a realização de 05 (cinco) licitações distintas, uma para cada Área de Operação, o Edital ora submetido à Consulta Pública, não apresenta, de forma clara, se a delegação dos serviços ocorrerá seguindo tais diretrizes (isto é, com cinco licitações distintas, uma para cada área). Dessa forma, favor promover a reestruturação do edital, compatibilizando-o com o preceituado no Decreto nº 61.635/2015, e na Audiência Pública.	MINUTA DO EDITAL 1. Objeto 1.1. Seleção de empresa ou consórcio de empresas para prestar, na Área de Operação X, os Serviços Rodoviários Intermunicipais de Transporte Coletivo de Passageiros (Serviço Regular), rodoviário e suburbano, em regime de Concessão Comum. (...) 1.3. O contrato de Concessão que decorrerá desta concorrência autorizará a Concessionária a operar a respectiva Área de Operação, conforme apresentado no Anexo I - Termo de Referência para a Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	1.3.1. Estão englobados na Concessão os serviços de programação, operação e venda de passagens.	Considerando a cláusula em epígrafe, cotejada com o item 1.5. do Edital, bem como com a cláusula 5º, e 5.1, I, da minuta do Contrato, está correto o entendimento de que as obrigações exigidas da Concessionária no item 1.3.1 do Edital para "programação" referem-se às "ligações, horários e itinerários", ao passo que as obrigações, da mesma cláusula, relativas aos "serviços" se referem ao termo definido "SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS"?	Não aplicável.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	1.5. São serviços delegados de competência específica da Concessionária: I. A operação dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros, incluindo o planejamento, a programação de ligações, horários e itinerários, de acordo com o Projeto de Operação Básico a ser operado e a regulamentação da ARTESP; (...).	Considerando (i) que o planejamento, a programação de ligações, horários e itinerários é competência da Concessionária; (ii) que, nos termos do art. 57, do Anexo III do Edital, eventual alteração de "esquema operacional das linhas operadas pela Concessionária", deverá ser comunicada à ARTESP, e (iii) que, nos termos dos arts. 16 e 17 do Anexo III do Edital, o Plano de Operação Básico é meramente referencial, entendemos que o Plano de Operação Básico referido na cláusula 1.5.I, deverá ser a rede futura apresentada pela Concessionária, e que sofrerá alterações ao longo da execução contratual. É correto referido entendimento?	Não aplicável.	ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	1.5. São serviços delegados de competência específica da Concessionária: (...) III. A manutenção dos veículos, infraestrutura de apoio, instalações e equipamentos vinculados, direta ou indiretamente, à prestação do serviço e todos os demais bens que forem necessários, de qualquer forma, à referida prestação.	Considerando que o Edital, bem como seu Anexo I, não fazem referência aos itens que compõem a "infraestrutura de apoio", favor definir, para fins de estimativa de despesas, quais estruturas compõem referido termo.	Não aplicável.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	2. Definições (...) XI. Concessionária: empresa ou consórcio de empresas, com fim específico e exclusivo de exploração da Concessão; (...).	Considerando que o Edital prevê a participação de empresa isolada como licitante, é importante consignar que não se mostra adequada a exigência de "finalidade específica e exclusiva". Desse modo, de forma a resguardar o interesse público, bastaria que se exigisse (como de fato já faz o Edital) que as licitantes tenham objeto social compatível com os serviços licitados. Nunca é demais ressaltar que diversas potenciais licitantes atuam no âmbito federal, o que, uma vez mantida a presente disposição, poderia restringir a competitividade do certame.	MINUTA DO EDITAL 2. Definições (...) XI. Concessionária: empresa, ou consórcio de empresas, a quem for adjudicado o objeto da Licitação; (...).	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	2. Definições (...) XXVII. Plano de Operação Básico: é configurado pelas Ligações do Sistema Futuro, definidas pela ARTESP e descritas no Anexo I - Termo de Referência para a prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação; (...).	Considerando (i) que referida cláusula define o Plano de Operação Básico como sendo o descrito no Anexo I; (ii) que, nos termos do item 1.5.I do Edital, o planejamento, a programação de ligações, horários e itinerários é competência da Concessionária; (iii) que, nos termos do art. 57, do Anexo III do Edital, eventual alteração de esquema operacional das linhas operadas pela Concessionária, deverá ser comunicada à ARTESP, e (iv) que, nos termos dos arts. 16 e 17 do Anexo III do Edital, o Plano de Operação Básico é meramente referencial, sugere-se que a definição seja adequada às demais disposições do Edital.	MINUTA DE EDITAL 2. Definições (...) XXVII. Plano de Operação Básico: plano de referência configurado pelas Ligações do Sistema Futuro, definidas pela ARTESP, e descritas no Anexo I do presente Edital. XXVIII. Plano de Operação Futura: plano de operação constante da proposta da Licitante, que descreva o conjunto de linhas a serem operadas pela Concessionária ao término da fase de transição, obedecidos os parâmetros fixados no Anexo I do Edital, bem como as Ligações do Sistema Futuro. Renumeram-se as disposições posteriores.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	2. Definições (...) XXXVII: Proposta Comercial: documento contendo o compromisso da oferta de maior desconto em relação à tarifa de referência apresentada neste Edital de Concessão; (...).	Considerando a dinâmica adotada no Edital, a definição de proposta comercial não se mostra adequada.	MINUTA DE EDITAL 2. Definições (...) XXXVII: Proposta Comercial: documento contendo o valor de outorga total ofertado pela Licitante; (...).	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	2. Definições (...) XLV. Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento (SIBEM): equipamentos e "softwares" que deverão atender aos requisitos funcionais e técnicos estabelecidos pela ARTESP; (...).	Considerando que, nos termos do Anexo XVI, o SIBEM engloba, além de equipamentos e softwares necessários à sua operação, uma série de procedimentos e informações relacionados à prestação dos serviços, sugere-se a adoção de definição mais abrangente.	MINUTA DE EDITAL 2. Definições. (...) XLV. Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento (SIBEM): conjunto de equipamentos, "softwares", procedimentos e informações relacionados à comercialização, contabilização, registro e monitoramento dos Serviços de Transporte Inter municipal de Passageiros, nos termos do Anexo XVI, deste Edital; (...).	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	2. Definições (...) XLVII. Tarifa: é a parcela da passagem correspondente ao valor referente à prestação dos serviços pela Concessionária, conforme estabelecido no Anexo V - Política Tarifária, Reajuste e Revisão Tarifária.	A política de remuneração das concessionárias não reflete os conceitos da Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), sobretudo a distinção entre tarifa pública e tarifa de remuneração, que são bastante úteis para o gerenciamento da concessão.	MINUTA DE EDITAL 2. Definições (...) XLVII. Tarifa Pública: é o preço fixado pelo Poder Concedente, integrante da Passagem e pago pelos usuários em decorrência da utilização dos Serviços Delegados; XLVIII. Tarifa de Remuneração: valor total pago à Concessionária, computadas a Tarifa Pública, eventuais subsídios, e outros mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato; Renumeram-se as demais disposições. As demais cláusulas e documentos editais, notadamente o ANEXO V, devem ser adaptados e revistos para contemplar os conceitos de tarifa pública e tarifa de remuneração.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	3.5.As Proponentes vencedoras deverão in	Considerando as dinâmicas administrativas próprias de cada empresa, entende-se que a exigência deveria se limitar à instalação de filial, sucursal ou agência (art. 969 do CC), e não à sede. Isso porque, do contrário, diversas empresas com sede fora do Estado de São Paulo, teriam de alterar toda sua administração empresarial para o Estado, o que é irrazoável e desnecessário para a fiscalização da execução contratual. Além disto, entendemos que a exigência do item 3.5 do Edital aplica-se ao caso de exigência de SPE, o que não ocorre no presente caso, sendo imperiosa a sua retificação.	MINUTA DE EDITAL 3.5. As proponentes vencedoras deverão possuir sede, filial, sucursal ou agência, em municípios pertencentes à Área de Operação e/ou Área Neutra, nos limites do Estado de São Paulo.	ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	3.5.As Proponentes vencedoras deverão instalar sua sede, bem como suas garagens, em municípios pertencentes à sua respectiva Área de Operação e/ou Área Neutra, nos limites do Estado de São Paulo.	Não há, no corpo do Edital, a definição do termo "área neutra", dessa forma, favor informar a abrangência de referido termo. Favor esclarecer se o termo "área neutra" se refere à região metropolitana de São Paulo nos termos em que referida no mapa da página 17 do Termo de Referência.	Não aplicável.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	3.6.1.1. Será entendido como vínculo de controle, o poder de dirigir, de forma direta ou indireta, interna ou externa, de fato ou de direito, individualmente ou por acordo, as atividades sociais ou o funcionamento da empresa.	Considerando que a presente cláusula desborda dos conceitos de controle estipulados pelo Código Civil, bem como pela Lei Federal nº 6.404/1976, sugere-se sua compatibilização com os dispositivos legais.	MINUTA DE EDITAL 3.6.1.1. Considera-se controle, para fins do disposto na subcláusula 3.6.1.: I - Para sociedades por ações: o disposto nos artigos 116, e 243, §2º, da Lei Federal nº 6.404/1976; II - Para os demais tipos societários; o disposto no artigo 1.098, da Lei Federal nº 10.406/2002 (Código Civil), e, subsidiariamente, o disposto nos artigos 116, e 243, §2º, da Lei Federal nº 6.404/1976.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	3.6.2. Sem prejuízo de outras situações fáticas ou jurídicas que se enquadrem no conceito de controle, para fins de evitar fraude às vedações legais e regulamentares à propriedade cruzada e à concentração econômica, é equiparado, direta ou indiretamente, ao vínculo de controle o poder de: I. Participar ou indicar pessoa para membro de Conselho de Administração, da Diretoria ou órgão com atribuição equivalente, de outra empresa ou de sua controladora; II. Veto estatutário ou contratual em qualquer matéria ou deliberação da outra empresa; III. Impedir, por qualquer mecanismo formal ou Informal, a verificação de "quórum" qualificado de instalação ou deliberação exigida por força de disposição estatutária ou contratual, em relação às deliberações da outra empresa, ressalvadas as hipóteses previstas em lei; IV. Deter ações ou quotas da outra empresa, de classe tal que assegure o direito de voto em separado a que se refere o art. 16, III, da Lei nº 6.404/76.	O conceito de controle equiparado, discriminado na presente cláusula, demonstra-se excessivamente amplo, abrangendo situações jurídicas não contempladas pela legislação societária.	MINUTA DE EDITAL 3.6.2. Para fins de evitar fraude às vedações legais e regulamentares à propriedade cruzada e à concentração econômica, considerar-se-á controle, no caso de participação em consórcio, as situações fáticas ou jurídicas que se equiparem às hipóteses descritas na subcláusula 3.6.1.1., excetuadas as situações que possuam caráter transitório.	VIDE EDITAL
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	3.7. No caso de participação em consórcio é exigido da PROPONENTE que apresente o compromisso público ou particular de constituição, subscrito pelos consorciados, contendo, dentre outros dispositivos, declaração expressa: (...) b) De que o consórcio não poderá ter sua composição ou constituição alterada, ou de qualquer forma modificada, sem prévia e expressa autorização da ARTESP; (...).	Considerando a dinâmica setorial, é importante que diante da ocorrência de fatos novos, que possam prejudicar a execução do contrato, o próprio consórcio possa se reorganizar contratualmente, alterando as obrigações recíprocas de cada consorciada.	MINUTA DE EDITAL 3.7. No caso de participação em consórcio é exigido da PROPONENTE que apresente o compromisso público ou particular de constituição, subscrito pelos consorciados, contendo, dentre outros dispositivos, declaração expressa: (...) b) De que o consórcio não poderá ter sua composição ou constituição alterada, ou de qualquer forma modificada, inclusive quanto às respectivas participações das consorciadas, sem prévia e expressa autorização da ARTESP, até a assinatura do contrato de concessão; c) De que eventual alteração da composição ou constituição do consórcio, após a assinatura do contrato, será condicionada ao pleno atendimento de todos os requisitos de habilitação, atestado mediante prévia e expressa autorização da ARTESP, ressalvada a transferência de participação entre consorciadas; (...). Renumeram-se as demais disposições.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	3.7. No caso de participação em consórcio é exigido da PROPONENTE que apresente o compromisso público ou particular de constituição, subscrito pelos consorciados, contendo, dentre outros dispositivos, declaração expressa: (...) c) De que o prazo de vigência é no mínimo igual ao prazo do contrato, acrescido de 5 (cinco) anos; (...).	Trata-se de exigência desproporcional e injustificada, que acarretará em desnecessária manutenção de vínculos jurídicos entre as consorciadas.	MINUTA DE EDITAL 3.7. No caso de participação em consórcio é exigido da PROPONENTE que apresente o compromisso público ou particular de constituição, subscrito pelos consorciados, contendo, dentre outros dispositivos, declaração expressa: (...) c) De que o prazo de vigência é, no mínimo, igual ao prazo do contrato, podendo ser prorrogado de acordo com a execução do contrato de concessão; (...).	NÃO ATENDIDO.

CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	4.2.6.1. No caso de divergência entre proposta ou documento no idioma original e a tradução, prevalecerá o texto traduzido.	De forma a assegurar a lisura do processo licitatório, deve ser expressamente admitida a impugnação da legitimidade de tradução apresentada, com a correspondente imposição de sanção à tradução comprovadamente divergente.	MINUTA DE EDITAL 4.2.6.1. No caso de divergência meramente formal entre proposta ou documento no idioma original e a tradução, prevalecerá o texto traduzido. 4.2.6.1.1. Suscitada, por qualquer das Licitantes, divergência material entre proposta ou documento no idioma original e sua tradução, a Comissão Especial de Licitação procederá às diligências necessárias à aferição do efetivo teor do documento ou proposta, sendo desclassificada a Licitante que, comprovadamente, houver apresentado tradução divergente a fim de dela beneficiar-se, sem prejuízo da execução da Garantia de Proposta e aplicação das sanções cíveis, penais e administrativas competentes.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	5.3. Os Representantes Credenciados deverão assinar e reconhecer firma de todas as declarações e documentos referidos neste Edital.	Considerando (i) que nos termos do item 5.7. o representante credenciado poderá ser alterado ao longo do certame licitatório; e (ii) que a pessoa com poderes para assumir encargos e ofertar perante o poder público é determinado por seus atos constitutivos, entende-se desnecessária a obrigação destinada ao representante credenciado. Do contrário, poder-se-ia cogitar de, em caso de alteração do representante credenciado, esse ter de validar todas as declarações contidas na proposta.	MINUTA DE EDITAL 4.2.1. Os documentos e declarações apresentados nos envelopes deverão ser assinados e rubricados por representante devidamente autorizado nos atos constitutivos da empresa, ou por quem dela recebeu procuração. 4.2.1.1. Deverão ser acostados aos documentos e declarações apresentados, reconhecimento de firma das assinaturas apostas pelo representante autorizado. (...) 5.3. (EXCLUIR). Revisar-se o Anexo VIII do presente Edital.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	7.1. A prestação do serviço deve observar toda a regulamentação prevista para os serviços de transporte intermunicipal de passageiros, consistente, mas não somente, de: I. Decreto nº. 61.635, de 19 de novembro de 2015, o qual dispõe sobre a concessão dos serviços rodoviários de transporte coletivo intermunicipal regular de passageiros nas áreas de operação do Estado de São Paulo, aprova seu respectivo regulamento, e dá providências correlatas; II. Outras Portarias e/ou Resoluções; III. Normas técnicas pertinentes; IV. Legislação vigente quanto às gratuidades incidentes no sistema de Transporte; V. Termo de Referência para a prestação dos serviços e demais anexos deste Edital;	O Edital não reflete as disposições federais aplicáveis ao setor, notadamente a Lei Federal nº 12.587/2012.	MINUTA DE EDITAL 7.1. A prestação do serviço deve observar toda a regulamentação prevista para os serviços de transporte intermunicipal de passageiros, consistente, mas não somente, de: I. Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro 2012, que dispõe sobre a política nacional de mobilidade urbana; (...). Renumerem-se as demais disposições.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	8. Remuneração pelos serviços 8.1. A receita da Concessionária advirá primordialmente da cobrança de tarifa pela prestação do serviço público de transporte coletivo intermunicipal de passageiros.	A política de remuneração das concessionárias não reflete os conceitos da Lei de Mobilidade	MINUTA DE EDITAL. 8.1. A receita da Concessionária será expressa pela TARIFA DE REMUNERAÇÃO, composta pela TARIFA PÚBLICA cobrada diretamente do usuário pela prestação dos Serviços Delegados, bem como eventuais subsídios conferidos pelo Poder Concedente e outras modalidades admitidas pela legislação. 8.4. Além das modalidades de remuneração da CONCESSIONÁRIA descritas nos subitens acima, poderão compor a sua remuneração subsídios a serem instituídos pelo Poder Concedente e outras formas de remuneração admitidas pela legislação aplicável. ANEXO II DO EDITAL - MINUTA DE CONTRATO. 20.1. Pela prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS, objeto deste CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA fará jus à TARIFA DE REMUNERAÇÃO, composta pela TARIFA PÚBLICA fixada pelo Poder Concedente, e cobrada diretamente do usuário, bem como eventuais subsídios conferidos pelo Poder Concedente e outras modalidades admitidas pela legislação. (...) 23.1. A CONCESSIONÁRIA tem o direito e o dever de cobrar a PASSAGEM dos usuários, remunerando-se pela parcela da TARIFA DE REMUNERAÇÃO correspondente à TARIFA PÚBLICA, observadas as condições estabelecidas na legislação e na regulamentação aplicável. 23.2. A remuneração dos serviços prestados dar-se-á por TARIFA DE REMUNERAÇÃO, cuja parcela correspondente à TARIFA PÚBLICA será fixada com observância dos seguintes princípios: (...). ANEXO V DO EDITAL - POLÍTICA TARIFÁRIA 1. Princípios gerais. A remuneração pelos serviços prestados pela Concessionária dar-se-á pela Tarifa de Remuneração, composta pela Tarifa Pública cobrada diretamente do usuário, bem como eventuais subsídios conferidos pelo Poder Concedente e outras modalidades admitidas pela legislação. A Tarifa Pública corresponderá a parcela da Passagem, e deverá respeitar os valores estabelecidos pelo Poder Concedente, bem como as regras estabelecidas no presente Anexo, e observará os seguintes princípios: (...). As demais cláusulas e documentos editalícios devem ser adaptados e	NÃO ATENDIDO

				revisados para contemplar os conceitos de tarifa pública e tarifa de remuneração.	
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	8. Remuneração pelos serviços	A política de remuneração das concessionárias não reflete os conceitos da Lei de Mo	<p>MINUTA DE EDITAL</p> <p>8.5. Como forma de manutenção da expressão financeira da TARIFA DE REMUNERAÇÃO, é assegurado à CONCESSIONÁRIA o reajuste anual da TARIFA DE REMUNERAÇÃO, a ser concedido na forma do Anexo V do presente Edital.</p> <p>8.5.1. O Poder Concedente promoverá, a cada 04 (quatro) anos, revisão ordinária da TARIFA DE REMUNERAÇÃO com objetivo de:</p> <p>I. Aferir a correção da fórmula paramétrica de reajuste anual em face da realidade da CONCESSÃO;</p> <p>II. Refletir os ganhos originários de receitas alternativas e/ou acessórias, por meio da incorporação da parcela do PODER CONCEDENTE em favor da manutenção da modicidade tarifária;</p> <p>III. Refletir o índice linear de qualidade e eficiência na prestação do serviço, apurado pelo PODER CONCEDENTE, com incorporação de parcelas dos ganhos de eficiência e produtividade das CONCESSIONÁRIAS aos USUÁRIOS; e</p> <p>IV. Promover o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO, de acordo com as premissas fixadas no CONTRATO.</p> <p>8.5.2. Na ocorrência de modificações nas características operacionais dos Serviços Delegados, ocasionadas por fatos imprevisíveis, e áleas econômicas extraordinárias, é assegurada a revisão extraordinária da TARIFA DE REMUNERAÇÃO, a ser implementada, prioritariamente, por meio da concessão de subsídios ou majoração da TARIFA PÚBLICA.</p> <p>8.5.3. Aplicam-se, naquilo em que for pertinente, os prazos previstos no art. 32 e seguintes, da Lei Estadual nº 10.177, de 30 de dezembro 1998.</p> <p>As demais cláusulas editalícias, notadamente o ANEXO V, devem ser adaptados e revisados para contemplar os conceitos de tarifa pública e tarifa de remuneração.</p>	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	8.2. Além das tarifas correspondentes aos serviços prestados, a Concessionária poderá ser remunerada por receitas acessórias, desde que cumpridos os seguintes requisitos: (...) III. Seja revertido à ARTESP o montante de 20% (vinte por cento) do total das receitas acessórias brutas auferidas.	Nos termos da Lei de Mobilidade Urbana, parte das receitas acessórias deverá ser revertida à modicidade tarifária do serviço. Adicionalmente, considerando (i) que a receita bruta é utilizada para amortizar o pagamento de tributos, e (ii) que a Concessionária apenas pode dispor contratualmente de sua receita líquida, sugere-se a modificação da base de cálculo apontada.	<p>MINUTA DE EDITAL</p> <p>8.2.8.2. Além das tarifas correspondentes aos serviços prestados, a Concessionária poderá ser remunerada por receitas acessórias, desde que cumpridos os seguintes requisitos: (...) III. Seja revertido à ARTESP, para favorecimento da modicidade tarifária, o montante de 20% (vinte por cento) do total das receitas acessórias líquidas auferidas.</p>	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	9.2. A Concessionária recolherá mensalmente à ARTESP o valor de 20% (vinte por cento) sobre a totalidade das receitas acessórias brutas por ela auferida no mês anterior àquele correspondente ao pagamento, durante todo o período da Concessão.	Considerando (i) que a receita bruta é utilizada para amortizar o pagamento de tribu	<p>MINUTA DE EDITAL: 9.2. A Concessionária recolherá mensalmente à ARTESP o valor de 20% (vinte por cento) sobre a totalidade das receitas acessórias líquidas ao longo de todo o período da Concessão. 9.2.1. A aferição da receita líquida decorrente das receitas acessórias será anual, devendo coincidir com o ano civil. 9.2.2. O montante aferido nos termos do subitem 9.2.1. acima será pago à ARTESP no exercício subsequente ao da apuração, em 12 (doze) parcelas iguais, mensais e sucessivas.</p>	NÃO ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	9.3. A concessionária pagará ao Poder Concedente, 20% (vinte por cento) do valor de outorga ofertado no ato da assinatura do contrato e os 80% (oitenta por cento) restantes em 10 (dez) parcelas mensais consecutivas, vencendo a primeira 30 dias após a assinatura do contrato, reajustadas mensalmente pelo INPC – Índice Nacional de Preços ao Consumidor, o valor ofertado no Anexo IX - Termo de Compromisso da Oferta pela Outorga da Concessão.	Considerando o disposto no art. 368 do Código Civil, o edital deverá conter a previsão de compensação da outorga com eventuais créditos detidos pelos licitantes em face do Estado de São Paulo.	MINUTA DE EDITAL: Inserir subitem 9.3.1.: 9.3.1. Para fins do disposto na presente subcláusula, é admitida a compensação do valor de outorga com créditos perante a Fazenda Estadual, de titularidade das licitantes, inclusive adquiridos de terceiros.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	12.1. O envelope nº 1 deverá ser faceado por Carta de Apresentação e Credenciamento, de acordo com o Anexo VIII - Carta de apresentação e credenciamento, bem como, em caso de consórcio, o compromisso público e particular de constituição, conforme item 13.5.4, inciso I deste edital, de maneira a permitir a identificação imediata das empresas que compõem os consórcios proponentes.	Considerando que o compromisso público ou particular de constituição de consórcio, bem como os atos constitutivos das respectivas consorciadas, já deverá ser apresentado no Envelope nº 03, entende-se desarrazoada a presente exigência.	MINUTA DE EDITAL 12.1. O envelope nº 01 deverá ser acompanhado de Carta de Apresentação e Credenciamento, de acordo com o Anexo VIII - Carta de apresentação e credenciamento, bem como, em caso de consórcio, por procuração outorgada pelas empresas integrantes do consórcio à empresa líder.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	12.2.2. A árvore de controle das Proponentes, considerado inclusive as situações que caracterizam controle empresarial exemplificadas na cláusula 3.6.2. até o nível de pessoa física.	Entendemos que, adicionalmente à referida árvore, não deverão ser incluídos os atos constitutivos, mas apenas os dados cadastrais (CNPJ, e NIRE) das empresas controladoras. É correto este entendimento?	12.2.2.1 A árvore societária deverá vir acompanhada do número de CNPJ e NIRE das sociedades empresárias integrantes da árvore societária apresentada.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	Não aplicável.	A partir do item 13 do Edital há um equívoco de numeração, repetindo-se o item 13 por duas vezes (13. Envelope nº 2 - Metodologia de Execução, Descrição da Fase de Transição e Plano de Negócios e 13. Envelope nº 3 - Documentação de Habilitação). O Edital deve ser renumerado do item 13 em diante em razão desse equívoco.	Renumeração do item 13 em diante.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.1.6. A Experiência da Proponente (EP) será aferida de acordo com os critérios abaixo, comprovados por atestados de serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus, apresentados pela Proponente.	Não é prevista no Edital a estimativa de quantidade de carros (frota) e partidas, que são componentes do Índice de Suficiência - IS, utilizado como um dos requisitos de capacitação técnica. Isso inviabiliza checar o atendimento dos percentuais de qualificação operacional, estabelecidos pelo TCE (Súmula nº 24).	Não aplicável.	VIDE EDITAL
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.1.6.1. Para a pontuação do item 12.1.6, serão utilizadas as seguintes regras: EP1 - Tipo de contrato e duração da prestação dos serviços. (...) b) Para a consideração de tempo de experiência acumulado descrito na alínea acima, poderá ser utilizada a soma dos atestados de Concessão, Permissão e Autorização;	A redação da cláusula não se encontra condizente com a tabela de pontuação de EP1, uma vez que nesta última não há indicação da utilização de atestados referentes a autorização.	Alterar a configuração da tabela de pontuação de EP1, de forma a contemplar a regra estabelecida na presente cláusula.	CONTEMPLADO EM "OUTROS TIPOS DE CONTRATO" (AUTORIZAÇÃO)
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.1.6.1. Para a pontuação do item 12.1.6, serão utilizadas as seguintes regras: (...) EP2 - Tipo de serviços prestados (...) b) Será admitido o somatório de atestados técnicos.	Entende-se que a permissão para somatório de atestados técnicos deve ser melhor detalhada.	Não aplicável.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.2. (...) Serão desclassificadas as propostas em que a Descrição da Fase de Transição seja insatisfatória, de acordo com o estabelecido no Anexo VI - Critérios para Elaboração da Descrição da Fase de Transição e Plano de Negócio.	Entendemos que o termo "insatisfatória" denota excessivo subjetivismo. Nesse caso, é mais aconselhável a adoção de redação objetiva.	MINUTA DE EDITAL 13.2. (...) A apresentação de propostas com Descrição da Fase de Transição realizada em desacordo com o estabelecido no Anexo VI - Critérios para Elaboração da Descrição da Fase de Transição e Plano de Negócio, ensejará na desclassificação da proposta da licitante.	ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.5.5. No caso de entidades privadas de previdência complementar, declaração de que os planos de benefícios por elas administrados não estão em liquidação ou sob intervenção da Secretaria da Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social.	Considerando que não há, no interior do Ministério do Trabalho e Previdência Social, uma "secretaria de previdência complementar", sendo a previdência complementar regulamentada por suas autarquias distintas (Previc e Susep), é importante modificar a presente subcláusula.	MINUTA DE EDITAL 13.5.5. No caso de entidades privadas de previdência complementar, declaração de que os planos de benefícios por elas administrados não estão em liquidação ou sob intervenção do órgão responsável por sua fiscalização.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.6.3. Prova de regularidade para com a Fazenda Federal, Estadual e Municipal do domicílio ou sede do proponente. Para a comprovação da regularidade municipal a proponente deverá apresentar certidão pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto do certame.	A ausência de exigência de apresentação de Certidão Negativa de Débitos Relativos aos Tributos Federais e à Dívida Ativa da União encontra óbices no art. 29, III, da Lei Federal nº 8.666/1993.	MINUTA DE EDITAL: 13.6.3. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, mediante a apresentação da(s) seguinte(s) certidão(ões): I - Certidão Conjunta, emitida pela Receita Federal e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN); e II - Certidão Específica, emitida pela Receita Federal relativamente: a) às contribuições sociais previstas no art. 11, parágrafo único, alíneas "a", "b" e "c" da Lei Federal n.º 8.212/1991; b) às contribuições instituídas a título de substituição; c) às contribuições devidas, por lei, a terceiros, inclusive as inscritas, até 14 de Agosto de 2005, em Dívida Ativa do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS. 13.6.3.1. Será admitida eventual apresentação de certidão única contendo a comprovação dos incisos da cláusula 13.6.3., caso disponível.	VIDE EDITAL
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.6.3. Prova de regularidade para com a Fazenda Federal, Estadual e Municipal do domicílio ou sede do proponente. Para a comprovação da regularidade municipal a proponente deverá apresentar certidão pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto do certame.	Para assegurar maior clareza ao certame, é importante que se especifique o conteúdo a ser apresentado na certidão de regularidade perante a Fazenda Estadual.	MINUTA DE EDITAL 13.6.4. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Estadual, mediante a apresentação de certidão de débitos inscritos, e não inscritos, na dívida ativa do Estado.	VIDE EDITAL
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.6.3. Prova de regularidade para com a Fazenda Federal, Estadual e Municipal do domicílio ou sede do proponente. Para a comprovação da regularidade municipal a proponente deverá apresentar certidão pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto do certame.	Para assegurar maior clareza ao certame, é importante que se especifique o conteúdo a ser apresentado na certidão de regularidade perante a Fazenda Municipal	MINUTA DE EDITAL 13.6.5. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Municipal mediante a apresentação de certidão negativa de tributos mobiliários não inscritos na dívida ativa.	VIDE EDITAL
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.6.4. Prova de regularidade relativa à Seguridade Social.	Sugere-se excluir o presente dispositivo, uma vez que, atualmente, a comprovação de regularidade para com o INSS se dá mediante a apresentação da mesma certidão que comprova a regularidade relativa aos tributos federais (Portaria Conjunta PGFN/RFB nº 1751, de 02 de outubro de 2014).	Não aplicável.	VIDE EDITAL
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.7.1. Declaração comprometendo-se a possuir em seu quadro, no momento da assinatura do contrato, um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação e um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em planejamento ou programação ou um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em ambos, cujas atividades sejam de características semelhantes aos do objeto deste edital. A comprovação da experiência deverá ser feita através de atestado(s) devidamente acervado(s) no conselho profissional competente;	Entendemos que a licitante poderá optar (i) pela apresentação de 2 (dois) profissionais, sendo (a) um profissional com experiência em operação, e (b) um profissional com experiência de planejamento, ou programação, ou (ii) pela apresentação de um único profissional, que conjugue todas as qualificações exigidas. Esse entendimento é correto?	Não aplicável.	NÃO ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.7.1. Declaração comprometendo-se a possuir em seu quadro, no momento da assinatura do contrato, um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação e um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em planejamento ou programação ou um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em ambos, cujas atividades sejam de características semelhantes aos do objeto deste edital. A comprovação da experiência deverá ser feita através de atestado(s) devidamente acervado(s) no conselho profissional competente;	Tendo em vista a redação confusa da presente cláusula sugere-se adaptação do texto, de forma a torná-lo mais claro. Adicionalmente, considerando (i) que o setor admite profissionais de diversas áreas do conhecimento (arquitetura, administração, engenharia, etc.), (ii) que a soma maioria dos profissionais do setor não possuem acervados sua experiência profissional, e (iii) que algumas entidades de classe possuem burocracia demasiadamente demorada para registro de acervo técnico, sugere-se modificar a presente exigência.	MINUTA DE EDITAL 13.7.1. Declaração comprometendo-se a possuir em seu quadro, no momento da assinatura do contrato, (i) um profissional de nível superior, com experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação, e (ii) um profissional de nível superior, com experiência mínima de 5 (cinco) anos em planejamento, ou programação, ou (iii) um profissional de nível superior, com experiência mínima de 5 (cinco) anos, em ambas as áreas acima descritas, cujas atividades sejam de características semelhantes aos do objeto deste Edital. 13.7.1.1. A experiência mínima, para fins da subcláusula 13.7.1., poderá ser comprovada por quaisquer profissionais (arquitetos, engenheiros, administradores, etc.) que tenham exercido função de coordenação, gestão ou execução das atividades requeridas, bem como gestão da equipe responsável por sua execução.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.7.2. Declaração comprometendo-se a possuir em seu quadro, no momento da assinatura do contrato, no mínimo, 1 (um) profissional de nível superior para cada 100 veículos, com experiência mínima de 5 (cinco) anos na manutenção de ônibus, devidamente registrados no CREA, sendo, necessariamente um engenheiro mecânico e os demais devendo ser engenheiros ou tecnólogos. A comprovação da experiência deverá ser feita através de atestados com os respectivos acervos no CREA;	Tendo em vista a redação pouco clara da presente cláusula sugere-se adaptação do texto, de forma a torná-lo mais claro. Adicionalmente, considerando (i) que o número de profissionais apresentados irão variar entre as licitantes, de acordo com a programação por elas apresentada, (ii) que a soma maioria dos profissionais do setor não possuem acervados sua experiência profissional, e (iii) que o CREA possui burocracia demasiadamente demorada para registro de acervo técnico, sugere-se modificar a presente exigência.	MINUTA DE EDITAL: 13.7.2. Declaração comprometendo-se a possuir em seu quadro, no momento da assinatura do contrato, no mínimo, (i) um engenheiro mecânico, com experiência mínima de 5 (cinco) anos, e (ii) um profissional de nível superior, engenheiro ou tecnólogo, para cada 100 (cem) veículos, de acordo com sua proposta. 13.7.2.1. A experiência mínima, para fins da subcláusula 13.7.2., deverá ser comprovada por meio de: I - Comprovação de vínculo empregatício, ou de prestação de serviços, com empresa de transporte por ônibus; e II - Inscrição no respectivo Conselho Regional de Engenharia e e Agronomia (CREA), da sede onde os serviços foram realizados.	VIDE EDITAL
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.7.3. (...). Para o presente EDITAL, considera-se pertencentes ao quadro permanente do LICITANTE aqueles profissionais que com ele possuam vínculo trabalhista, societário ou civil, podendo tal comprovação se dar mediante contrato social, registro na carteira profissional, ficha de empregado ou contrato de trabalho, sendo possível a contratação de profissional autônomo que preencha os requisitos e se responsabilize tecnicamente pela execução dos serviços. Com relação a profissionais sem vínculo empregatício permanente com a Proponente deverá ser fornecido além da declaração formal de sua disponibilidade (Anexo XIII), o contrato de prestação de serviços.	Considerando o permissivo contido em referida cláusula, entendemos que eventual contrato de prestação de serviços, firmado com profissionais sem vínculo empregatício com as licitantes, deve ser condicional. Isso porque, caso seja exigido contrato sem cláusula suspensiva, as licitantes poderão se ver obrigadas a estabelecer relações jurídicas desnecessárias, prejudicando sua atividade empresarial.	MINUTA DE EDITAL 13.7.3. (...) Para o presente EDITAL, considera-se pertencentes ao quadro permanente do LICITANTE aqueles profissionais que com ele possuam vínculo trabalhista, societário ou civil, podendo tal comprovação se dar mediante contrato social, registro na carteira profissional, ficha de empregado ou contrato de trabalho, sendo possível a contratação de profissional autônomo que preencha os requisitos e se responsabilize tecnicamente pela execução dos serviços. Com relação a profissionais sem vínculo empregatício permanente com a Proponente deverá ser fornecido além da declaração formal de sua disponibilidade (Anexo XIII), contrato de prestação futura de serviços, condicionado à efetiva adjudicação do objeto deste certame.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.7.4. Declaração da Proponente que tem pleno conhecimento das condições locais e da região onde serão executados os serviços, cujo modelo encontra-se no Anexo XIV - Declaração de Pleno Conhecimento.	Considerando a complexidade envolvida no planejamento e operação do objeto licitado, entendemos ser imprescindível ao interesse público, a obrigatoriedade de visita técnica. Dessa forma, poderá ser assegurado que a licitante detém todas as informações necessárias à apresentação de sua proposta. Uma mera declaração de que possui pleno conhecimento, embora assegure ao Poder Público eventual ação de indenização, não garantirá que a proposta apresentada seja a mais correta tecnicamente, podendo causar prejuízos, bem como solução de continuidade, aos serviços.	MINUTA DE EDITAL 13.7.4. Atestado de realização de visita técnica.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.8.2. Certidão negativa de falência, concordata ou recuperação judicial expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica.	Considerando que alguns Estados possuem mais de um cartório de distribuição de falências, entendemos que, em nome de uma maior higuez do certame, é importante que seja exigida relação dos distribuidores da comarca onde a licitante for sediada.	MINUTA DE EDITAL 13.8.2. Certidão negativa de falência, concordata ou recuperação judicial expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica. 13.8.2.1. No caso de licitante sediada fora do Estado de São Paulo, deverá ser apresentada, adicionalmente à certidão negativa, relação dos distribuidores da comarca onde a licitante for sediada, emitida pelo correspondente órgão público responsável.	VIDE EDITAL

CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	13.8.7. Garantia de Proposta (BID BOND), no valor (...). (...) XI . A Garantia de Proposta da concorrência será executada por determinação expressa da ARTESP, (...): (...) F. Deixar a adjudicatária de efetuar o pagamento de 20% do valor de outorga no ato da assinatura do contrato, conforme previsto pela cláusula 8.3.	Entendemos tratar-se de remissão equivocada, devendo ser a referência "8.3." alterada por "9.3."	Renumeração da referência.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	16.2. A Proponente melhor classificada estará habilitada se, cumulativamente: (...) III. Satisfizer todos os requisitos estabelecidos neste Edital, principalmente as disposições do seu Capítulo 13; IV. No caso de consórcio, atender ao disposto no item 13.2.	Entendemos que a referência aos itens contidos no capítulo 13, correspondem, em verdade, à matéria versada no capítulo 14. Dessa forma, é importante que tais dispositivos sejam renumerados.	MINUTA DE EDITAL 16.2. A Proponente melhor classificada estará habilitada se, cumulativamente: (...) III. Satisfizer todos os requisitos estabelecidos neste Edital, principalmente as disposições do seu Capítulo 14; IV. No caso de consórcio, atender ao disposto no item 14.2.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	19.1. O prazo de vigência da Concessão será de 15 (quinze) anos, contados do momento da assinatura do contrato.	Considerando que o intervalo entre a assinatura do contrato e o início da operação pode ser significativo, recomenda-se que a vigência da concessão seja contada a partir da emissão da ordem de início da operação. Somente assim, o fluxo de receita projetado na proposta poderá ser respeitado pelo prazo de vigência contratual.	MINUTA DE EDITAL 19.1. O prazo de vigência da Concessão será de 15 (quinze) anos, contados da emissão de ordem de início da operação.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	19.3. A concessionária deverá ao final da concessão, disponibilizar todos os meios necessários para a assunção dos serviços de outrem, transferindo-lhe as informações operacionais referentes aos serviços.	Considerando que, nos termos da Cláusula 25, as garagens os ônibus não são bens reversíveis, entendemos que a expressão "disponibilizar todos os meios necessários para a assunção" é excessivamente ampla, podendo, dessa forma, ensejar em discussões desnecessárias quando do término da concessão.	MINUTA DE EDITAL 19.3. A concessionária deverá, ao final da concessão, disponibilizar as informações operacionais referentes aos serviços, de forma a viabilizar sua futura assunção por outrem.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS	EDITAL	21.1. A contratante adjudicará o objeto da presente licitação e convocará, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, o adjudicatário para assinatura do contrato no prazo de até 30 (trinta) dias, contado da data da mencionada publicação.	Considerando (i) que a prática mostra que o prazo de 30 (trinta) dias se mostra exíguo, e (ii) o permissivo contida no art. 64, §1º, da Lei Federal nº 8.666/1993, entendemos ser mais aconselhável a modificação de presente cláusula.	MINUTA DE EDITAL 21.1. A contratante adjudicará o objeto da presente licitação e convocará, mediante publicação no Diário Oficial do Estado, o adjudicatário para assinatura do contrato no prazo de até 60 (sessenta) dias, prorrogáveis, uma única vez, por igual período, contados da data da publicação na imprensa oficial.	VIDE EDITAL
CORDEIRO, LIMA E ADVOGADOS - 2	EDITAL	Item 21.2. Até 5 (cinco) dias úteis antes da data prevista para assinatura do contrato, o adjudicatário deverá comprovar à contratante, que: (...) IV - Integralizou o capital social	Considerando o disposto nos incisos do subitem 21.2, IV, da Minuta de Edital, consideramos que tais dispositivos não são aplicáveis ao modelo do consórcio, mas sim ao utilizado para estruturação de Sociedades de Propósito Específico. Desta forma, sugere-se a exclusão do subitem 21.2.IV	MINUTA DE EDITAL Item 21.2. Até 5 (cinco) dias úteis antes da data prevista para assinatura do contrato, o adjudicatário deverá comprovar à contratante, que: (...) IV - (EXCLUIR)	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA 3	EDITAL	Item 21.6.1 O Termo de Compromisso de constituição de Consórcio da Concessionária, cuja minuta deverá ser apresentada juntamente com a documentação que compõe o Envelope 3 - Documentação de Habilitação deverá contemplar cláusula que: I. Vede alteração do objeto social da Concessionária; II. Vede a alteração da composição do seu controle societário ou acionário num prazo menor que 24 (vinte e quatro) meses da assinatura do contrato; III. Submeta à prévia autorização da Contratante quaisquer operações que importem em modificação da composição do seu controle acionário, seja ele direto ou indireto, observado o inciso II acima; IV. Submeta à prévia autorização da Contratante as propostas de emissão de títulos e valores mobiliários, que contenham dispositivo de conversão em ações ou que tenham como garantia ações integrantes do grupo controlador;	Considerando o disposto nos incisos do subitem 21.6.1 da Minuta de Edital, consideramos que tais dispositivos não são aplicáveis ao modelo do consórcio, mas sim ao utilizado para estruturação de Sociedades de Propósito Específico. Desta forma, sugere-se a exclusão do subitem 21.6.1.	MINUTA DE EDITAL Item 21.6.1. (EXCLUIR)	NÃO ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA		V. Submeta à prévia autorização da Contratante a contratação de empréstimos ou obrigações com terceiros ou com instituições financeiras no Brasil ou no exterior, que tenha como garantia direitos emergentes da Concessão ou ações integrantes do Grupo Controlador; VI. Submeta à prévia autorização da Contratante a contratação de empréstimos ou obrigações, cujos prazos de amortização excedam o termo final do Contrato de Concessão; VII. Submeta à prévia autorização da Contratante qualquer acordo de acionistas e suas alterações; VIII. Submeta à prévia autorização da Contratante as operações de fusão, associação, incorporação ou cisão.			NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	EDITAL	Item 21.7. O Capital Social subscrito e integralizado da CONCESSIONÁRIA deverá ser de no mínimo R\$ 67.977.294,00 (sessenta e sete milhões, novecentos e setenta e sete mil e duzentos e noventa e quatro reais) (Área de Operação 1). Item 21.8. O Capital Social subscrito e integralizado da Concessionária deverá ser de no mínimo R\$ 45.519.897,00 (quarenta e cinco milhões, quinhentos e dezenove mil e oitocentos e noventa e sete reais)(Área de Operação 2). Item 21.9. O Capital Social subscrito e integralizado da Concessionária deverá ser de no mínimo R\$ 43.346.424,00 (quarenta e três milhões, trezentos e quarenta e seis mil e quatrocentos e vinte quatro reais) (Área de Operação 3). Item 21.10.O Capital Social subscrito e integralizado da CONCESSIONÁRIA deverá ser de no mínimo R\$ 57.359.871,00 (cinquenta e sete milhões, trezentos e cinquenta e nove mil e oitocentos e setenta e um reais) (Área de Operação 4). Item 21.11.O Capital Social subscrito e integralizado da CONCESSIONÁRIA deverá ser de no mínimo R\$ 42.750.499,00 (quarenta e dois milhões, setecentos e cinquenta mil e quatrocentos e noventa e nove reais) (Área de Operação 5).	Considerando (i) o disposto nos itens 21.7 a 21.11, e (ii) que a exigência de integralização de capital social não é aplicável ao modelo apresentado da Minuta de Edital ora analisado, sugere-se a exclusão dos itens em questão.	MINUTA DE EDITAL Item 21.7. (EXCLUIR) Item 21.8. (EXCLUIR) Item 21.9. (EXCLUIR) Item 21.10.(EXCLUIR) Item 21.11. (EXCLUIR)	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	EDITAL	Item 21.12. A Concessionária deverá submeter à aprovação do Contratante qualquer modificação em seu estatuto, durante todo o período da Concessão, observado o disposto no item 21.6.1	Considerando o disposto no art. 27 da Lei Federal nº 8.987/1995, as Concessionárias apenas são obrigadas a obter a anuência previa do Poder Concedente caso (i) queiram realizar a transferência da concessão, ou (ii) a transferência do controle societário da concessionária. Dessa forma, entendemos que a disposição do item 21.12 da Minuta de Edital é ilegal, razão pela qual deve ser adaptada ao art. 27 da Lei Federal nº 8.987/1995.	MINUTA DE EDITAL: Item 21.12. A Concessionária deverá submeter à aprovação do Contratante qualquer ato comercial que possa acarretar na transferência da concessão ou que acarrete na transferência do controle societário da Concessionária, nos termos do art. 27 da Lei Federal nº 8.987/1995.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	EDITAL	Item 22.6.1. Para a assunção das linhas atuais a Concessionária deverá comunicar os operadores atuais do sistema as datas em que assumirão suas linhas com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da assunção da referida linha. A ARTESP deverá ser informada de cada comunicado realizado.	Considerando (i) o disposto no subitem 22.6.1 da Minuta do Edital, entende-se que compete a concessionária comunicar os atuais operadores sobre a data em que assumirá a operação de sua respectiva linha. Considerando (ii) que as Concessionárias não tem nenhum instrumento coercitivo, ou sequer relação jurídica, que vincule os atuais operadores, sugere-se que a comunicação aos atuais operadores sobre o cronograma de assunção de linhas seja efetuada pela ARTESP.	MINUTA DE EDITAL Item 22.6.1. Para a assunção das linhas atuais a ARTESP deverá comunicar os operadores atuais do sistema acerca do cronograma disposto no Plano de Assunção dos serviços, bem como reiterá-los das datas em que as linhas serão assumidas pelas CONCESSIONÁRIAS com antecedência mínima de 30 (trinta) dias. A ARTESP deverá informar as CONCESSIONÁRIAS de cada comunicado realizado.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	EDITAL	Item 22.8. A Concessionária somente poderá dar início à assunção dos serviços após a aprovação pela ARTESP de seu Plano de Assunção Equalizado, que será formalizado pela Ordem de Início de Operação.	Considerando o disposto na cláusula 22.8 da Minuta do Edital, questiona-se: (i) o Plano de Assunção Equalizado está compreendido no Plano de Assunção? (ii) Em caso afirmativo para o item (i) acima, como será realizada a equalização do Plano de Assunção?	Não aplicável.	VIDE EDITAL

CORDEIRO, LIMA	EDITAL	Item 22.14. Os atuais operadores continuarão a prestar os serviços até que as linhas sejam assumidas pelos consórcios ou empresas adjudicatárias da presente licitação. Por ocasião dos acordos de assunção das ligações entre os atuais e os futuros operadores, a ARTESP participará das negociações.	Considerando (i) que do disposto no subitem 22.14 da Minuta do Edital , entende-se que a transição da operação das linhas dos Serviços Delegados deverá ser intermediada por meio de um "acordo" entre as Concessionárias e as atuais operadoras, (ii) que é direito das Concessionárias a assunção da operação dos Serviços Delegados após a sua adjudicação, entende-se que a assunção das linhas não deverá ser realizada por meio de acordo, mas por determinação expressa da ARTESP.	MINUTA DE EDITAL Item 22.14. Os atuais operadores continuarão a prestar os serviços até que as linhas sejam assumidas pelas CONCESSIONÁRIAS, conforme ordem de início de operação emitida pela ARTESP.	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	EDITAL	Item 22.16. A concessionária se submete à regulação da ARTESP, que terá a prerrogativa de criar, modificar ou excluir linhas, sem a necessidade de novas licitações, com o consequente reequilíbrio econômico-financeiro do contrato quando cabível.	Considerando que, de acordo com o disposto no subitem 22.16 da Minuta do Edital, (i) a ARTESP terá a prerrogativa para "criar, modificar ou excluir linhas", e (ii) que, quando a ARTESP exercer tal competência, deverá ser realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; sugere-se que seja acrescido um subitem que explicita que, caso o reequilíbrio não seja efetivado, as concessionárias não estarão obrigadas a continuar prestando os serviços nos termos das alterações estipuladas pela ARTESP.	MINUTA DE EDITAL Item 22.16. A concessionária se submete à regulação da ARTESP, que terá a prerrogativa de criar, modificar ou excluir linhas, sem a necessidade de novas licitações, com o consequente reequilíbrio econômico-financeiro do contrato quando cabível. Item 22.16.1. Caso o reequilíbrio econômico-financeiros cabível não seja concedido pela ARTESP no prazo de 30 (trinta) dias contados da notificação das CONCESSIONÁRIAS sobre as alterações, considerar-se-ão suspensas as alterações em questão. Item 22.16.2. Uma vez suspensas as alterações, a CONCESSIONÁRIA deverá prestar os SERVIÇOS DELEGADOS nos termos inicialmente acordados, ou de acordo com a última alteração realizada pela ARTESP nas quais tenha ocorrido o devido procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	EDITAL	Item 23.4. Certificações ISO 9001 e ISO 14001 A Concessionária deverá implantar e obter as certificações do Sistema de Gestão da Qualidade ABNT NBR ISO 9001, no prazo de 24 (vinte e quatro) meses e do Sistema de Gestão Ambiental ABNT NBR ISO 14001, no prazo de 36 (trinta e seis) meses, ambos a contar da data assinatura do contrato de Concessão. Em ambos os casos, deverão ser obtidas as certificações para todos os serviços e instalações administrativas, de operação e manutenção que serão utilizadas para a execução objeto desta Concessão e, após a obtenção da certificação, a empresa deverá mantê-la por todo o período do contrato. Caso a empresa venha a utilizar outras instalações ao longo do contrato, estas também deverão ser certificadas.	Considerando que (i) a exigência do subitem 23.4 da Minuta de Edital determina a implantação do sistema ISO "para todos os serviços e instalações administrativas, de operação e manutenção", (ii) que tal exigência é demasiadamente onerosa às CONCESSIONÁRIAS, (iii) que existem outras certificações de qualidade mais adequadas ao sistema de transportes do que a ISO, e que (iv) o TCE/SP entende que a exigência da certificação ISO é restritiva (ex.: TC 497.989.15-2, Plenário, Rel. Cons. Dimas Ramalho, j. 25.03.2015), sugere-se que a ARTESP se abstenha de realizar tal exigência e a substitua por um índice de qualidade que realize a aferição da qualidade dos serviços prestados por meio de critérios objetivos operacionais.	MINUTA DE EDITAL Item 23.4. (EXCLUIR)	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	Anexo I - Termo de Referência	Sem correspondência	Os custos associados à utilização dos Terminais encontram-se contemplados no projeto?	Não aplicável.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	Anexo I - Termo de Referência	2.3. SERVIÇOS (...) Serviços Rodoviários (...) Para o início da operação do Plano de Operação Básico, algumas ligações atenderão mais de cinco municípios, conforme a listagem de ligações futuras no item 3 deste Anexo. Por ocasião da criação de novas ligações ou de incorporação de novas seções em ligações existentes não será permitido o atendimento a mais de cinco municípios.	Considerando que o item 2.3 do Anexo I à Minuta do Edital determina que (i) não serão extintas as linhas com mais de cinco atendimentos, e que (ii) as "por ocasião da criação de novas ligações ou de incorporação de novas seções em ligações existentes" não poderão exceder o limite de cinco atendimentos, (iii) a alta complexidade da malha rodoviária e a da rede de transporte coletivo do Estado de São Paulo, regra de limitação de atendimentos na criação futura de novas ligações ou novas seções em ligações existentes é proibitiva, e (iv) que a rigidez excessiva da limitação de atendimento de um número máximo de 5 (cinco) municípios por linha poderá prejudicar os usuários: (i) questiona-se se é correto o entendimento de que a rede a ser apresentada pela licitante em seu Plano de Operação deve utilizar o mesmo conceito, ou seja, poderá prever linhas com mais de cinco atendimentos? (ii) sugere-se a flexibilização da regra elencada no item 2.3 do Anexo I à Minuta de Edital para garantir melhor (a) eficiência ao serviço e (b) atendimento ao usuários	Não aplicável.	ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA	Anexo I - Termo de Referência	<p>2.3. SERVIÇOS (...) Serviços Suburbanos O serviço suburbano possui a seguinte características: (...) - Ligações com deslocamentos não superiores a 70 Km (setenta quilômetros), entre municípios de origem e de destino.</p>	<p>Considerando que (i) o Termo de Referência definiu que o serviço suburbano se caracteriza, entre outros, por "ligações com deslocamentos não superiores a 70 km (setenta quilômetros)", que (ii) no sistema atual as linhas suburbanas possuem, majoritariamente, extensão superior ao limite supramencionado, que (iii) os usuários utilizam, em sua maioria, as linhas suburbanas para deslocamentos inferiores a 70 Km (setenta quilômetros), que (iv) essas linhas foram estabelecidas de acordo com as necessidades dos usuários, observa-se que o limite previsto no subitem 2.3 do Anexo I à Minuta do Edital causará transtornos aos usuários. Dessa forma, sugere-se que a ARTESP permita que, nas linhas já existentes, seja permitida a operação em extensão superior a 70 Km (setenta quilômetros).</p>	<p>ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA</p> <p>2.3. SERVIÇOS (...) Serviços Suburbanos O serviço suburbano possui a seguinte características: (...) - Ligações com deslocamentos não superiores a 70 Km (setenta quilômetros), entre municípios de origem e de destino. Este limite não se aplica às linhas já existentes.</p>	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	Anexo I - Termo de Referência	<p>2.5. Critérios e parâmetros operacionais. Os serviços de transporte intermunicipal de passageiros serão regidos pelas condicionantes relacionadas a seguir: - Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com o polo a que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia e sentido;</p>	<p>Considerando que (i) todo município deverá possuir "ao menos uma ligação com o polo que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia por sentido"; e que (ii) os municípios atendidos pelos Serviços Delegados são heterogêneos, que (iii) eventual rigidez demasiada nas regras operacionais pode gerar perda de eficiência e qualidade no sistema, sugere-se que a ARTESP compatibilize esta obrigação com a demanda constatada nos municípios.</p>	<p>ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA</p> <p>2.5. Critérios e parâmetros operacionais. Os serviços de transporte intermunicipal de passageiros serão regidos pelas condicionantes relacionadas a seguir: - Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com o polo a que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia e sentido. Caso seja constatada que não há demanda no Município que justifique duas partidas, esta poderá ser reduzida para apenas uma, mediante notificação prévia à ARTESP;</p>	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	Anexo I - Termo de Referência	<p>2.5. Os serviços de transporte intermunicipal de passageiros serão regidos pelas condicionantes relacionadas a seguir: - Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com o polo a que está subordinado, com no mínimo duas partidas por dia e sentido;</p>	<p>Considerando (i) que o item 2.5 do Anexo I à Minuta de Edital estipula que cada município possua "ao menos uma ligação com o polo a que está subordinado", (ii) que a subordinação definida pela ARTESP pode não corresponder a demanda real dos usuários, uma vez que a pesquisa de origem e destino que embasa a presente licitação foi realizada em 2000, (iii) e o conceito de flexibilização elencado pela ARTESP no slide nº 9 da apresentação realizada pela em audiência pública, sugere-se que a ARTESP desvincule os municípios de um polo pré determinado, e passe a exigir a ligação do município com um polo se dê de acordo com a demanda constatada, garantindo maior eficiência aos serviços e melhor atendimento ao usuário.</p>	<p>ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA</p> <p>2.5. Os serviços de transporte intermunicipal de passageiros serão regidos pelas condicionantes relacionadas a seguir: - Todo município deverá ter sua malha urbana atendida por ao menos uma ligação com um polo pertencente a sua área de operação, com no mínimo duas partidas por dia e sentido. O polo a que o município se vinculará deverá ser aferido de acordo com a demanda constatada; (Alterar as disposições correlatas)</p>	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	Anexo II - Contrato	<p>Cláusula 21.5. Sem prejuízo do disposto na subcláusula 19.1, acima, somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nas hipóteses abaixo descritas, quando dos eventos a seguir elencados resultar efetivo impacto na equação econômico-financeira do Contrato, o qual deverá ser demonstrado pela Parte pleiteante, que deverá comprovar a exata medida do desequilíbrio ensejado pela materialização do Evento de Desequilíbrio.</p>	<p>Considerando que o trecho da Cláusula 21.5 do Anexo II à minuta do Edital que menciona "efetivo impacto" apresenta alto grau de subjetividade, sugere-se a retirada da expressão "efetivo" da Cláusula.</p>	<p>ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO</p> <p>Cláusula 21.5. Sem prejuízo do disposto na subcláusula 19.1, acima, somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nas hipóteses abaixo descritas, quando dos eventos a seguir elencados resultar impacto na equação econômico-financeira do Contrato, o qual deverá ser demonstrado pela Parte pleiteante, que deverá comprovar a exata medida do desequilíbrio ensejado pela materialização do Evento de Desequilíbrio.</p>	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	Anexo II - Contrato	<p>Cláusula 22.4. Somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Eventos de Desequilíbrio identificados em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias anteriores à comunicação da Parte pleiteante.</p>	<p>Referido dispositivo vai de encontro aos prazos prescricionais legalmente estabelecidos para discussão de créditos por particulares perante a Administração Pública</p>	<p>Sugerimos a exclusão do subitem 22.4.</p>	NÃO ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA	Anexo II - Contrato	<p>22.6.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizada de forma que seja nulo o valor presente líquido da diferença entre: (i) o fluxo de caixa do negócio estimado sem considerar o impacto do evento; e (ii) o fluxo de caixa projetado, em caso de eventos futuros, ou observado, em caso de eventos passados, tomando-se em conta o evento que ensejou o desequilíbrio.</p> <p>22.6.2. Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, deverão ser utilizadas as melhores informações disponíveis, para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas, bem como eventuais receitas e outros ganhos, resultantes do Evento de Desequilíbrio, por meio das melhores referências de preço do setor público e/ou do setor privado disponíveis no momento do pleito e, na indisponibilidade de informações mais atuais e a critério do Poder Concedente, das projeções realizadas por ocasião da Licitação. O Poder Concedente, neste contexto, poderá solicitar que a Concessionária demonstre que os valores necessários para realização de novos investimentos serão calculados com base em valores de mercado.</p>	<p>Sugere-se excluir a vinculação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro à demonstração de ocorrência do desequilíbrio no Fluxo de Caixa da Concessionária.</p> <p>Juridicamente, o desequilíbrio econômico-financeiro verifica-se pela comparação das condições objetivas pactuadas e as condições posteriormente modificadas, por eventos qualificados pelo direito como ensejadores de reparação (v.g. fato do príncipe, fato da administração, caso fortuito e força maior etc.).</p> <p>A análise do fluxo de caixa é apenas uma das formas possíveis de se apurar o reflexo econômico-financeiro decorrente da verificação acima referida. Por isto, não se reputa tecnicamente adequada a adoção exclusiva da metodologia de fluxo de caixa.</p>	sugerimos a exclusão do subitem 22.6.1 e 22.6.2.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	Anexo II - Contrato	<p>Cláusula 42.1. A Concessionária, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a:</p> <p>(...)</p> <p>XXVIII. Disponibilizar meios para a guarda, transporte de valores e entrega a quem de direito, dos valores auferidos com a venda de passagens.</p>	<p>Considerando a cláusula 42.1. XXVIII do Anexo II à minuta de Edital, qual será custo associado à guarda e ao transporte de valores utilizado como referência pelo projeto?</p>	Não aplicável.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	Anexo II - Contrato	<p>42. Cláusula 42 - Obrigações da Concessionária. Cláusula 42.9. Os veículos vinculados à CONCESSÃO deverão ser registrados no Estado de São Paulo.</p>	<p>Considerando que a previsão da cláusula 42.9 do Anexo II à Minuta de Edital prevê a obrigatoriedade do registro da frota utilizada na Concessão no Estado de São Paulo, observa-se que há impedimento à otimização dos serviços, bem como fere a livre organização e gestão da Concessionária, derivada do art. 2º, II, da Lei Federal nº 8.987/1995. Desta forma, sugere-se a exclusão de tal dispositivo.</p>	<p>ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO</p> <p>Cláusula 42.9. (EXCLUSÃO)</p>	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	Anexo III - regulamento	<p>Art. 135. A aplicação das penalidades às infrações operacionais e/ou de desempenho terá início com a notificação, lavrado e circunstanciado com as informações que caracterizam a infração e conterà obrigatoriamente: (...) §1º. A lavratura da notificação far-se-á em 3 (três) vias de igual teor, devendo o infrator ser notificado através</p>	<p>Considerando que o artigo 135, §1º, do Anexo III à minuta de Edital define que as notificações referentes à concessão se darão por meio do Diário Oficial, sugere-se que a notificação seja feita também de forma pessoal ou por e-mail para a concessionária.</p>	<p>ANEXO III - REGULAMENTO COMPLEMENTAR08/03/2016. Art. 135. A aplicação das penalidades às infrações operacionais e/ou de desempenho terá início com a notificação, lavrado e circunstanciado com as informações que caracterizam a infração e conterà obrigatoriamente: (...) §1º. A lavratura da notificação far-se-á em 3 (três) vias de igual teor, devendo o infrator ser notificado através de publicação no Diário Oficial do Estado, bem de notificação pessoal, por meio de carta ou e-mail.</p>	VIDE REGULAMENTO
CORDEIRO, LIMA	Plano Diretor de Transportes e Anexo II - Minuta do Contrato	<p>4.1. Modelo tarifário: (...) A concessionária poderá praticar tarifas promocionais nos seus serviços, em todos os honorários ou em alguns deles, em todos ou em determinados dias da semana e meses, em todos ou em partes dos assentos, mediante autorização prévia da ARTESO, e desde que não interfira em outra área de operação, nem implique quaisquer formas de abuso de poder econômico ou tipifiquem infrações às normas para defesa da concorrência.</p>	<p>Considerando que o Plano Diretor de Transporte permite que as Concessionárias pratiquem "tarifas promocionais", e considerando que não há disposição nesse sentido no regulamento, no Edital e no contrato disponibilizados para consulta pública. Sugere-se a inclusão como direito da concessionária como tarifas promocionais.</p>	<p>ANEXO II DA MINUTA DO EDITAL - MINUTA DO CONTRATO</p> <p>24.5. A CONCESSIONÁRIA poderá, a sua conta e risco, conceder tarifas promocionais aos seus usuários.</p>	ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA	EDITAL	<p>30.DISPOSIÇÕES FINAIS</p> <p>30.1. Os contratos que vierem a ser firmados pela Concessionária com terceiros, relativamente ao desenvolvimento das atividades pertinentes à Concessão, serão de Direito Privado, não tendo os seus contratos qualquer relação com a Contratante ou com o Poder Concedente.</p> <p>30.1.1. Ainda que a Contratante tenha tido conhecimento dos termos de qualquer contrato assinado pela Concessionária com terceiro, por força do estabelecido neste Edital ou no Contrato, a Concessionária não poderá alegar ato ou fato decorrente desses contratos para pleitear ou reivindicar da Contratante ou do Poder Concedente qualquer alteração no cumprimento de suas obrigações, ressarcimento de prejuízos ou perda de benefícios.</p>	<p>A Lei Estadual nº 7.835, de 08.05.1992, em seu art. 9º, permite ao concessionário a contratação de terceiros, frise-se, ademais, que tal permissivo também se encontra previsto no Decreto Estadual nº 61.635, de 19.11.2015, que regulamenta a presente concessão. Adicionalmente, nos termos do art. 78, VI, da Lei Federal nº 8.666, de 21.05.1993, a subcontratação é condicionada à previsão de sua permissão no Edital e no Contrato.</p> <p>Dessa forma, considerando que o Edital e o Contrato, ora submetidos à Consulta Pública, são omissos com relação à subcontratação, para que a licitação se adeque às previsões contidas na Lei Estadual nº 7.835/1992, e no Decreto Estadual nº 61.635/2015, é necessária a previsão expressa de sua permissão.</p>	<p>EDITAL</p> <p>30.1. É permitida a contratação de terceiros, por conta e risco da concessionária, nos termos admitidos legalmente, desde que isso não implique transferência da prestação do serviço público concedido, oneração de seu custo ou detrimento de sua qualidade.</p> <p>30.1.1. Os contratos que vierem a ser firmados pela Concessionária com terceiros, relativamente ao desenvolvimento das atividades pertinentes à Concessão, serão de Direito Privado, não tendo os seus contratos qualquer relação com a Contratante ou com o Poder Concedente.</p> <p>30.1.2. Ainda que a Contratante tenha tido conhecimento dos termos de qualquer contrato assinado pela Concessionária com terceiro, por força do estabelecido neste Edital ou no Contrato, a Concessionária não poderá alegar ato ou fato decorrente desses contratos para pleitear ou reivindicar da Contratante ou do Poder Concedente qualquer alteração no cumprimento de suas obrigações, ressarcimento de prejuízos ou perda de benefícios.</p>	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO	<p>30. CLÁUSULA 30 - CONTRATOS COM TERCEIROS</p> <p>30.1. A CONCESSIONÁRIA será integralmente responsável por todos e quaisquer ônus e obrigações concernentes às legislações tributária, trabalhista e previdenciária, além de quaisquer outros que decorrerem do desenvolvimento de suas atividades.</p> <p>30.2. A CONCESSIONÁRIA será integralmente responsável pelo pagamento de todas e quaisquer despesas necessárias à operação dos serviços, tais como, combustível, luz, telefone, gás, licenciamento e registro de veículos, penalidades e medidas administrativas impostas em decorrência de</p>	<p>A Lei Estadual nº 7.835, de 08.05.1992, em seu art. 9º, permite ao concessionário a contratação de terceiros, frise-se, ademais, que tal permissivo também se encontra previsto no Decreto Estadual nº 61.635, de 19.11.2015, que regulamenta a presente concessão. Adicionalmente, nos termos do art. 78, VI, da Lei Federal nº 8.666, de 21.05.1993, a subcontratação é condicionada à previsão de sua permissão no Edital e no Contrato.</p> <p>Dessa forma, considerando que o Edital e o Contrato, ora submetidos à Consulta Pública, são omissos com relação à subcontratação, para que a licitação se adeque às previsões contidas na Lei Estadual nº 7.835/1992, e no Decreto Estadual nº 61.635/2015, é necessária a previsão expressa de sua permissão.</p>	<p>ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO</p> <p>30.1.É permitida a contratação de terceiros, por conta e risco da concessionária, nos termos admitidos legalmente, desde que isso não implique transferência da prestação do serviço público concedido, oneração de seu custo ou detrimento de sua qualidade.</p> <p>30.2. A CONCESSIONÁRIA será integralmente responsável por todos e quaisquer ônus e obrigações concernentes às legislações tributária, trabalhista e previdenciária, além de quaisquer outros que decorrerem do desenvolvimento de suas atividades.</p> <p>30.3. A CONCESSIONÁRIA será integralmente responsável pelo pagamento de todas e quaisquer despesas necessárias à operação dos serviços, tais como, combustível, luz, telefone, gás, licenciamento e registro de veículos, penalidades e medidas administrativas impostas em decorrência de infrações à legislação de trânsito, entre outras.</p>	ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	EDITAL	<p>4. Procedimento Geral: (...). 4.2. O Envelope nº 1 - PROPOSTA COMERCIAL, o Envelope nº 2 - METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO e o Envelope nº 3 - DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO serão recebidos em 3 (três) invólucros fechados e específicos, conforme estabelecido no capítulo 10 deste Edital, pela Contratante, no dia e hora designados e que serão rubricados pelas Proponentes credenciadas. (...). 4.2.9. Após a verificação da conformidade e compatibilidade de cada proposta com os requisitos e as especificações do Edital, a classificação das PROPOSTAS COMERCIAIS e anunciado o resultado pela CEL, desde que não interposto recurso ou após a sua denegação, será realizada a abertura do Envelope nº 2 contendo a METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO e do Envelope nº 3, contendo a DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO da Proponente melhor classificada, cujo conteúdo será rubricado pelos membros da</p>	<p>Considerando (i) que nos termos da Lei Federal nº 8.666/1993, as propostas apresentadas pelo licitantes devem ser dotadas de firmeza, e seriedade, e (ii) que a garantia de proposta visa assegurar-las, é importante, para evitar eventuais "aventureiros", a previsão de análise prévia, pela CEL, das garantias apresentadas pelos Licitantes.</p> <p>Nesse sentido, entendemos que o Edital deverá constar: (i) a entrega antecipada da Garantia de Proposta, (ii) a análise de sua firmeza e seriedade pela CEL, e (iii) o não recebimento de propostas com garantia de proposta inválidas.</p>	<p>EDITAL</p> <p>4.Procedimento Geral (...)</p> <p>4.2. O Envelope nº 02 - PROPOSTA COMERCIAL, o Envelope nº 03 - METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO e o Envelope nº 04 - DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO serão recebidos em 3 (três) invólucros fechados e específicos, conforme estabelecido no capítulo 11 deste Edital, pela Contratante, no dia e hora designados e que serão rubricados pelas Proponentes credenciadas.</p> <p>4.2.1. O Envelope nº 01 - GARANTIA DE PROPOSTA, deverá ser entregue à CEL 2 (dois) dias úteis antes da entrega dos demais envelopes, no local indicado no Preâmbulo deste Edital, devidamente fechados, opacos e inviolados, rubricados sobre seu fecho e identificados</p> <p>4.2.1.1. Os termos da GARANTIA DE PROPOSTA apresentada serão analisados pela CEL, de acordo com sua validade e higidez, previamente ao início da sessão pública de julgamento das propostas.</p> <p>[=]. Garantia de Proposta</p> <p>[=].1. Nos termos do artigo 31, III, da Lei Federal nº 8.666/1993, os Proponentes deverão oferecer GARANTIA DE PROPOSTA (BID BOND) no valor de R\$[=] (valor por extenso), correspondente a 1% (um por cento) do investimento total da respectiva Área de Operação, com prazo de validade de 12 (doze) meses, contados da data da apresentação da proposta, podendo ser renovada automaticamente por períodos sucessivos de 1 (um) ano até a data de assinatura do CONTRATO.</p>	NÃO ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA	Anexo II - minuta do Contrato	Cláusula 50 - Foro É competente para dirimir as questões relativas a este Contrato o foro da Capital do Estado.	Considerando (i) que a arbitragem é mecanismo de resolução de conflitos que está expressamente prevista no art. 23-A da Lei Federal nº 8.987/1995, (ii) que trata-se de mecanismo mais célere e eficiente do que acionar o Poder Judiciário, e (iii) que o Estado de São Paulo já tem por prática adoção de tal mecanismo em seus contratos de concessão de serviço público, sugere-se a substituição da cláusula 50 do Anexo II à minuta de Edital por uma cláusula arbitral.	50. DA SOLUÇÃO DE CONFLITOS: 50.1. As partes deverão enviar os melhores esforços para resolver amigavelmente, utilizando-se do princípio da boa-fé, por meio de negociação direta, qualquer divergência ou conflito de interesse que venham a surgir em decorrência do presente CONTRATO. 50.2. Qualquer disputa ou controvérsia ocorrida entre as partes, que não seja dirimida de forma consensual, será submetida a arbitragem ou mediação, nos termos da Lei Federal nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, e Lei Federal nº 13.140, de 26 de junho de 2015, respectivamente. 50.2.1. A arbitragem e a mediação serão institucionais e terão sede em São Paulo, Capital e o idioma adotado será o português (Brasil). 50.2.2. Os atos do procedimento de mediação extrajudicial, ou do processo arbitral serão públicos, sendo vedado aos mediadores e aos árbitros proferir juízo de equidade. 50.3. O convite para iniciar o procedimento de mediação extrajudicial poderá ser feito por qualquer meio de comunicação e deverá estipular o escopo proposto para a negociação, a data e o local da primeira reunião. 50.3.1. O convite de mediação deverá ser encaminhado com antecedência mínima de 15 (quinze) dias à data de realização da primeira reunião. 50.3.2. Considera-se instaurado o procedimento quando a ARTESP emitir juízo de admissibilidade, retroagindo a suspensão da prescrição à data de formalização do pedido de resolução consensual do conflito. 50.3.3. A mediação será instaurada e administrada pela [nome da Câmara], segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada. 50.3.3.1. Conjuntamente ao convite para mediação, deverá ser encaminhada à parte convidada relação de 5 (cinco) mediadores da câmara, cabendo à parte convidada a escolha dentre a relação encaminhada. 50.4. Instaurado procedimento de mediação, as partes se comprometem a não iniciar procedimento arbitral ou processo judicial, pelo prazo de 45 (quarenta e cinco) dias. 50.4.1. As partes contratantes poderão submeter à arbitragem todo e qualquer conflito de interesses que decorra da execução deste CONTRATO ou de quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordo a ele relacionados ou dele decorrentes, especialmente: a. reconhecimento do direito e determinação do montante respectivo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em favor de qualquer das partes, em todas as situações previstas no CONTRATO; b. reconhecimento de hipóteses de inadimplemento contratual de qualquer das partes; c. cálculo e aplicação do reajuste, da revisão ordinária, ou da revisão extraordinária da tarifa de remuneração; d. valor e critérios para apuração da indenização no caso de extinção contratual. 50.4.2. As partes, em comum acordo, e mediante fato devidamente justificado, poderão afastar a presente cláusula arbitral. 50.4.3. A instauração do procedimento arbitral não desonera as partes de cumprirem suas obrigações contratuais. 50.4.4. A arbitragem será instaurada e administrada pela [nome da Câmara], segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada. 50.4.4.1. Em caso de extinção da câmara arbitral escolhida será eleita outra câmara, de notório reconhecimento, para o processamento da arbitragem. 50.4.5. O procedimento arbitral observará o Regulamento da câmara de arbitragem escolhida, bem como o disposto na Lei Federal nº 9.307/1996, e subseqüentes alterações, assim como as disposições constantes deste CONTRATO, da Lei Federal nº 8.987/1995; da Lei Federal nº 9.074/1995; da Lei Federal nº 8.666/1993; da Lei Federal nº 12.587/2012, e da Lei Complementar Municipal nº 05 de 04 de dezembro de 2015. 50.5. O Tribunal Arbitral será composto de 03 (três) árbitros, sendo que a CONCESSIONÁRIA e o Poder Concedente poderão indicar 01 (um) árbitro cada, os quais, conjuntamente, indicarão o terceiro árbitro, que atuará como presidente do Tribunal Arbitral. 50.5.1. Caso os árbitros nomeados não cheguem a uma decisão consensual sobre o nome do terceiro árbitro, este será nomeado pelo Presidente da CAM INFRA, dentre os nomes constantes da lista árbitros, de acordo com o Regulamento da Câmara. 50.6. Caso seja necessária a obtenção de medidas coercitivas, cautelares ou de urgência, antes ou depois da constituição do tribunal arbitral, as partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. 50.6.1. Caso as medidas referidas nesta Cláusula se façam necessárias no curso do procedimento arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo Tribunal Arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se as entender necessárias. 50.7. Os árbitros deverão, cumulativamente, ser profissionais vinculados a instituições especializadas	VIDE CONTRATO
----------------	-------------------------------	--	--	---	---------------

				<p>em arbitragem e possuir comprovada experiência na questão que será discutida no processo arbitral. 50.8. A parte vencida no procedimento de arbitragem arcará com todos os custos do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros, excluídos apenas eventuais honorários advocatícios contratuais. 50.8.1. As custas serão adiantadas pela parte que suscitar a instauração do procedimento arbitral, incluindo o adiantamento de percentual dos honorários devidos aos árbitros. 50.8.2. Os custos e encargos referentes a eventuais providências tomadas no procedimento arbitral recairão sobre a parte que solicitou a referida providência, sendo compartilhados pelas partes quando a providência for requerida pelo Tribunal Arbitral. 50.9. A sentença arbitral será considerada como decisão final em relação à controvérsia entre as partes, irrecorrível e vinculante entre elas. 50.10. Será competente o Foro da Fazenda Pública da Capital do Estado de São Paulo para dirimir qualquer controvérsia não sujeita à arbitragem, nos termos do CONTRATO de CONCESSÃO, assim como a ação de execução específica prevista no art. 7º da Lei Federal nº 9.307/1996. 50.11. As divergências que porventura venham a existir relativamente à aplicação do presente CONTRATO, resolver-se-ão de acordo com os seguintes critérios, considerando-se: a. em primeiro lugar, as Cláusulas deste CONTRATO; b. em segundo lugar, o EDITAL; e c. em terceiro lugar, os demais ANEXOS.</p>	
CORDEIRO, LIMA	Edital e Anexo II	Não aplicável	<p>Considerando que a transferência da delegação é hipótese legalmente prevista nos artigos 27 e 27-A da Lei Federal nº 8.987/1995, se faz necessária sua previsão expressa tanto na minuta de Edital, quanto em seu Anexo II - minuta do Contrato..</p> <p>Neste cenário, sugere-se a inclusão da redação proposta ao lado na minuta de Edital e em seu Anexo II - minuta do Contrato</p>	<p>MINUTA DE EDITAL</p> <p>[=]. DA TRANSFERÊNCIA DAS OBRIGAÇÕES DECORRENTES DO CONTRATO</p> <p>[=].1. A transferência do CONTRATO dependerá de prévia anuência do Poder Concedente, nos termos do art. 27, da Lei Federal nº 8.987/1995, implicando a ausência de anuência, na caducidade da concessão.</p> <p>[=].1.1. Para obter a anuência do Poder Concedente, o pretendente deverá:</p> <p>a. atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção do serviço; e</p> <p>b. comprometer-se a cumprir todas as cláusulas contratuais, bem como as estipuladas pelo EDITAL, e CONTRATO.</p> <p>[=].1.2. O Poder Concedente deverá analisar e decidir acerca do requerimento de anuência no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da data de protocolo do pedido, implicando o silêncio da Administração, em aceitação automática.</p> <p>[=].2. A transferência do controle societário da concessionária dependerá de prévia e expressa anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da CONCESSÃO.</p> <p>[=].2.1. A transferência do controle acionário da CONCESSIONÁRIA somente será autorizada pelo Poder Concedente:</p> <p>a. quando a transferência não prejudicar, tampouco colocar em risco a execução do CONTRATO; e</p> <p>b. após 01 (um) ano após da ordem de início da operação, mediante a comprovação do cumprimento regular das obrigações assumidas no CONTRATO e posteriores aditivos.</p> <p>[=].2.2. Para obtenção da anuência para transferência do controle acionário, o pretendente deverá:</p> <p>a. atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira, e regularidade fiscal e jurídica necessárias à assunção do objeto da CONCESSÃO;</p> <p>b. comprometer-se a cumprir todas as cláusulas assumidas no CONTRATO e posteriores aditivos.</p>	ATENDIDO

CORDEIRO, LIMA 3	Anexo I - Termo de Referência c/c Anexo V, item 2.3.	Anexo I 1.3. Conceitos básicos Frente aos objetivos previamente elencados, foram definidos os conceitos básicos do PDT explicitados a seguir: - adoção do conceito de área de operação em vez de linha isolada possibilitando equilíbrio entre ligações rentáveis e ligações tipicamente sociais, dentro do próprio Sistema de Transporte. A regionalização agrupa as ligações de grande demanda (rentáveis) com as ligações de média e baixa demanda, garantindo uma viabilidade operacional e econômico-financeira. Anexo V 2.3. Gratuidades e Meia Tarifa A Concessionária deverá tomar em consideração as gratuidades e descontos tarifários existentes no âmbito do Governo do Estado de São Paulo e do Governo Federal tenham sido concedidos por força de legislação específica. Assim, as gratuidades e meia tarifa existentes não serão consideradas em qualquer hipótese	Considerando (i) que a Lei Estadual nº 15.179/2013 estabeleceu a isenção integral do pagamento de tarifa aos usuários com mais de 60 anos; (ii) que o art. 35 da Lei Federal nº 9.074/95 determina que a instituição de novo benefício tarifário acarreta a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, (iii) que o Plano Diretor de Transporte do Estado de São Paulo, no item 5 de sua fl. 16, determina que a viabilidade econômico-financeira da Concessão deverá levar em consideração a grade tarifária vigente publicada pela ARTESP; Considerando que o Anexo I - Termo de Referência da minuta de Edital ora em consulta sustenta que o PDT garantiu ao projeto "viabilidade operacional e econômico-financeira"; Considerando também que a Minuta de Edital, Anexo V, item 2.3, determina que as gratuidades e benefícios tarifários existentes no Estado de São Paulo deverão ser levados em consideração pela Concessionária, descabendo a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a eles relacionado; Considerando, por fim, que não houve, até o momento o equacionamento dos impactos econômico-financeiros causados pela gratuidade em questão (60 anos), estando o assunto em discussão perante a ARTESP no bojo do processo administrativo nº 014.673/13; Conclui-se, portanto, que permanece o dever da ARTESP de contemplar, via tarifa pública, instituição de subsídios ou outra forma legalmente admitida, o equacionamento de tais impactos, promovendo-se o efetivo custeio do benefício concedido pela Lei Estadual nº 15.173/2013, dever este que se estende à presente licitação.	Revisão dos cálculos econômicos do projeto disponibilizado nesta Consulta Pública para que conste o reajuste devido pela concessão do benefício tarifário para maiores de 60 anos.	NÃO ATENDIDO
CORDEIRO, LIMA	ANEXO V	ITEM 4	O impacto econômico-financeiro das gratuidades atreladas a faixas etárias (60 anos, p. ex.) está diretamente relacionado com a evolução da pirâmide etária do País. Este aspecto não é refletido quer pela fórmula paramétrica de reajuste, quer pelos procedimentos de revisão ordinária e extraordinária. Sugerimos que as variações expressivas do contingente de beneficiados pelas gratuidades atreladas a faixa etária sejam contempladas como hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro.	Inserir parágrafo ao final do item 4 do Anexo V A variação, superior a 10% (dez por cento) do contingente de beneficiados por gratuidades relacionadas à faixa etária ensejará o reequilíbrio econômico financeiro da concessão.	NÃO ATENDIDO
Felsberg e Pedretti Advogados e Consultores Legais - 1 02/02/2016	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 3: CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO/ Item 3.6: é vedada a participação de empresa ou consórcio formado por empresa que participe ou pertença a um mesmo grupo econômico de outra empresa que dispute esta licitação isoladamente ou em outro consórcio.	COMENTÁRIO: No modelo concebido pela ARTESP, os lotes licitados são independentes entre si, sendo cada um deles objeto de competição integralmente separada. O agrupamento das cinco áreas de operação no âmbito de uma única licitação é uma escolha com impactos meramente formais. em termos materiais, trata-se de cinco licitações que ocorrem em paralelo. Comentário de Marçal Justen Filho: "O inciso IV do artigo 33 da Lei de Licitações e Contratos Administrativos proíbe que uma mesma empresa participe de mais de um consórcio numa única e mesma licitação. A vedação deriva de ser incompatível com os princípios da competitividade e da moralidade que uma mesma sociedade compita contra si mesma".	SUGESTÃO: Para afastar interpretações equivocadas que enxerguem na Minuta de Edital a criação de uma restrição não prevista na legislação aplicável, entendemos que a redação do item 3.6 deve ser ajustada de modo a que conste vedação explícita e exclusivamente restrita à participação de consórcios distintos integrados por uma mesma sociedade, ou dessa sociedade isoladamente e em consórcio, no âmbito de cada lote a ser licitado.	ATENDIDO
Felsberg e Pedretti Advogados e Consultores Legais - 1 02/02/2016	MINUTA DO EDITAL DE CONCESSÃO	CAPITULO 12: ENVELOPE Nº 1 - PROPOSTA COMERCIAL/ Item 12.2: O envelope referente à proposta comercial deverá conter:/ Item 12.2.2. A árvore de controle das Proponentes, considerando inclusive as situações que caracterizam controle empresarial exemplificadas na cláusula 3.6.2. até o nível de pessoa física.	COMENTÁRIO: Apesar de encontrar respaldo no ordenamento pátrio e na prática de contratações públicas em geral, a Administração Pública tende a qualificar essa exigência para conformá-la aos diversos tipos de estruturas de associação de pessoas e de capital admitidas pela legislação. Neste contexto, vislumbramos na exigência do item 12.2.2. um obstáculo à participação de empresas no futuro certame em razão de exigência de impossível cumprimento por certas empresas, meramente em decorrência de sua organização societária. Podemos usar como exemplo as sociedades de capital aberto e os fundos de investimentos, cuja característica primordial é a pulverização do capital. Ora, das primeiras, sujeitas à fiscalização de diversas autoridades públicas e rígidas regras de governança, não é razoável se exigir que possuam um mapeamento de fácil acesso com identificação de todos os detentores das ações emitidas, ainda que considerado o controle dos registros das negociações em bolsa. Os fundos, por sua própria natureza, visam a administrar recursos provenientes da união de diversos investidores. a identificação de um fundo poderia chegar até o nível de seu administrador, não sendo razoável demandar de um fundo a indicação de todos seus investidores em uma árvore como a pretendida no item em análise.	SUGESTÃO: Entendemos que o item 12.2.2. deve ser revisado, em observância ao princípio da isonomia, para adequação às diversas formas de organização de potenciais participantes na licitação, permitindo, em especial, a participação de companhias de capital aberto listadas em bolsa ou de fundos institucionais, como fundos de pensão, estrangeiros.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV. - 2	Edital	A sessão pública para abertura do certame e apresentação dos envelopes com (i) PROPOSTA COMERCIAL, (ii) METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, DESCRIÇÃO DA FASE DE TRANSIÇÃO E PLANO DE NEGÓCIO e (iii) DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO, das empresas interessadas, será realizada na ARTESP, sito à RUA Iguatemi, 105 - Itaim Bibi, São Paulo - SP, a partir das XX:X horas do dia XX de XXXX de 2016.	Tendo em vista a disposição constante do art. 30, § 8.º da Lei Federal n.º 8.666/93, o qual estabelece que no caso de obras, serviços e compras de grande vulto, de alta complexidade técnica, poderá a Administração exigir dos licitantes a metodologia de execução, "cuja avaliação, para efeito de sua aceitação ou não, antecederá sempre à análise dos preços", entendemos que o Edital deve ser adequado a fim de que a avaliação da Metodologia de Execução se dê antes da análise das Propostas Comerciais, tal qual determinado pela legislação em comento. Ademais, necessária a correção do dispositivo legal mencionado no Preâmbulo, caso se mantenha o julgamento pela maior outorga.	Adequação dos dispositivos do Edital relacionados à ordem de abertura e avaliação dos Envelopes contendo a Proposta Comercial e a Metodologia de Execução. Ajuste: art. 15, II da Lei n.º 8.987/95	NÃO ATENDIDO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	1.2. A prestação dos serviços deverá ser efetuada por conta e risco da Concessionária, mediante apropriação da tarifa, que será reajustada ou revista na forma prevista no Anexo II - Minuta de Contrato de Concessão.	De acordo com o disposto no art. 10 da Lei Federal n.º 8.987/95, o equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão Comum está diretamente relacionado à manutenção das condições estabelecidas no Contrato, dentre as quais a alocação de riscos às Partes contratantes. Assim, além das disposições relacionadas ao reajuste (Item 3 do Anexo V da Minuta de Edital) e à revisão (Item 4 do Anexo V da Minuta de Edital), é necessário observar, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, a repartição de riscos e responsabilidades estabelecida em todo o Contrato de Concessão e seus Anexos. Sugere-se a adoção da redação ao lado, a fim de prevenir a ocorrência de ilegalidade no Edital a ser publicado.	1.2. A prestação dos serviços deverá ser efetuada por conta e risco da Concessionária, mediante apropriação da tarifa, respeitada a matriz de riscos e os critérios de reajuste e revisão constantes do Anexo II - Minuta de Contrato de Concessão.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	1.5. São serviços delegados de competência específica da Concessionária: (...) III. A manutenção dos veículos, infraestrutura de apoio, instalações e equipamentos vinculados, direta ou indiretamente, à prestação do serviço e todos os demais bens que forem necessários, de qualquer forma, à referida prestação.	Necessária a conceituação de "infraestruturas de apoio", de modo a conferir segurança às Proponentes e ao próprio Poder Concedente quanto às efetivas responsabilidades das futuras Concessionárias.	Inserir conceito de "infraestruturas de apoio".	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	2. XI Concessionária: empresa ou consórcio de empresas, com fim específico e exclusivo de exploração da Concessão.	Uma vez que as empresas licitantes já possuem outras atividades, não seria adequado exigir que a empresa adjudicatária tivesse objeto "específico e exclusivo de exploração da Concessão", mas tão somente que as empresas adjudicatárias contenham em seus atos constitutivos objeto social compatível com os serviços que se pretende delegar. Nesse sentido, vale ressaltar que muitas das potenciais licitantes também atuam no âmbito federal, no transporte rodoviário interestadual de passageiros, sendo que a exigência do objeto específico e exclusivo para fins da licitação acarretaria conflito com referidas outras atividades.	2. XI Concessionária: empresa ou consórcio de empresas ao qual for adjudicado o objeto da Licitação.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	2. XXXVII Proposta Comercial: documento contendo o compromisso da oferta de maior desconto em relação à tarifa de referência apresentada neste Edital de Concessão;	Sugere-se a adequação da definição em tela ao critério de julgamento da Licitação, qual seja, o de maior outorga, e não o de menor tarifa.	2. XXXVII Proposta Comercial: documento contendo o percentual da receita líquida anual da Concessionária que, a partir do segundo ano da Concessão, será destinado ao Poder Concedente a título de outorga;	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	2. XXXIX. Serviço Adequado: como definido pela Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, em seu artigo 6º;	Tendo em vista que o dispositivo legal mencionado nesta definição utiliza termos "abertos", como "regularidade, continuidade, eficiência e modicidade das tarifas", os quais já foram especificados nos Anexos I (Termo de Referência para Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação) e III (Regulamento Complementar dos Serviços) do Edital, entendemos que, para fins de maior clareza e aplicabilidade de tais conceitos, a definição em comento deve fazer remissão a tais anexos.	2. XXXIX. Serviço Adequado: como definido pela Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, em seu artigo 6º, assim considerado aquele que atenda às disposições do Anexo I - Termo de Referência para Prestação dos Serviços e Descrição das Áreas de Operação e Anexo III - Regulamento Complementar dos Serviços, ambos do Edital;	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	2. XLV. Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento (SIBEM): equipamentos e "softwares" que deverão atender aos requisitos funcionais e técnicos estabelecidos pela ARTESP;	Considerando que o SIBEM proposto no Anexo XVI - Termo de Referência do Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento (SIBEM) do Edital engloba, além dos equipamentos e softwares necessários à sua operação, uma série de procedimentos e informações relacionados à prestação dos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros, de interesse não apenas das Concessionárias, mas também dos usuários e da própria ARTESP, entendemos que a definição deve abranger tais aspectos, cuja relevância se mostra tão significativa quanto os aspectos tecnológicos do SIBEM.	2. XLV. Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento (SIBEM): conjunto de equipamentos, "softwares", procedimentos e informações relacionados à comercialização, contabilização, registro e monitoramento dos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros, conforme estabelecido no Anexo XVI - Termo de Referência do Sistema Integrado de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento (SIBEM) do Edital;	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	2. XLIV Serviço Emergencial: aquele outorgado pelo prazo necessário a garantir a continuidade na prestação dos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros, em casos de emergência ou de calamidade pública, quando caracterizada urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, equipamentos e outros bens públicos ou particulares;	Considerando que os artigos 54 a 56 do Anexo III - Regulamento Complementar dos Serviços do Edital estabelecem que, em caso de situações de emergência, em especial havendo paralisação parcial de uma área de operação, a Concessionária da respectiva área deverá, como ação de normalização, suprir a deficiência momentânea por meio do Plano de Apoio frente a Situações de Emergência (PASE), devendo, inclusive, manter reserva técnica e estrutura operacional para tais ocasiões, entendemos que a possibilidade de autorizações a terceiros, ainda que temporárias e precárias, pode ocasionar não somente transtornos operacionais, mas também distorções na execução do Contrato de Concessão e diferenciação nos níveis de serviço e respectiva qualidade ofertada aos usuários. De se ressaltar que, em tempos passados, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) utilizou mecanismo parecido ao sugerido pela definição em comento (os chamados "ORCAs - Operadores Regionais de Coletivo Autônomo"), que vem sendo substituído gradativamente pelo modelo de manutenção de uma reserva técnica operacional de segurança, cuja aquisição e manutenção constitui obrigação contratual dos próprios Concessionários.	2. XLIV Serviço Emergencial: aquele prestado pela Concessionária, na forma dos artigos 54 a 56 do Anexo III - Regulamento Complementar dos Serviços do Edital, pelo prazo necessário à continuidade na prestação dos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros, em casos de emergência ou de calamidade pública, quando caracterizada urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, equipamentos e outros bens públicos ou particulares;	NÃO ATENDIDO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	2. Definições (...) XLVII. Tarifa: é a parcela da passagem correspondente ao valor referente à prestação dos serviços pela Concessionária, conforme estabelecido no Anexo V - Política Tarifária, Reajuste e Revisão Tarifária.	Mostra-se extremamente necessário, sob pena de restar configurada ilegalidade no Edital a ser publicado, que sejam considerados os conceitos de Tarifa Pública e Tarifa de Remuneração instituídos pela Lei Federal n.º 12.587/12.	2. Definições (...) XLVII. Tarifa Pública: é o preço fixado pelo Poder Concedente, integrante da Passagem e pago pelos usuários em decorrência da utilização dos Serviços Delegados; XLVIII. Tarifa de Remuneração: valor total pago à Concessionária, computadas a Tarifa Pública, eventuais subsídios, e outros mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato;	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	3.1. Será vedada a participação de empresas em falência, concordata, em recuperação judicial ou extrajudicial, declaradas inidôneas, com suspensão de direito de contratar com a Administração, ou que tenha sócio, dirigente ou responsável técnico que seja servidor estadual.	A restrição à participação de empresas declaradas inidôneas deve abranger não apenas aquelas assim declaradas pela Administração do Estado de São Paulo, uma vez que a declaração de inidoneidade feita por outras esferas de governo, nos termos da melhor doutrina e jurisprudência, deve produzir efeitos. Nesse sentido, vale ressaltar que, em virtude do aprofundamento das ações governamentais no sentido de coibir a corrupção e as práticas ilícitas envolvendo as relações público-privadas, o Decreto Federal n.º 8.240/15, que regulamentou a Lei Federal n.º 12.846/13 (Lei Anticorrupção), criou o Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (CEIS), cujo objetivo é possibilitar o intercâmbio de informações e, assim, facilitar a aplicação conjunta e coordenada das sanções impostas pelos entes federados em face de condutas vedadas pelo ordenamento jurídico publicista.	3.1. Será vedada a participação de empresas em falência, concordata, em recuperação judicial ou extrajudicial, e as empresas declaradas inidôneas ou com suspensão de direito de contratar com a Administração Pública em qualquer de suas esferas (Federal, Estadual ou Municipal), inclusive, mas sem restringir-se, às empresas inscritas no Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (CEIS) instituído pelo Decreto Federal n.º 8.240/15, ou que tenha sócio, dirigente ou responsável técnico que seja servidor estadual.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	3.6. É vedada a participação de empresa ou consórcio formado por empresa que participe ou pertença a um mesmo grupo econômico de outra empresa que dispute esta licitação isoladamente ou em outro consórcio.	A restrição à participação destas empresas em mais de uma Área de Operação restringe imotivadamente a competitividade do certame, reduzindo potencialmente a vantajosidade das propostas ofertadas à Administração Pública, mormente pela falta de disputa efetiva pelas Áreas. De outra banda, é certo que a separação da concessão das diversas Áreas de Operação em mais de um processo licitatório (Edital) permite que eventuais questionamentos levantados em sede de Impugnação, Representação ou outras medidas administrativas e/ou judiciais relativamente a uma das Áreas de Operação não prejudique o regular processamento da Licitação referente às demais Áreas, aumentando, assim, consideravelmente, a probabilidade de êxito de cada um dos certames. Por fim, uma outra vantagem do formato ora proposto é possibilitar que empresas possam se consorciar com empresas diferentes para participação no processo licitatório de cada uma das Áreas, conforme as sinergias operacionais e econômico-financeiras entre tais empresas em relação a cada Área de Operação. Noutras palavras, a empresa "A" poderá se consorciar, na Área de Operação 1, com a empresa "B", e, na Área de Operação 2, com a empresa "C". Isso porque, embora as sinergias operacionais e econômico-financeiras e estratégias empresariais das consorciadas A e B recomendem sua associação para participação na licitação relativa à Área de Operação 1 (resultando em uma proposta mais vantajosa à Administração Pública), os mesmos critérios operacionais, econômico-financeiros e estratégicos podem justificar que, por exemplo, para a licitação da Área de Operação 2, a licitante A se consorcie com a empresa C, de modo a apresentar uma proposta mais vantajosa à Administração Pública do que se fosse obrigada a se associar também com B para a disputa da concessão da Área de Operação 2.	Elaboração de 05 Editais distintos, um para cada Área de Operação, sem vedação à participação de empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico nas diferentes Licitações.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	3.6.1.1. Será entendido como vínculo de controle, o poder de dirigir, de forma direta ou indireta, interna ou externa, de fato ou de direito, individualmente ou por acordo, as atividades sociais ou o funcionamento da empresa	Sugere-se a exclusão de "o poder de dirigir, de forma direta ou indireta, interna ou externa, de fato ou de direito" e "sem prejuízo de outras situações fáticas", visto não encontrarem abrigo legal e serem dotadas de alto grau de subjetividade, gerando insegurança aos licitantes e à própria Comissão Especial de Licitação.	Exclusão das expressões apontadas.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	3.7 (...) declaração expressa: b) De que o consórcio não poderá ter sua composição alterada, ou de qualquer forma modificada, sem prévia e expressa autorização da ARTESP;	Sugere-se que o dispositivo seja adequado para exigir que a composição e participação das consorciadas sejam obrigatoriamente mantidas durante a duração da licitação, entre a entrega dos envelopes contendo as propostas apresentadas pela licitante e a efetiva adjudicação do objeto do certame à licitante vencedora. É importante que esse ajuste seja feito de modo a conferir tratamento igualitário ao licitante individual e ao Consórcio, na medida em que o licitante individual, uma vez celebrado o contrato, poderá ajustar sua composição societária livremente, desde que não implique alteração do controle (nos termos do art. 27 da Lei 8.987/95), devendo-se aplicar o mesmo conceito ao consórcio de empresas que vier a ser contratado.	3.7 (...) declaração expressa: b) De que o consórcio não poderá ter sua composição alterada, ou de qualquer forma modificada após a entrega de sua proposta, sem prévia e expressa autorização da ARTESP, até a adjudicação do objeto da LICITAÇÃO;	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	4.2.6.1. No caso de divergência entre proposta ou documento no idioma original e a tradução, prevalecerá o texto traduzido.	De modo a assegurar a lisura do processo licitatório, e, mais do que isto, prover o Edital de instrumentos para tal garantia, deve ser expressamente admitida a impugnação da legitimidade de tradução apresentada, bem como a eventual desclassificação de licitante que apresentar tradução que venha a ser declarada divergente do conteúdo efetivo do documento traduzido.	4.2.6.1. No caso de divergência meramente formal entre proposta ou documento no idioma original e a tradução, prevalecerá o texto traduzido. 4.2.6.1.1. Suscitada, por qualquer das Licitantes, divergência material entre proposta ou documento no idioma original e sua tradução, a Comissão Especial de Licitação procederá às diligências necessárias à aferição do efetivo teor do documento ou proposta, sendo desclassificada a Licitante que, comprovadamente, houver apresentado tradução divergente a fim de dela beneficiar-se, sem prejuízo da execução da Garantia de Proposta e aplicação das sanções decorrentes da conduta, inclusive na esfera penal.	NÃO ATENDIDO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	4.2.7.4. Se houver divergência entre a forma impressa e a apresentada sob forma digital, prevalecerá o conteúdo da forma impressa.	A regra editalícia, na prática, torna sem efeito a disponibilização do material digitalizado, uma vez que condiciona sua validade à efetiva conferência de sua compatibilidade com a versão impressa dos documentos/propostas. A eventual falta de correspondência "material" entre as versões impressas e digitalizadas deveria, nesse sentido, acarretar a desclassificação da Licitação, guardando-se a disposição em comento (prevalência de uma versão sobre a outra) apenas para as hipóteses de divergência "formal", de forma a prevenir eventuais condutas oportunistas por parte das Licitantes.	4.2.7.4. Se houver divergência meramente formal entre a forma impressa e a apresentada sob forma digital, prevalecerá o conteúdo da forma impressa. 4.2.7.4.1. Verificada divergência material entre a forma impressa e a apresentada sob forma digital, será a Licitante desclassificada, sem prejuízo da execução da Garantia de Proposta e aplicação das sanções decorrentes da conduta, se comprovada a intenção da Licitante de beneficiar-se da divergência.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	5.3. Os representantes Credenciados deverão assinar e reconhecer firma de todas as declarações e documentos referidos neste Edital.	Entendemos que a exigência de reconhecimento de firma em todos os documentos e declarações é excessiva. Deve ser admitido documento assinado sem reconhecimento de firma, ficando o licitante responsável para qualquer defeito de representação que venha a ser constatado.	5.3. Os representantes Credenciados deverão assinar e rubricar todas as declarações e documentos referidos neste Edital, não sendo admitidos, sob pena de desclassificação ou inabilitação da Licitante, documentos sem assinatura ou assinados por pessoa que não detenha poderes de representação da Licitante, na forma deste Edital.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	5.7. A falta de credenciamento de representantes não implicará perda do direito de participar da Concorrência, mas até que algum representante seja devidamente credenciado, esta Licitante não poderá praticar os atos exclusivos dos Representantes Credenciados.	Verifica-se incompatibilidade entre este item e o item 4.2.1. Sugerimos sua exclusão. A ausência de representação na sessão de entrega e abertura dos envelopes deve culminar na recusa dos mesmos e consequente impedimento à participação na Licitação.	Exclusão do item.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	6.4. Não havendo solicitações de esclarecimento, presumir-se-á que as informações e os elementos disponibilizados neste Edital e em seus anexos são suficientes para permitir a elaboração da proposta comercial e a apresentação dos documentos de habilitação e, conseqüentemente, para participar da concorrência, razão pela qual não serão admitidos questionamentos ou impugnações posteriores.	O item em comento parece padecer de ilegalidade. Sabe-se que a Lei Federal n.º 8.666/93, em seu art. 41, § 2.º, permite a impugnação de Edital por licitante em até 2 dias úteis antes da data de apresentação das propostas, sem condicionar tal impugnação a qualquer procedimento prévio, razão pela qual a ausência de formulação de solicitações de esclarecimento NÃO pode gerar qualquer tipo de preclusão ou perda do direito de impugnar os termos do Edital. Nesse sentido, de modo a prevenir a ocorrência de ilegalidade que enseje a suspensão do certame, sugerimos, para o Edital a ser efetivamente publicado, a exclusão deste item.	Exclusão do item.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	9.1. A Concessionária recolherá mensalmente à ARTESP o Ônus Variável - OV correspondente a 2% (dois por cento) sobre a totalidade da receita bruta da tarifa por ela auferida no mês anterior àquele correspondente ao pagamento, durante todo o período da Concessão.	De modo a reduzir os esforços de gestão e os custos de transação - os quais, invariavelmente, acabam por ser repassados ao Poder Público quando da elaboração das Propostas Comerciais pelas Licitantes -, propomos que o pagamento do ônus variável se dê anualmente (como acontece, por exemplo, nas diversas Concessões recentemente promovidas pelo Governo Federal), em relação à receita bruta auferida pela Concessionária no ano anterior, em 12 (doze) pagamentos mensais e sucessivos.	9.1. A partir do segundo ano da Concessão, a Concessionária recolherá anualmente à ARTESP, em 12 (doze) parcelas mensais e sucessivas, o Ônus Variável - OV correspondente a 2% (dois por cento) sobre a totalidade da receita bruta da tarifa por ela auferida no ano anterior ao do pagamento, durante todo o período da Concessão. 9.1.1. O Ônus Variável referente ao último ano da Concessão deverá ser pago em parcela única, quando do acerto de contas final entre o Poder Concedente e a Concessionária.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	9.3. A concessionária pagará ao Poder Concedente, 20% (vinte por cento) do valor de outorga ofertado no ato da assinatura do contrato e os 80% (oitenta por cento) restantes em 10 (dez) parcelas mensais consecutivas, vencendo a primeira 30 dias após a assinatura do contrato, reajustadas mensalmente pelo INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor, o valor ofertado no Anexo IX - Termo de Compromisso da Oferta pela Outorga da Concessão.	De modo a evitar ônus excessivo às Proponentes - o qual, invariavelmente, acaba por ser transmitido ao Poder Público e aos usuários, quando da formulação das Propostas na Licitação -, sugere-se a adequação da Cláusula, na forma sugerida a seguir, que segue padrões já adotados em nível estadual, em certames de objeto análogo.	9.3. A partir do segundo ano da Concessão, a concessionária pagará ao Poder Concedente, a título de outorga, em 12 (doze) parcelas mensais e sucessivas, o percentual da receita líquida anual auferida no ano anterior ao do pagamento, conforme percentual ofertado em sua Proposta Comercial.	VIDE EDITAL
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	13.2. [...] Serão desclassificadas as propostas em que a Descrição da Fase de Transição seja insatisfatória, de acordo com o estabelecido no Anexo VI – Critérios para Elaboração da Descrição da Fase de Transição e Plano de Negócios.	Não se pode admitir, à luz do princípio do julgamento objetivo, a inserção de expressões como "insatisfatória", sendo necessário o balizamento objetivo do parâmetro de avaliação da Descrição da Fase de Transição. Do contrário, ter-se-á configurada ilegalidade.	13.2. [...] Serão desclassificadas as propostas em que a Descrição da Fase de Transição tenha sido elaborada em desacordo com o Anexo VI – Critérios para Elaboração da Descrição da Fase de Transição e Plano de Negócios.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	Sem correspondência.	A partir do item 13 do Edital há um equívoco de numeração, repetindo-se o item 13 por duas vezes (13. Envelope nº 2 - Metodologia de Execução, Descrição da Fase de Transição e Plano de Negócios e 13. Envelope nº 3 - Documentação de Habilitação). O Edital deve ser renumerado do item 13 em diante em razão desse equívoco.	Renumeração do item 13 em diante.	ATENDIDO
		13.4. As empresas estrangeiras que participem isoladamente ou reunidas em consórcio e que não funcionem no País deverão apresentar os documentos para HABILITAÇÃO em conformidade com a legislação de seu país de origem, mas adaptados à legislação brasileira, de modo a	A regra em tela está, aparentemente, em contradição com outros dispositivos do Edital e com a Lei Federal n.º 8.666/93 (art. 32), que exige, também, a notariação de documentos estrangeiros, a não ser que a tradução, juramentada e autenticada pelo consulado	13.4. As empresas estrangeiras que participem isoladamente ou reunidas em consórcio e que não funcionem no País deverão apresentar os documentos para HABILITAÇÃO em conformidade com a legislação de seu país de origem, mas adaptados à legislação brasileira, de modo a análise a ser realizada pela CEL, devidamente notariados e traduzidos por tradutores juramentados e autenticados pelo Consulado Brasileiro no país de origem, devendo apresentar, ainda: I. Declaração formal de expressa submissão à legislação brasileira;	ATENDIDO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	possibilitar a equalização da análise a ser realizada pela CEL, traduzidos por tradutores juramentados e autenticados pelo Consulado Brasileiro no país de origem, devendo apresentar, ainda: I. Declaração formal de expressa submissão à legislação brasileira; II. Instrumento de investidura de representante(s) legal(is) no Brasil, com poderes expressos para receber citação e responder administrativa e judicialmente.	estrangeiros, e não apenas a tradução juramentada e autenticação pelo Consulado brasileiro. Ademais, deveria ser exigida a apresentação de Declaração de Equivalência para todos os documentos de habilitação apresentados, bem como fixado expressamente que a não apresentação ou constatação superveniente da não equivalência de documentos declarados equivalentes pela Licitante acarretará a sua inabilitação, bem como a execução da Garantia de Proposta. Do contrário, ter-se-á configurada ilegalidade, com potencial de macular todo o processo licitatório.	II. Instrumento de investidura de representante(s) legal(is) no Brasil, com poderes expressos para receber citação e responder administrativa e judicialmente; III. Declaração de Equivalência, no formato de tabela, na qual restem correlacionados os documentos exigidos por este Edital e aqueles correspondentes, de acordo com as regras do país de origem da Licitante, estando tal equivalência sujeita a eventuais diligências, por parte da CEL, que declarará inabilitada a Licitante estrangeira que houver apresentado documento não equivalente ao exigido, ou que tiver declarado, de modo inverídico, a inexistência de documento equivalente ao exigido por este Edital, sem prejuízo da eventual execução da Garantia de Proposta e aplicação das sanções cabíveis, nas esferas administrativa e penal.	VIDE EDITAL
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	13.5.5. No caso de entidades privadas de previdência complementar, declaração de que os planos de benefícios por elas administrados não estão em liquidação ou sob intervenção da Secretaria da Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social.	O Edital não viabiliza a participação de entidades privadas de previdência complementar na licitação, por não serem sociedades, e sim associações ou fundações. Mesmo que tal participação fosse admitida, vale frisar que há órgãos diferentes responsáveis por entidades fechadas de previdência complementar (PREVIC) e entidades abertas de previdência complementar (SUSEP), razão pela qual o item necessitaria ser ajustado, uma vez que menciona indistintamente a Secretaria de Previdência Complementar, que não mais existe.	13.5.5. No caso de entidades privadas de previdência complementar, declaração de que os planos de benefícios por elas administrados não estão em liquidação ou sob intervenção do órgão responsável por sua fiscalização.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	13.6.3. (...)	Necessário que sejam especificadas as certidões necessárias, sob pena de restar incerto o parâmetro de habilitação a ser considerado pela CEL.	(...) I - Fazenda federal: certidão negativa ou positiva com efeito de negativa de débitos federais emitida pela Receita Federal; II - Fazenda Estadual: certidão negativa ou positiva com efeito de negativa inscritos e não inscritos na dívida ativa referentes a débitos de ICMS; III - Fazenda Municipal: certidão negativa ou positiva com efeito de negativa de tributos mobiliários não inscritos na dívida ativa.	VIDE EDITAL
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	13.6.4. Prova de regularidade relativa à Seguridade Social.	Sugere-se adaptar a redação do dispositivo, uma vez que, atualmente, a comprovação de regularidade para com o INSS se dá mediante a apresentação da mesma certidão que comprova a regularidade relativa aos tributos federais.	13.6.4. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, mediante a apresentação da(s) seguinte(s) certidão(ões): (i) Conjunta, emitida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), relativamente aos tributos administrados pela RFB e à Dívida Ativa da União administrada pela PGFN; e (ii) Específica, emitida pela RFB, relativamente às contribuições sociais previstas nas alíneas "a", "b" e "c" do Parágrafo único do art. 11 da Lei Federal n.º 8.212, de 24 de Julho de 1991, às contribuições instituídas a título de substituição, e às contribuições devidas, por lei, a terceiros, inclusive as inscritas, até 14 de Agosto de 2005, em Dívida Ativa do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS. (iii) será admitida a apresentação de certidão única contendo a comprovação dos itens (i) e (ii) acima, caso disponível.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	[sem correspondência]	Entendemos ser obrigatória, sob pena de nulidade absoluta do Edital do certame (art. 27, V da Lei Federal n.º 8.666/93), a inserção da exigência a seguir.	Declaração de cumprimento do disposto no inciso XXXIII do art. 7º da Constituição Federal.	VIDE EDITAL
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	[sem correspondência]	Nos termos da Lei Estadual n.º 10.218/99, tem-se a proibição da contratação de empresa que tenha tido diretor, gerente ou empregado condenado por crime ou contravenção em razão da prática de atos de preconceito de raça, de cor, de sexo ou de estado civil, ou pela adoção de práticas inibidoras, atentatórias ou impeditivas do exercício do direito à maternidade ou de qualquer outro critério discriminatório para a admissão ou permanência da mulher ou do homem no emprego. Necessário que o Edital exija a declaração nesse sentido.	Declaração de que a Proponente não tenha tido diretor, gerente ou empregado condenado por crime ou contravenção em razão da prática de atos de preconceito de raça, de cor, de sexo ou de estado civil, ou pela adoção de práticas inibidoras, atentatórias ou impeditivas do exercício do direito à maternidade ou de qualquer outro critério discriminatório para a admissão ou permanência da mulher ou do homem no emprego.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	[sem correspondência]	Tem-se na Constituição Estadual de São Paulo a expressa proibição (art. 117, parágrafo único) da contratação de empresas que não atendam às normas relativas à saúde e segurança no trabalho. Necessário que o Edital exija tal declaração.	Declaração de atendimento ao disposto no art. 117, parágrafo único da Constituição do Estado de São Paulo.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	[sem correspondência]	Necessário que se defina parâmetro de validade para as certidões que não possuam validade expressa indicada.	No caso das certidões que não possuem validade expressa, será considerada, no âmbito desta LICITAÇÃO, a validade de 90 (noventa) dias.	ATENDIDO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	13.8.7.II. A critério da Proponente, a Garantia de Proposta poderá ser prestada em qualquer das modalidades previstas no artigo 51, parágrafo 1º da Lei Estadual nº 6.544/1989 (SP).	Em razão da complexidade e grande vulto do certame, de modo a resguardar o interesse público no caso de necessidade de efetiva execução da Garantia de Proposta prestada pela Licitante, propõe-se que as Garantias apresentadas pelas Licitantes na modalidade de títulos da dívida pública somente sejam aceitas se referidos títulos tenham sido emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, acompanhados de comprovante de sua validade atual quanto à liquidez e valor, bem como não gravados com cláusula de inalienabilidade e impenhorabilidade, ou tenham sido adquiridos compulsoriamente.	13.8.7.II. A critério da Proponente, a Garantia de Proposta poderá ser prestada em qualquer das modalidades previstas no artigo 51, parágrafo 1º da Lei Estadual nº 6.544/1989 (SP), devendo ser apresentado, em qualquer caso, o documento original. 13.8.7.II.1. No caso de a Licitante optar pela prestação da Garantia de Proposta na forma de Títulos da Dívida Pública, somente serão aceitos títulos que tenham sido emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, acompanhados de comprovante de sua validade atual quanto à liquidez e valor, bem como não gravados com cláusula de inalienabilidade e impenhorabilidade, não podendo ter sido adquiridos compulsoriamente, devendo a Proponente demonstrar o registro da oferta do Título em garantia, tendo a ARTESP como beneficiária.	VIDE EDITAL
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	13.8.7. (...) V. Para empresas sediadas no exterior e para as sociedades civis, fundos e fundações, admitir-se-ão documentos equivalentes, no que couber.	Não há qualquer razão - tampouco abrigo legal - para o tratamento diferenciado de empresas sediadas no exterior, que devem apresentar garantia de proposta como todas as outras, nos exatos termos exigidos pelo Edital. O mesmo se aplica a sociedades civis, fundos e fundações (que, todavia, como explicitado em sugestão acima, parecem não ser admitidos a figurar como Licitantes, nos termos do Edital). Sugerimos a exclusão do item, de modo a prevenir ilegalidades que acarretem, futuramente, a suspensão do certame.	Exclusão do item.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	13.8.7. (...) XI. A Garantia de Proposta da concorrência será executada por determinação expressa da ARTESP, sem prejuízo das demais penalidades previstas neste Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses: B. Deixar a proponente vencedora de apresentar a documentação para habilitação	Sugere-se a exclusão do item mencionado, em razão de consignar regra desproporcional - e ilegal - de execução da Garantia de Proposta. A apresentação de documentos de habilitação em desconformidade com o Edital deve acarretar tão somente a inabilitação da Licitante, não havendo prejuízo ao Poder Público que legitime a execução da Garantia de Proposta.	Exclusão do item.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	13.8.7. (...) XI. A Garantia de Proposta da concorrência será executada por determinação expressa da ARTESP, sem prejuízo das demais penalidades previstas neste Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses: E. Deixar a proponente vencedora de prorrogar a Garantia com antecedência não inferior a 15 (quinze) dias do seu vencimento, sempre que este marco ocorrer antes da assinatura do contrato de concessão.	Como aduzido acima, em sugestão específica, é ilegal a exigência de que as licitantes mantenham Garantia de Proposta por prazo indefinido e superior ao próprio prazo de validade das propostas garantidas. Sugere-se, portanto, a exclusão do item, evitando-se questionamentos que acarretem, futuramente, a suspensão do certame e prejuízos ao interesse público tutelado por esta Agência Reguladora.	Exclusão do item.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	13.8.12.1. No caso de consórcio, o somatório dos quantitativos de cada consorciado, será considerado na proporção de sua participação, para a comprovação do patrimônio líquido exigido.	A partir da redação exposta na Minuta de Edital posta à Consulta Pública, entendemos que o patrimônio líquido de consórcios será calculado da seguinte forma: (i) cada percentual de participação consorcial será multiplicado pelo patrimônio líquido exigido para o consórcio; e (ii) os resultados obtidos serão comparados com os respectivos patrimônios líquidos de cada um dos membros do consórcio, que deverão, individualmente, comprovar patrimônio líquido maior ou igual ao valor obtido no item "i". Está correto tal entendimento? Necessário esclarecer no Edital final.	Esclarecimento do dispositivo.	Entendimento está correto
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	15.2. A CEL poderá promover diligências para que a Proponente demonstre a exequibilidade de seu Plano de Negócio, nos termos do item 12.3, observadas as responsabilidades contratuais decorrentes do artigo 25 da Lei nº 8.987/1995.	Reitera-se a necessidade de fazer constar do Edital a necessidade de observância das diretrizes objetivas do Anexo V para elaboração do Plano de Negócios.	15.2. A CEL poderá promover diligências para que a Proponente demonstre a exequibilidade de seu Plano de Negócio, nos termos do item 12.3, observadas as responsabilidades contratuais decorrentes do artigo 25 da Lei nº 8.987/1995. 15.2.1. Serão observados, na avaliação referida no item 15.2, os parâmetros constantes do Anexo V.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	21.2. Até 5 (cinco) dias úteis antes da data prevista para assinatura do contrato, o adjudicatário deverá comprovar à contratante, que: IV. Integralizou o capital social.	A disposição parece não fazer sentido, ou ser apenas aplicável a estrangeiros obrigados à constituir nova sociedade para celebrar o contrato. Sugerimos a exclusão ou o esclarecimento.	Exclusão do item.	VIDE EDITAL

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	21.6.1. O Termo de Compromisso de constituição de Consórcio da Concessionária, cuja minuta deverá ser apresentada juntamente com a documentação que compõe o Envelope 3 - Documentação de Habilitação deverá contemplar cláusula que: I. Vede alteração do objeto social da Concessionária; II. Vede a alteração da composição do seu controle societário ou acionário num prazo menor que 24 (vinte e quatro) meses da assinatura do contrato; III. Submeta à prévia autorização da Contratante quaisquer operações que importem em modificação da composição do seu controle acionário, seja ele direto ou indireto, observado o inciso II acima; IV. Submeta à prévia autorização da Contratante as propostas de emissão de títulos e valores mobiliários, que contenham dispositivo de conversão em ações ou que tenham como garantia ações integrantes do grupo controlador; V. Submeta à prévia autorização da Contratante a contratação de empréstimos ou obrigações com terceiros ou com	Os requisitos constantes deste item parecem se referir à constituição de uma nova Sociedade, e não à consituição de um Consórcio. Menciona-se a proibição da alteração do objeto social da Concessionária, a alteração de composição de controle societário ou acionário, necessidade de aprovação prévia para emissão de valores mobiliários ou transferência direta ou indireta de controle societário, etc. Sugere-se a exclusão da cláusula.	Exclusão do item.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Edital	21.12. A Concessionária deverá submeter à aprovação do Contratante qualquer modificação em seu estatuto, durante todo o período da Concessão, observado o disposto no item 21.6.1	A exigência de autorização da Contratante para qualquer alteração no estatuto da Concessionária é desproporcional e implica em controle excessivo e desnecessário do Poder Concedente nas atividades da Concessionária. Vale ressaltar que o Edital não exige a constituição de uma nova empresa de propósito específico, razão pela qual a licitante ou consórcio vencedor possuirão, necessariamente, outras atividades além da exploração desta Concessão, não sendo razoável, assim, que toda e qualquer alteração estatutária dos consorciados tenha que necessariamente ser pré-aprovada, tolhendo-se a livre iniciativa e a liberdade empresarial da Concessionária.	Exclusão do item.	ALTERADO REDAÇÃO PROPOSTA SETPESP
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	4.1. As divergências que porventura venham a existir relativamente à aplicação das disposições contratuais, resolver-se-ão de acordo com os seguintes critérios: a. Considerar-se-á, em primeiro lugar, o EDITAL; b. Em segundo lugar, considerar-se-ão as cláusulas do CONTRATO; c. Por último, considerar-se-á a PROPOSTA.	Propomos que as regras fixadas no contrato tenham prevalência sobre as regras do edital nos casos de divergência entre suas disposições. Isto porque enquanto o Edital é o instrumento jurídico que rege o "processo de licitação", enquanto que o contrato é o instrumento jurídico que rege o "objeto da licitação". Assim, uma vez encerrado o processo de licitação, por meio da adjudicação de seu objeto, o instrumento jurídico que deve reger a relação entre as partes é o contrato, devendo-se aplicar as disposições do edital apenas de forma subsidiária como, por exemplo, no caso de omissão do contrato. Além disso, propõe-se ainda que seja estabelecido regras para dirimir conflitos entre disposições dos anexos do contrato, que inclui o próprio edital, com o contrato e dos próprios anexos entre si.	4.1. As divergências que porventura venham a existir relativamente à aplicação das disposições contratuais, resolver-se-ão da seguinte forma: a. Considerar-se-á, em primeiro lugar, as cláusulas do CONTRATO; b. Em segundo lugar, considerar-se-ão as disposições do EDITAL; c. Em terceiro lugar, considerar-se-ão as disposições dos demais ANEXOS do CONTRATO; d. Em quarto lugar, havendo conflito entre as disposições dos demais ANEXOS do CONTRATO entre si, prevalecerá o mais recente entre eles; e. Prevalecendo o conflito, deverá ser aplicada a interpretação que permita a melhor relação entre a prestação adequada do serviço público concedido e os direitos econômico-financeiros da concessionária.	VIDE CONTRATO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	11.1.1. Qualquer alteração no instrumento de constituição de consórcio dependerá de prévia e expressa autorização da CONTRATANTE.	Propõe-se que seja modificada a disposição contratual para permitir a alteração das participações de cada consorciada no Consórcio independentemente de prévia autorização da ARTESP, desde que as alterações realizadas se limitem à modificação das participações entre as empresas consorciadas, e não à alteração das empresas integrantes do consórcio. Note-se que a concessionária poderá inclusive se organizar juridicamente na forma de consórcio, o qual não conta com "controlador", tampouco "sócios" (acionistas ou quotistas), não se aplicando, portanto, regras restritivas à alienação ou transferência de controle, ou de participações societárias, as quais destinam-se especialmente às concessionárias organizadas sob a forma de "sociedade de propósito específico" ou concessões que sejam exploradas diretamente pela licitante vencedora. No caso de consórcio, a Lei prevê unicamente a obrigatoriedade de manutenção das mesmas consorciadas, exigindo a prévia aprovação do Poder Concedente apenas no caso de alteração das empresas que integrem o consórcio. Tal distinção se mostra extremamente relevante para que as consorciadas possam constituir mecanismos de "garantias cruzadas" entre si, uma vez que, dentre a estrutura de garantias do consórcio, é possível prever, como uma das garantias, a cessão da participação da consorciada inadimplente perante o Consórcio e/ou a própria ARTESP, à(s) consorciada(s) adimplente(s), de modo a assegurar a continuidade, regularidade e cumprimento pleno e integral do Contrato de Concessão, sem prejuízo da comunicação à ARTESP quanto às referidas modificações na participação das consorciadas.	11.1.1. Qualquer alteração na composição do consórcio, especialmente a inclusão exclusão ou substituição de empresas consorciadas, dependerá de prévia e expressa autorização da CONTRATANTE. 11.1.2. Excetua-se da exigência prevista na Subcláusula 11.1.1 a modificação no instrumento de constituição de consórcio que não envolva a mudança significativa no poder de decisão das consorciadas sobre as decisões do consórcio.	NÃO ATENDIDO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	12. CLÁUSULA 12 - COMPOSIÇÃO DO CONSÓRCIO 12.1. Qualquer alteração na composição do Consórcio CONCESSIONÁRIO, sem prévia anuência da CONTRATANTE, implicará a caducidade do CONTRATO da CONCESSÃO.	Sugere-se a adequação do dispositivo em comento, considerando que a concessionária poderá assumir a forma de consórcio ou de sociedade de propósito específico, bem como o fato de que a Lei Federal nº 8.987/1995 exige apenas a prévia autorização do Poder Concedente para as modificações societárias que impliquem alteração no controle societário das concessionárias. Neste sentido, além de ser necessário adequar a redação do dispositivo em comento para que possa ser aplicados às diferentes formas societárias que podem ser assumidas pela concessionária, é recomendável explicitar que apenas alterações societárias ou consorciais que impliquem alteração na relação do poder de controle da concessionária e que dependerão de prévia anuência do Poder Concedente, que entretanto deverá sempre ser comunicado de toda e qualquer alteração da composição societária da concessionária. Por fim, recomenda-se explicitar, na redação deste dispositivo contratual, que a necessidade de prévia autorização do Poder Concedente não se aplica a alterações na composição do Conselho Diretor ou outros órgãos internos da concessionária.	12. CLÁUSULA 12 - CONTROLE DA CONCESSIONÁRIA 12.1. Qualquer alteração na composição da CONCESSIONÁRIA, que envolva alteração substancial no poder de decisão das empresas consorciadas sobre as decisões da CONCESSIONÁRIA, nos casos desta assumir a forma consorcial, ou da alteração no controle da CONCESSIONÁRIA sem prévia anuência da CONTRATANTE, implicará a caducidade do CONTRATO da CONCESSÃO. 12.2. As alterações dos membros do conselho diretor ou outros órgãos internos de administração e gestão da concessionária não dependerão de prévia autorização do PODER CONCEDENTE.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	14.1. Durante todo o prazo da CONCESSÃO, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, a CONCESSIONÁRIA obriga-se a: (...) III. Apresentar, até 30 de abril de cada ano, atendendo as disposições da Lei nº 6.404/1976 e da Lei nº 11.638/2007, as demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior, incluindo, dentre outros, o Relatório da Administração, o Balanço Patrimonial, Demonstração dos Lucros ou	Sugere-se a complementação da disposição contratual para incluir a aplicação das regras sobre demonstrações financeiras das empresas previstas no Código Civil, bem como explicitado que as normas citadas no mencionado dispositivo deverão ser aplicadas conforme a natureza jurídica da concessionária, que pode ou não sujeitar-se a uma ou mais das normas mencionadas na mencionada disposição.	14.1. Durante todo o prazo da CONCESSÃO, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, a CONCESSIONÁRIA obriga-se a: (...) III. Apresentar, até 30 de abril de cada ano, atendendo, conforme sua natureza, às disposições constantes do Código Civil, da Lei Federal nº 6.404/1976 e da Lei nº 11.638/2007, as demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior, incluindo, dentre outros, o Relatório da Administração, o Balanço Patrimonial, Demonstração dos Lucros ou Prejuízos acumulados, a Demonstração de Resultados do Exercício e a Demonstração dos Fluxos de Caixa, as Notas Explicativas do Balanço, Parecer dos Auditores Independentes e do Conselho Fiscal e, se companhia aberta, inclusive, a Demonstração do Valor Adicionado;"	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	18.1. A ARTESP poderá adotar a delegação dos serviços a terceiros pelo regime de autorização em casos de manifesta urgência no atendimento a situações que possam ocasionar prejuízo aos usuários ou comprometer a regular execução dos serviços, nos termos do REGULAMENTO dos SERVIÇOS.	Considerando que os artigos 54 a 56 do Anexo III - Regulamento Complementar dos Serviços do Edital estabelece que, em caso de situações de emergência, em especial havendo paralisação parcial de uma área de operação, a Concessionária da respectiva área deverá, como ação de normalização, suprir a deficiência momentânea por meio do Plano de Apoio frente a Situações de Emergência (PASE), devendo, inclusive, manter reserva técnica e estrutura operacional para tais ocasiões, entendemos que a possibilidade de autorizações a terceiros, ainda que temporárias e precárias, pode ocasionar não somente transtornos operacionais, mas também distorções na execução do Contrato de Concessão e diferenciação nos níveis de serviço e respectiva qualidade ofertada aos usuários. Com efeito, o modelo de concessão não se coaduna com a convivência de concessionários que arcam com outorgas significativas e terão uma série de obrigações de oferta de viagens com autorizatários para linhas específicas, ainda que sob eventual necessidade de urgência ou emergência no atendimento de usuários. A insistência na utilização de autorizações na forma desta cláusula, além de gerar instabilidade jurídica e potencialmente permitir a legitimação de transporte clandestino, acarreta a necessidade de indenizar a concessionária pela redução em suas receitas. Ressalte-se que, no passado recente, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) utilizou mecanismo parecido ao sugerido pela definição em comento (os chamados "ORCAs - Operadores Regionais de Coletivo Autônomo"), que vem sendo substituído gradativamente pelo modelo de manutenção de uma reserva técnica operacional de segurança, cuja aquisição e manutenção constitui obrigação contratual dos próprios Concessionários.	18.1. Nos casos de manifesta urgência no atendimento a situações que possam ocasionar prejuízo aos usuários ou comprometer a regular execução dos serviços, observar-se-ão os artigos 54 a 56 do Anexo III - Regulamento Complementar dos Serviços do Edital, devendo a CONCESSIONÁRIA assegurar a continuidade dos serviços.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	21.5.4.2. Quando as consequências forem seguráveis, no que exceder ao valor da cobertura. Caso a Concessionária não tenha contratado seguro para o risco materializado, assumirá integralmente o ônus decorrentes de sua reparação.	Sugerimos que seja mais bem delimitada a obrigação da concessionária com relação à contratação de seguros. Neste sentido, a sugestão é de que seja exigido da concessionária a contratação de seguros comercializados no Brasil a pelo menos 2 anos quando da celebração do contrato de concessão, e cujos custos sejam razoáveis. Desta feita, sugere-se que os custos com os seguros relacionados a hipótese mencionada neste dispositivo sejam previstos no Plano de Contas que deve constar da proposta da concessionária. Assim, evita-se a penalização indevida da concessionária com a assunção de custos excessivos ou com a contratação de seguros que não estejam no mercado há um período mínimo para que permita ter este sido testado quanto a sua efetividade e que, ao fim, será repassado aos custos da proposta da concessionária e, portanto, aos próprios usuários.	21.5.4.2. Quando as consequências forem seguráveis, considerando-se os seguros comercializados no Brasil a pelo menos 2 anos quando da celebração do CONTRATO, e cujos custos sejam razoáveis, no que exceder ao valor da cobertura. 21.5.4.3. Caso, respeitado o previsto na Cláusula 21.5.4.2, a CONCESSIONÁRIA não tenha contratado seguro para o risco materializado, assumirá integralmente o ônus decorrentes de sua reparação.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	Sem correspondência	Sugere-se que o risco da variação para maior ou para menor dos tributos que impactam na prestação dos serviços concedidos deve gerar reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.	19.4. Sem prejuízo de outros riscos assumidos pelo PODER CONCEDENTE neste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE assume os seguintes riscos: 19.4.1. Mudança na legislação tributária que aumente custos de investimento, custos operacionais ou custos de manutenção de veículos ou equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda.	ATENDIDO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	Sem correspondência	O risco de alteração da política tarifária deve ser expressamente alocado ao Poder Concedente.	19.4. Sem prejuízo de outros riscos assumidos pelo PODER CONCEDENTE neste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE assume os seguintes riscos: 19.4.1. Alterações na política tarifária aplicada aos usuários, notadamente a redução do valor cobrado dos usuários, por qualquer motivo.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	21.6.1. Se ficar caracterizado que os impactos motivadores do pedido por parte da Concessionária poderiam ter sido neutralizados com a melhoria da prestação do serviço; ou quando da ocorrência de negligência, inépcia ou omissão na exploração dos serviços objeto da Concessão; ou de qualquer forma a Concessionária tenha concorrido, direta ou indiretamente, para o evento causador do desequilíbrio.	Não se mostra razoável alijar a concessionária do direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro sob a justificativa de que eventual "melhoria na prestação do serviço" poderia ter evitado o prejuízo experimentado pela concessionária, uma vez que será possível argumentar que a concessionária poderia ter neutralizado os efeitos do evento de desequilíbrio com algum tipo de melhoria da prestação dos serviços, ainda que para tanto fosse necessário investimentos não previstos no contrato de concessão. De forma análoga, é sempre possível argumentar que a concessionária tenha concorrido de alguma forma, em maior ou menor grau, para que o evento ensejador da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocorresse, cabendo à concessionária o ônus da difícil, ou até impossível, prova de que não poderia ter agido de forma a neutralizar referidos efeitos ou que para eles não teria concorrido. Ainda assim, é certo que em casos em que ambas as partes tenham concorrido para o evento ensejador do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, a parte prejudicada seja indenizada apenas em relação aos prejuízos, ou parcela dos prejuízos, a que não tenha dado causa.	21.6.1. Se ficar caracterizado, mediante relatório fundamentado, subscrito por responsável técnico e responsável jurídico do Poder Concedente, que os impactos motivadores do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro tenham sido, direta ou indiretamente, causado exclusivamente pela negligência, inépcia ou omissão da CONCESSIONÁRIA. (...) 21.7. Caso fique apurado que mais de uma parte tenha concorrido direta ou indiretamente, pela negligência, inépcia ou omissão de ambas as Partes, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá considerar apenas o valor do prejuízo a que a parte prejudicada não tenha causado.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	22.11. A eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a pedido da Concessionária deverá necessariamente considerar em favor do Poder Concedente: 22.11.1. Os ganhos econômicos extraordinários que decorram diretamente da redução de encargos setoriais gerados por fatores externos à Concessionária.	Sugere-se a adequação da redação do dispositivo de modo a adequá-la à previsão contida na Subcláusula 21.3 do contrato de concessão, uma vez que se a concessionária deve assumir os ônus dos riscos por ela assumidos, de forma análoga deve ela ter direito exclusivo a eventuais bônus relacionados a tais riscos, sob pena de enriquecimento sem causa da parte que não assumiu o risco. Raciocínio idêntico se aplica em favor do Poder Concedente quando da interpretação da Subcláusula 21.4 do contrato de concessão.	22.11. A eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a pedido da CONCESSIONÁRIA deverá necessariamente considerar em favor do PODER CONCEDENTE os ganhos econômicos extraordinários que decorram diretamente da redução de encargos setoriais que possam ser demonstrados em sua exata medida, gerados por fatores externos à CONCESSIONÁRIA e cujos riscos de variação não tenham sido a ela alocados no CONTRATO.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	22.5.2. Projeção de Fluxo de Caixa Marginal decorrente do Evento de Desequilíbrio, considerando: (i) os fluxos marginais, positivos ou negativos, calculados com base na diferença entre as situações com e sem evento; e (ii) os fluxos marginais necessários à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.	Em nosso entendimento a metodologia do fluxo de caixa marginal não é adequada para recompor o equilíbrio econômico financeiro em razão da superveniência de risco assumido pelo Poder Concedente, devendo ser utilizadas nessa hipótese as premissas constantes do plano de negócios apresentado pela Concessionária, inclusive a taxa interna de retorno prevista em referido documento. Isto porque a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nessas hipóteses visam a preservar justamente a situação prevista pelo Concessionário quando tomou a decisão de renunciar a liquidez de seu patrimônio e investir valores significativos na concessão. Pode-se admitir a metodologia do fluxo de caixa marginal para novos investimentos futuros que venham a ser determinados pelo Poder Concedente, desde que utilize a taxa de desconto originalmente prevista na proposta da concessionária, ou nos casos em que os novos investimentos e a taxa de desconto diferente da constante da proposta da concessionária tenham sido livre e consensualmente pactuadas pelas partes.	22.5.2. Projeção de Fluxo de Caixa Marginal decorrente do Evento de Desequilíbrio, considerando: (i) Para hipóteses da materialização dos riscos assumidos pelas partes no CONTRATO, o restabelecimento da taxa de desconto prevista e na PROPOSTA, considerando acto dos riscos materializados no fluxo de caixa originalmente previsto; (ii) Para hipóteses de investimentos adicionais solicitados pelo PODER CONCEDENTE, por meio da elaboração de fluxo de caixa marginal, utilizando a taxa de desconto prevista na PROPOSTA para investimentos unilateralmente impostos pelo PODER CONCEDENTE, ou com base em outra taxa de desconto livremente estabelecida, no caso de investimentos adicionais cuja execução tenham sido consensualmente definida pelas PARTES.	A adoção do fluxo de caixa marginal, particularmente com a revisão tempestiva dos parâmetros de desconto do fluxo de caixa livre por meio do custo médio ponderado do capital, tem como objetivo minimizar, na medida do possível, o risco de constrições financeiras para a empresa concessionária nos eventos de desequilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão. Neste contexto, torna-se mais cauteloso para ambas as partes, Poder Concedente e empresa Concessionária, adotarem a previsão de que o processo de avaliação de desequilíbrios e correspondente recomposição de equilíbrios deverá ser realizado com base no custo médio ponderado de capital vigente à época.
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	22.6.4. A Taxa de Desconto a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato será calculada de acordo com o procedimento a ser definido pela ARTESP.	Da forma como previsto na minuta de contrato posta para consulta pública atribui-se a uma das partes contratantes, a ARTESP, definir unilateralmente os parâmetros para o cálculo da taxa de desconto, incluindo o custo de capital, despesas e receitas marginais para fins de apuração do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, no caso de adoção de fluxo de caixa marginal. Ressalte-se que tal atribuição inclui até as hipóteses de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em caso de riscos previa e expressamente alocados a alguma das Partes, colocando a futura concessionária em posição de sujeição incompatível com a natureza dos contratos administrativos de concessão. Isto porque o equilíbrio econômico-financeiro é estabelecido quando da aceitação da proposta pelo Poder Concedente, devendo ser preservado durante toda a execução do contrato, nos termos do disposto no artigo 37, inciso XXI da Constituição Federal. Sugere-se, assim, para dar um mínimo de previsibilidade, que a fórmula de cálculo da taxa de desconto, inclusive e especialmente seus parâmetros e respectivos pesos, sejam fixada previamente no edital e no contrato da concessão.	22.6.4. A Taxa de Desconto a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato será calculada de acordo com a fórmula paramétrica abaixo estabelecida: [Incluir a fórmula paramétrica que será utilizada para cálculo da taxa de desconto em casos de aplicação de fluxo de caixa marginal]	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	25.1.2. O inadimplemento de quaisquer das obrigações decorrentes da CONCESSÃO ensejará a execução imediata da garantia prevista nesta Cláusula.	Sugere-se a adequação da cláusula, de modo a reservar a execução da Garantia - medida mais extrema de solução do eventual inadimplemento do delegatário do serviço - para a hipótese de não pagamento voluntário da Concessionária, após a concessão de prazo final de 15 (quinze) dias para tal pagamento.	25.1.2. O inadimplemento de quaisquer das obrigações decorrentes da CONCESSÃO ensejará a execução imediata da garantia prevista nesta Cláusula, desde que após previa e formalmente notificada para satisfazer voluntariamente a obrigação inadimplida, não a regularize no prazo de 15 (quinze) dias.	ATENDIDO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	31.2. Dentre as situações que podem ensejar a intervenção, incluem-se as seguintes: I. Cessação ou interrupção, total ou parcial, dos serviços objeto deste CONTRATO por período prolongado;	Sugere-se seja explicitado com objetividade no texto da cláusula o que será entendido por cessação ou interrupção por período prolongado, bem como a exclusão de possibilidade de adoção de medida tão extrema como a intervenção nos casos em que a interrupção dos serviços não tenha decorrido de culpa comprovadamente exclusiva da concessionária.	31.2. Dentre as situações que podem ensejar a intervenção, incluem-se as seguintes: I. Cessação ou interrupção, total ou parcial, dos serviços objeto deste CONTRATO por período prolongado, assim entendido aquele que supere 30 (trinta) dias, por culpa comprovadamente exclusiva da CONCESSIONÁRIA.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	31.2. Dentre as situações que podem ensejar a intervenção, incluem-se as seguintes: II. Deficiências graves na organização da CONCESSIONÁRIA ou no normal desenvolvimento das atividades abrangidas pela CONCESSÃO	Sugere-se seja explicitado com objetividade no texto da cláusula o que será entendido por deficiências graves, uma vez que sendo a intervenção penalidade extremamente severa, que deve ser utilizada apenas em situações extremas, precisa ser objetivamente caracterizada para que possa ser adequadamente aplicada, evitando-se o risco futuro de uso político desta previsão.	31.2. Dentre as situações que podem ensejar a intervenção, incluem-se as seguintes: II. Deficiências graves na organização da CONCESSIONÁRIA ou no normal desenvolvimento das atividades abrangidas pela CONCESSÃO, assim entendidas aquelas que comprovadamente coloquem em risco a saúde e a segurança dos USUÁRIOS.	VIDE CONTRATO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	31.2. Dentre as situações que podem ensejar a intervenção, incluem-se as seguintes: IV. Não atendimento dos níveis de serviços exigidos.	Propõe-se seja explicitado com objetividade no texto da cláusula o que será entendido por não atingimento de níveis de serviço adequados para fins de medidas extremadas como a intervenção na concessão. Vale ressaltar que a aferição dos indicadores e níveis de serviço, e o eventual não atingimento de 100% de satisfação nesses indicadores não significa uma atuação de forma inadequada ou ineficiente, mas apenas uma atuação dentro dos parâmetros de desempenho admitidos e aceitos pelo Poder Concedente, razão pela qual devem ser delimitados os limites mínimos a partir dos quais o eventual descumprimento de indicadores e níveis de serviço será considerado passível de acarretar a intervenção no contrato de concessão.	31.2. Dentre as situações que podem ensejar a intervenção, incluem-se as seguintes: IV. Não atendimento, por culpa exclusiva e comprovada da CONCESSIONÁRIA, após regular processo administrativo, que seja grave, contínua e persistente dos níveis de serviços exigidos, já prévia e formalmente apontados pela ARTESP, que coloque em risco a saúde e a segurança dos USUÁRIOS.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	31.3. Verificando-se qualquer situação que possa ensejar a decretação de intervenção da CONCESSÃO, a CONTRATANTE deverá notificar a CONCESSIONÁRIA para, no prazo que lhe for fixado, sanar as irregularidades indicadas.	Para dar efetividade ao período de cura previsto na cláusula, ele precisa conferir a Concessionária um prazo mínimo para a resolução dos problemas apontados, que não pode ficar ao completo arbítrio de uma das Partes. Desta feita, sugere-se a adoção do prazo mínimo de cura de 90 (noventa) dias, contados da notificação da concessionária sobre a situação que demande a atuação da concessionária.	31.3. Verificando-se qualquer situação que possa ensejar a decretação de intervenção da CONCESSÃO, a CONTRATANTE deverá notificar a CONCESSIONÁRIA para, no prazo que lhe for fixado, respeitado o mínimo de 90 (noventa) dias, sanar as irregularidades especificadas na notificação.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	31.5. Decretada a intervenção, a CONTRATANTE, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurará procedimento administrativo, que deverá estar concluído no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, justificadamente prorrogável uma única vez por no máximo 180 (cento e oitenta) dias, para comprovar as causas determinantes da intervenção e apurar as respectivas responsabilidades, assegurado à CONCESSIONÁRIA, amplo direito de defesa.	A previsão de prorrogação da intervenção por período superior a 180 dias não encontra amparo no artigo 33, §3º da Lei Federal nº 8.987/95, sendo certo que o prolongamento da intervenção estatal na concessão por prazo superior a 180 dias deve não só levar à invalidade da intervenção, como acrescenta ao contrato de concessão risco político significativo de uma encampação ou declaração de caducidade transversa. Propõe-se, assim, a adequação do dispositivo contratual para limitar o prazo total do processo relacionado à intervenção em 180 (cento e oitenta) dias, bem como deixar bastante claro que em todo o caso será assegurado o mais amplo, material e irrestrito direito constitucional da concessionária ao exercício da ampla defesa e do contraditório, com todos os meios e recursos a ele inerentes.	31.5. Decretada a intervenção, a CONTRATANTE, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurará procedimento administrativo, que deverá estar concluído, juntamente com a própria intervenção, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, improrrogáveis, para comprovar as causas determinantes da intervenção e apurar as respectivas responsabilidades, assegurado à CONCESSIONÁRIA o mais amplo e irrestrito acesso ao respectivo processo administrativo, provas e todos os demais elementos e medidas indispensáveis ao efetivo e material exercício do seu direito constitucional à ampla defesa e ao contraditório.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	34.1. A CONTRATANTE, autorizada pelo PODER CONCEDENTE, poderá, a qualquer tempo, encampar a CONCESSÃO, sempre que motivos de interesse público justifiquem mediante notificação à CONCESSIONÁRIA, com a antecedência que o PODER CONCEDENTE determinar, que não poderá ser	Sugere-se a adequação da disposição ora em comento para incluir expressamente que a encampação, nos termos do artigo 37 da Lei Federal nº 8.987/95, deve ser precedida de autorização legislativa.	34.1. A CONTRATANTE, autorizada pelo PODER CONCEDENTE, poderá, a qualquer tempo, encampar a CONCESSÃO, desde que previamente autorizada em lei específica que especifique os motivos de interesse público que justifiquem tal medida, notifique a CONCESSIONÁRIA com a antecedência que o PODER CONCEDENTE determinar e que em qualquer caso não poderá ser inferior a 90 (noventa) dias.	VIDE CONTRATO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	34.2. Em caso de encampação, a CONCESSIONÁRIA terá direito a uma indenização paga previamente, nos termos dos artigos 36 e 37 da Lei Federal nº 8.987/1995.	A indenização no caso de encampação deve ser ampla e prévia, tendo que ser suficiente para indenizar a concessionária, tanto quanto possível, pelos danos diretos e indiretos sofridos. Assim, a sugestão de adequação da redação da cláusula busca identificar as principais verbas e prejuízos a serem indenizados, bem como consignar expressamente a necessidade de pagamento prévio da indenização nos casos de encampação.	34.2. Em caso de encampação, a Concessionária terá direito à indenização prévia à retomada dos serviços pelo PODER CONCEDENTE, nos termos do art. 36 da Lei Federal nº 8.987/95, que deverá cobrir: (i) As parcelas dos investimentos realizados e vinculados a Bens Reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados para cumprimento deste Contrato, deduzidos os ônus financeiros remanescentes; (ii) A desoneração da Concessionária em relação às obrigações decorrentes de contratos de financiamento por ele contraídos para o cumprimento do Contrato, mediante, conforme o caso: (i) assunção, pelo Poder Concedente ou por terceiros, perante os Financiadores credores, das obrigações contratuais remanescentes da Concessionária ou (ii) prévia indenização a Concessionária da totalidade dos débitos remanescentes que este mantiver perante Financiadores credores; (iii) Todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, em decorrência do rompimento dos vínculos contratuais; e (iv) Lucros cessantes, apurados a partir das projeções financeiras constantes do plano de negócios da Concessionária.	NÃO ATENDIDO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	35.1. Poderá ser declarada a caducidade da CONCESSÃO quando houver, por parte da CONCESSIONÁRIA, a inexecução total ou parcial das suas obrigações contratuais, especialmente quando: I. Os serviços não estiverem sendo executados de forma adequada ou eficiente, com observância das normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade e dos níveis de serviços exigidos neste CONTRATO e seus anexos e nos demais instrumentos de gestão e controle aplicados pela ARTESP.	Sugere-se seja explicitado com objetividade no texto da cláusula o que será entendido por execução inadequada ou ineficiente. Vale ressaltar que a aferição dos indicadores e níveis de serviço, e o eventual não atingimento de 100% de satisfação nesses indicadores não significa uma atuação de forma inadequada ou ineficiente, mas apenas uma atuação dentro dos parâmetros de desempenho admitidos e aceitos pelo Poder Concedente, razão pela qual devem ser delimitados os limites mínimos a partir dos quais o eventual descumprimento de indicadores e níveis de serviço será considerado passível de acarretar a caducidade do contrato de concessão. Ademais, dada a severidade da penalidade de caducidade, a mais grave dentre todas as penalidades aplicáveis a uma concessionária de serviços públicos, deve ser explicitado que sua adoção deverá ser necessariamente precedida do oferecimento de um período de cura da irregularidade pelo Poder Concedente, bem como da apuração das causas e eventuais responsabilidades pela irregularidade apontada como causa da caducidade em processo administrativo específico em que seja assegurada à concessionária o direito à ampla defesa e ao contraditório com todos os meios e recursos a ela inerentes.	35.1. Respeitado o contraditório e a ampla defesa, e após o procedimento contido na Lei Federal n.º 8.987/95, poderá ser declarada a caducidade da CONCESSÃO quando houver, por parte da CONCESSIONÁRIA, a inexecução total ou parcial das suas obrigações contratuais, após o regular processo administrativo específico neste sentido, no qual deverá ser assegurado o mais amplo, material e irrestrito direito constitucional da CONCESSIONÁRIA à ampla defesa e ao contraditório, com todos os meios e recursos a ele inerentes, especialmente quando: I. Os SERVIÇOS DELEGADOS não estiverem sendo executados, de forma grave, constante e reiterada, adequada ou eficientemente, com observância das normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade e dos níveis de serviços contratualmente exigidos, a CONCESSIONÁRIA, notificada especificamente neste sentido, não sanar a irregularidade na forma e nos prazos estabelecidos neste CONTRATO.	VIDE CONTRATO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	35.1. Poderá ser declarada a caducidade da CONCESSÃO quando houver, por parte da CONCESSIONÁRIA, a inexecução total ou parcial das suas obrigações contratuais, especialmente quando: II. A CONCESSIONÁRIA descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à CONCESSÃO.	A previsão genérica de descumprimento de cláusulas contratuais como causa para declaração de caducidade pode, de um lado, tornar efetivamente inócua a disposição, uma vez que torna de difícil identificação a caracterização de qual descumprimento pode ser de tal maneira grave a ponto de fundamentar a adoção de tal medida, frise-se, a penalidade mais grave a que uma concessionária esta sujeita, e de outro lado aumentar os custos estimados da concessão, decorrente da assunção de significativo risco político, que pode e deve ser facilmente mitigado por meio de uma delimitação mais adequada dos eventos passíveis de ensejar a caducidade da concessão. Neste sentido, a sugestão é que a disposição seja excluída, identificando de forma objetiva as causas e os descumprimentos contratuais passíveis de penalização com a perda da concessão pela concessionária, já previstos na minuta de contrato de concessão disponibilizada na consulta pública e objeto de outras contribuições ora apresentadas.	Excluir disposição.	VIDE CONTRATO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	35.1. Poderá ser declarada a caducidade da CONCESSÃO quando houver, por parte da CONCESSIONÁRIA, a inexecução total ou parcial das suas obrigações contratuais, especialmente quando: IV. Houver alteração no capital social da CONCESSIONÁRIA, ou oneração de suas ações ou quotas, assim compreendido, inclusive, quando em consórcio, sem a prévia e expressa aprovação da CONTRATANTE;	A possibilidade de decretação da caducidade deve estar limitada à hipótese de redução do capital social da Concessionária para aquém do mínimo exigido contratualmente. Ademais, deve ser admitida a possibilidade de oneração de ações ou quotas da concessionária, sem necessidade de anuência da ARTESP, até o limite em não haja risco à prestação contínua e adequada dos serviços concedidos, tal qual expressamente admitido pela Lei Federal nº 8.987/1995.	35.1. (...) IV. Houver alteração no capital social da CONCESSIONÁRIA, ou oneração de suas ações, quotas ou, quando em consórcio, de participação, que implique a alteração no poder de decisão (controle) da CONCESSIONÁRIA, sem a prévia e expressa aprovação da CONTRATANTE;	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	35.1. Poderá ser declarada a caducidade da CONCESSÃO quando houver, por parte da CONCESSIONÁRIA, a inexecução total ou parcial das suas obrigações contratuais, especialmente quando: V. A CONCESSIONÁRIA paralisar os serviços	Propõe-se seja qualificada qual a paralisação dos serviços que será considerada grave o suficiente para impor a declaração da caducidade do contrato de concessão.	35.1. (...) V. A CONCESSIONÁRIA paralisar, total ou parcialmente, a prestação dos SERVIÇOS DELEGADOS por período prolongado, assim entendido aquele que supere 30 (trinta) dias, por culpa comprovada e exclusiva da CONCESSIONÁRIA, ressalvados os casos fortuitos e os eventos de força maior.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	35.1. Poderá ser declarada a caducidade da CONCESSÃO quando houver, por parte da CONCESSIONÁRIA, a inexecução total ou parcial das suas obrigações contratuais, especialmente quando: X. A CONCESSIONÁRIA não atender à determinação da CONTRATANTE para atender os níveis de serviços e/ou regularizar a prestação dos serviços concedidos;	Propõe-se seja explicitado com objetividade no texto da cláusula o que será entendido por não atendimento dos níveis de serviço adequados para fins de medidas extremas como a caducidade na concessão. Vale ressaltar que a aferição dos indicadores e níveis de serviço, e o eventual não atingimento de 100% de satisfação nesses indicadores não significa uma atuação de forma inadequada ou ineficiente, mas apenas uma atuação dentro dos parâmetros de desempenho admitidos e aceitos pelo Poder Concedente, razão pela qual devem ser delimitados os limites mínimos a partir dos quais o eventual descumprimento de indicadores e níveis de serviço será considerado passível de acarretar a caducidade do contrato de concessão.	35.1. (...) X. Não estando os serviços sendo executados, de forma grave, constante e reiterada, de modo adequado ou eficientemente, com observância das normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade e dos níveis de serviços contratualmente exigidos, a CONCESSIONÁRIA, notificada especificamente neste sentido, não sanar a irregularidade na forma e nos prazos estabelecidos neste CONTRATO;	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	35.1. Poderá ser declarada a caducidade da CONCESSÃO quando houver, por parte da CONCESSIONÁRIA, a inexecução total ou parcial das suas obrigações contratuais, especialmente quando: XI. A CONCESSIONÁRIA tiver os serviços avaliados como nível C e/ou nível D, de acordo com o estabelecido no Anexo IV - Das Penalidades do EDITAL que deu origem a este CONTRATO;	Constituindo-se a caducidade em medida das mais extremas para a hipótese de inadimplemento contratual da Concessionária, parece-nos indispensável que as hipóteses ensejadoras da medida sejam delineadas e configurem, de fato, inadimplementos graves e reiterados. Quanto à cláusula em questão, nesse sentido, entendemos que deva ser previsto um período mínimo para que avaliações negativas (C ou D) dos serviços da Concessionária possam acarretar a caducidade do contrato. Propõe-se, no mínimo, 3 avaliações consecutivas ou 6 alternadas.	35.1. Respeitado o contraditório e a ampla defesa, e após o procedimento contido na Lei Federal n.º 8.987/95, poderá ser declarada a caducidade da CONCESSÃO quando houver, por parte da CONCESSIONÁRIA, a inexecução total ou parcial das suas obrigações contratuais, especialmente quando: XI. A CONCESSIONÁRIA tiver, por 03 (três) avaliações consecutivas, ou 06 (seis) avaliações alternadas (no período de 1 ano), os serviços avaliados como nível C e/ou nível D, de acordo com o estabelecido no Anexo IV - Das Penalidades do EDITAL que deu origem a este CONTRATO;	NÃO ATENDIDO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	36.1.1. Os serviços prestados pela CONCESSIONÁRIA não poderão ser interrompidos ou paralisados até que a decisão judicial, decretando a rescisão do CONTRATO, transite em julgado.	Sugere-se a adequação da cláusula em razão da sugestão de que seja adaptada a arbitragem para a solução de conflitos que possam vir a ocorrer ao longo do prazo de vigência do contrato.	36.1.1. Os serviços prestados pela CONCESSIONÁRIA não poderão ser interrompidos ou paralisados até que sobrevenha decisão arbitral, decisão judicial liminar, ou qualquer outra decisão que decrete a rescisão do CONTRATO.	VIDE CONTRATO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	35.5. Declarada a caducidade não resultará para o PODER CONCEDENTE qualquer espécie de ônus ou responsabilidade em relação aos encargos, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da CONCESSIONÁRIA.	A Lei Federal nº 8.987 prevê, como não poderia deixar de ser, a indenização à Concessionária dos investimentos não amortizados mesmo no caso de caducidade, prevendo-se apenas que nessa hipótese as multas contratuais e danos causados ao Concedente poderão ser descontados da indenização. Assim, sugere-se a adoção de subcláusula alinhada com a Lei de Concessões.	35.5. Declarada a caducidade não resultará para o PODER CONCEDENTE qualquer espécie de ônus ou responsabilidade em relação aos encargos, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da CONCESSIONÁRIA. 35.5.1. A indenização devida à CONCESSIONÁRIA em caso de caducidade da CONCESSÃO deverá compreender o valor dos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados pela CONCESSIONÁRIA, descontadas eventuais multas que não tenham sido objeto de pagamento à ARTESP.	VIDE CONTRATO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	36.1. Este CONTRATO poderá ser rescindido por iniciativa da CONCESSIONÁRIA, no caso de descumprimento pela CONTRATANTE de suas obrigações, mediante ação judicial movida especialmente para esse fim.	Propõe-se a adequação da cláusula em razão da fixação da arbitragem como forma de solução de conflitos entre as Partes.	36.1. Este CONTRATO poderá ser rescindido por iniciativa da CONCESSIONÁRIA, no caso de descumprimento pela CONTRATANTE de suas obrigações, mediante superveniência de decisão arbitral nesse sentido, ou após decisão judicial em ação movida especialmente para esse fim.	VIDE CONTRATO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	37.1. A decretação da falência das CONCESSIONÁRIAS de serviços públicos implica a extinção da CONCESSÃO, na forma da Lei.	Em atenção ao princípio da continuidade do serviço público - expressamente enunciado na Lei de Concessões -, sugere-se a adequação da cláusula em questão, inserindo-se regramento para que, no caso de Consórcio (e falência de apenas uma das consorciadas), outra consorciada possa assumir as Linhas da consorciada insolvente, apresentando-se, a título de exemplificação, o mecanismo ao lado, para tal hipótese.	37.1. A decretação da falência das CONCESSIONÁRIAS de serviços públicos implica a extinção da CONCESSÃO, na forma da Lei. 37.1.1. No caso de CONCESSIONÁRIA organizada sob a forma de CONSÓRCIO, sobrevindo decisão judicial declarando a falência de alguma das consorciadas, deverá a consorciada líder (ou, no caso de falência desta, a consorciada que detiver maior participação no CONSÓRCIO) submeter à ARTESP, no prazo de 20 (vinte) dias, contados da decisão, Plano de Assunção dos Serviços operados pela consorciada falida, por outra(s) consorciada(s), devendo restar demonstrado, de modo inequívoco, a capacidade operacional da(s) consorciada(s) substituta(s), para atendimento à demanda antes atendida pela consorciada falida.	ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	39.1. A CONCESSIONÁRIA pagará à CONTRATANTE pela delegação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS o preço seguinte: I. O Valor da Outorga de R\$ (por extenso) [preencher com o valor ofertado pela outorga dos serviços], a título de exploração da Outorga dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS, pago ao PODER CONCEDENTE, conforme o Item 8.3. do EDITAL.	De modo a evitar ônus excessivo às Proponentes - o qual, invariavelmente, acaba por ser transmitido ao Poder Público e aos usuários, quando da formulação das Propostas na Licitação -, sugere-se a adequação da Cláusula, na forma sugerida a seguir, que segue padrões já adotados em nível estadual, em certames de objeto análogo.	39.1. A CONCESSIONÁRIA pagará à CONTRATANTE pela delegação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS: I. A partir do segundo ano da Concessão, a título de outorga, em 12 (doze) parcelas mensais e sucessivas, o percentual da receita líquida anual auferida no ano anterior ao do pagamento, conforme percentual ofertado em sua Proposta Comercial.	VIDE EDITAL
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	39.1 A CONCESSIONÁRIA pagará à CONTRATANTE pela delegação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS o preço seguinte: II. Valor correspondente a 2% (dois por cento) sobre a receita com a TARIFA por ela auferida no mês anterior àquele correspondente ao pagamento referente ao ÔNUS VARIÁVEL - OV, a ser pago até o 10º (décimo) dia do mês subsequente, durante todo o período de vigência deste CONTRATO	De modo a reduzir os esforços de gestão e os custos de transação - os quais, invariavelmente, acabam por ser repassados ao Poder Público quando da elaboração das Propostas Comerciais pelas Licitantes -, propomos que o pagamento do ônus variável se dê anualmente (como acontece, por exemplo, nas diversas Concessões recentemente promovidas pelo Governo Federal), em relação à receita bruta auferida pela Concessionária no ano anterior, em 12 (doze) pagamentos mensais e sucessivos.	39.1 A CONCESSIONÁRIA pagará à CONTRATANTE pela delegação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS o preço seguinte: II. A partir do segundo ano da Concessão, anualmente, em 12 (doze) parcelas mensais e sucessivas, o Ônus Variável - OV correspondente a 2% (dois por cento) sobre a totalidade da receita bruta da tarifa por ela auferida no ano anterior ao do pagamento, durante todo o período da Concessão, sendo que o Ônus Variável referente ao último ano da Concessão deverá ser pago em parcela única, quando do acerto de contas final entre o Poder Concedente e a Concessionária.	NÃO ATENDIDO
FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	48.1. A(s) Intervenientes(s)-Anuente(s) declara(m) que é (são), conjunta e individualmente, para todos os efeitos, solidariamente responsáveis pelo cumprimento de todas as obrigações assumidas pela CONCESSIONÁRIA perante a CONTRATANTE e o PODER CONCEDENTE.	Não nos parece fazer sentido exigir a interveniência-anuência, tampouco a solidariedade. Aliás, não há intervenientes-anuentes nominados na Minuta, pelo que imagina-se haver um equívoco na inserção desta cláusula.	Exclusão.	VIDE CONTRATO

FELSBERG E PEDRETTI ADV.	Anexo II - Contrato	49.1. É competente para dirimir as questões relativas a este CONTRATO o foro da Capital do Estado.	<p>É sabido que o Poder Judiciário não tem se mostrado ágil o suficiente para por termo a litígios havidos entre o Poder Público e seus contratados, fazendo com que discordâncias entre as Partes remanesçam pendentes de resolução por mais de década. Sem uma rápida resposta de uma instituição apta a substituir as Partes litigantes e encerrar a lide em um prazo razoável, as chances de que um litígio sobre uma questão isolada contamine o relacionamento contratual das Partes e prejudique de forma irremediável a continuidade do Projeto é muito grande.</p> <p>Isto implica em reflexos diversos em toda a rede de contratos necessária a viabilizar um projeto da magnitude deste, dificultando, por exemplo, a obtenção dos financiamentos necessários.</p> <p>Em razão disso, sugere-se a adoção da arbitragem para a solução dos litígios eventualmente havidos entre as Partes, nos termos da cláusula ora proposta, ou seja, mediante a utilização de cláusula cheia, com todos os dados necessários à instauração do Tribunal Arbitral.</p>	<p>. ARBITRAGEM</p> <p>. Os eventuais conflitos que possam surgir entre as PARTES em matéria de aplicação, interpretação ou integração das regras que regem a CONCESSÃO serão resolvidos por arbitragem.</p> <p>. O Tribunal Arbitral será composto por três membros, um nomeado por cada Parte e o terceiro escolhido de comum acordo pelos árbitros que as PARTES tiverem designado.</p> <p>. A Parte que decidir submeter determinada divergência ao Tribunal Arbitral deverá apresentar os pontos que a fundamentem, bem assim nomear, de imediato, o árbitro que a representará na constituição do Tribunal Arbitral, enviando carta registrada com aviso de recebimento para a outra Parte, devendo esta, no prazo de 20 (vinte) dias úteis a contar do recebimento da correspondência, designar o árbitro de sua nomeação e deduzir a sua defesa.</p> <p>. Ambos os árbitros designados nomearão o terceiro árbitro, o que deverá ocorrer no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar da data de designação do segundo árbitro.</p> <p>. O Tribunal Arbitral considerar-se-á constituído na data em que o terceiro árbitro aceitar a sua nomeação e a comunicar para as PARTES.</p> <p>. As decisões do Tribunal Arbitral deverão ser proferidas no prazo máximo de 03 (três) meses a contar da data de sua constituição, e referidas decisões configurarão entendimento final de arbitragem relativamente às matérias em causa.</p> <p>. As decisões fixarão as custas do processo e a forma da sua repartição pelas PARTES</p> <p>. O Tribunal Arbitral terá sede no Brasil, e utilizará a língua portuguesa como idioma oficial.</p> <p>. A arbitragem ocorrerá de acordo com as regras fixadas pelo próprio Tribunal Arbitral e, ainda, consoante o determinado na Lei Federal n.º 9.307, de 23 de setembro de 1997 (Lei da Arbitragem) e no Código de Processo Civil.</p>	VIDE CONTRATO
FELSBERG E PEDRETTI ADV. - 2	Anexo II - Contrato	[sem correspondência]	Sabe-se que a Lei Federal n.º 8.987/95 estabelece a necessidade de que o Poder Concedente proceda aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários, anteriormente à realização do processo licitatório de novas concessões. Sugere-se que, caso o Edital não contenha, como anexo, tais levantamentos, avaliações e liquidações, insira-se cláusula expressa no sentido de que, caso a Concessionária sofra com passivos relacionados à operação anterior à sua assunção dos Serviços, sejam tais valores abatidos da outorga devida ao Poder Concedente, de modo a evitar a configuração de ilegalidade e equalizar os parâmetros a serem considerados pelas licitantes na formulação de suas propostas (uma vez que a licitante "A" pode considerar, em seu Plano de Negócios, "passivo anterior" divergente - a maior ou menor - daquele considerado pela licitante "B").	Caso a Concessionária seja condenada por atos, fatos, eventos ou passivos relacionados à operação anterior à sua assunção dos Serviços, serão tais valores abatidos da outorga devida ao Poder Concedente.	NÃO ATENDIDO
ADV. LUIZ FELIPE	edital	3.7. No caso de participação em consórcio (...), declaração expressa: (...) c) de que o prazo de vigência é no mínimo igual ao prazo do contrato, acrescido de 5 (cinco) anos;	Desnecessária a perpetuação da relação contratual entre eventuais empresas em consórcio para além do prazo de vigência da concessão.	Sugere-se a exclusão da alínea "c" do item 3.7. do edital.	NÃO ATENDIDO
ADV. LUIZ FELIPE	edital	12.1. O envelope nº 1 deverá ser faceado por Carta de Apresentação e Credenciamento, de acordo com o Anexo VIII - Carta de apresentação e credenciamento, bem como, em caso de consórcio, o compromisso público e particular de constituição, conforme item 13.5.4, inciso I deste edital, de maneira a permitir a identificação imediata das empresas que compõem os consórcios proponentes.	Nota-se, nos termos do item editalício em comento, a exigência de entrega do Compromisso de Constituição de Consórcio por ocasião do envelope nº 1. Considerando que tal documento também deve acompanhar o envelope nº 3 (Cláusula 13.2, VI), entende-se que no envelope nº 1 é suficiente que as empresas integrantes do consórcio outorguem procuração para a empresa líder, caracterizando a relação entre as empresas e a validação da procuração outorgada pela líder para o credenciado (sem a necessidade de apresentação do contrato social ou estatutos de todas as empresas integrantes do consórcio, tendo em vista que toda essa documentação constará no envelope nº 3, não havendo necessidade para duplicidade de documentação).	Sugere-se que no envelope nº 1 sejam exigidas apenas as procurações das integrantes do consórcio à empresa líder, deixando a apresentação do Compromisso de Constituição de Consórcio apenas para o envelope nº 3.	ATENDIDO
ADV. LUIZ FELIPE	edital	12.2.2. A árvore de controle das Proponentes, considerando inclusive as situações que caracterizam controle empresarial exemplificadas na cláusula 3.6.2. até o nível de pessoa física.	Considerando a redação da Cláusula 12.2.2., questiona-se acerca da necessidade de apresentação dos contratos sociais e/ou estatutos das empresas que compõem o consórcio, no intuito de comprovar a veracidade da árvore.	Sugere-se a exclusão de tal exigência, visto não gozar de previsão legal e de não trazer nenhum benefício ao Poder Concedente.	NÃO ATENDIDO
ADV. LUIZ FELIPE	edital		O edital faz referência à adjudicação ao vencedor "nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas". Pode-se considerar como condições técnicas as referentes à idade média da frota e tempo necessário para atingí-la (cláusula 13.1.7, p. 30)?	Sugere-se aclarar o sentido de "condições técnicas".	CONSTA NO ENVELOPE 2
ADV. LUIZ FELIPE	todos os documentos do certame		Por força da Lei de Mobilidade Urbana sugere-se que a definição de Tarifa seja revisada, adotando-se o conceito de "Tarifa de Remuneração" e "Tarifa Pública".	Incluir os conceitos de "Tarifa de Remuneração" e "Tarifa Pública", permitindo eventuais diferenciações de valor entre as mesmas.	NÃO ATENDIDO

ADV. LUIZ FELIPE	edital	5.3. Os representantes credenciados deverão assinar e reconhecer firma de todas as declarações e documentos referidos neste edital.	Considerando a possibilidade de alteração do credenciado (item 5.7), questiona-se acerca da: 1) necessidade de validação de todos os documentos pelo novo credenciado, na hipótese de alteração; 2) necessidade de assinatura e reconhecimento de firma do credenciado em todos os documentos, inclusive na proposta comercial (outorga), considerando que o credenciado, por vezes, é apenas a pessoa que representará a licitante na sessão de licitação, mas que, nem sempre, participa da elaboração da proposta.	Excluir tal exigência, permitindo que a documentação seja assinada por um representante legal da licitante e, em caso de consórcio, por um representante legal da empresa líder.	VIDE EDITAL
ADV. LUIZ FELIPE	edital	Itens 12.1. e 5.2.1..	O item 12.1 indica que o envelope nº 1 deverá ser faceado pela Carta de Apresentação e Credenciamento (anexo VIII). Já o item 5.2.1. exige a apresentação de procuração outorgando poderes para representação.	Sugere-se que o edital apresente um modelo de procuração.	NÃO ATENDIDO
ADV. LUIZ FELIPE	edital	8.2., III. Seja revertido à ARTESP o montante de 20% (vinte por cento) do total das receitas acessórias brutas auferidas.	Entende-se que a concessionária aufera a receita líquida (descontados os impostos) das atividades acessórias.	Sugere-se que a partição do Poder Concedente tenha como base a receita líquida.	ATENDIDO
ADV. LUIZ FELIPE	edital	13.7.1. Declaração comprometendo-se a possuir em seu quadro, no momento da assinatura do contrato, um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação e um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em planejamento ou programação ou um profissional de nível superior com experiência mínima de 5 (cinco) anos em ambos, cujas atividades sejam de características semelhantes aos do objeto deste edital. A comprovação da experiência deverá ser feita através de atestado(s) devidamente acervados(s) no conselho profissional competente.	Há dúvida acerca da necessidade de 2 (dois) profissionais, sendo um de operação e outro de planejamento (ou programação), ou de um único profissional (operação e planejamento ou operação e programação).	Sugere-se que a redação da cláusula seja mais explícita. Sugere-se que a ARTESP indique exemplos de profissionais que poderão comprovar as atividades.	NÃO ATENDIDO
ADV. LUIZ FELIPE	edital	13.7.1. e 13.7.2..	A obrigatoriedade de apresentação de acervo da experiência do profissional poderá dificultar a participação de empresas no certame. Outrossim, é razoável supor que profissionais das mais variadas formações possam deter conhecimento técnico não acervável perante o órgão de classe correspondente à sua formação.	Sugere-se que a comprovação de experiência seja efetuada com a apresentação de vínculo com empresas de transporte rodoviário ou suburbano de passageiros com a execução das atividades solicitadas pelo tempo mínimo exigido no edital.	NÃO ATENDIDO
ADV. LUIZ FELIPE	edital	13.8.1.	Para evitar discussões futuras, interessante que o edital aponte, de forma clara e expressa, quais elementos do balanço devem ser apresentados.	A licitante deverá apresentar: Termo de abertura e encerramento, DRE, recibo de envio para a Receita Federal e Autenticação na Junta Comercial, podendo este último ser entregue o protocolo de pedido de autenticação. Para sociedades anônimas e limitadas de grande porte deverá ser apresentado também as publicações do balanço no Diário Oficial e Jornal de Grande circulação, devidamente registrados na junta comercial, além da ata de aprovação do balanço e as devidas publicações (D.O. e jornal de grande circulação) registrados na junta comercial. Deve o edital também trazer previsão acerca da apresentação de "balanço de abertura", considerando a possibilidade de empresas recém constituídas participarem do certame (não havendo ainda o balanço do primeiro exercício fiscal).	VIDE EDITAL
ADV. LUIZ FELIPE	edital e contrato	21.12. A concessionária deverá submeter à aprovação do Contratante qualquer modificação em seu estatuto, durante todo o período da Concessão, observando o disposto no item 21.6.1..	O edital e o contrato preveem que a Concessionária deverá submeter à ARTESP qualquer modificação de seu estatuto. Todavia, nos termos do art. 27 da lei 8.987/95, somente a transferência da concessão ou do controle societário da concessionária depende de prévia anuência.	Sugere-se a revisão desta exigência, adequando-a à legislação vigente.	ATENDIDO
ADV. LUIZ FELIPE	anexo VI	2.3.3. Carta de firma de auditoria contábil independente, emitindo parecer sobre a correção e a completude da estrutura de impostos, contribuições e taxas contemplados no Plano de Negócios.	Referida exigência irá onerar as propostas.	Sugere-se a exclusão de tal exigência, visto não gozar de previsão legal e de não trazer nenhum benefício ao Poder Concedente.	NÃO ATENDIDO
ADV. LUIZ FELIPE	contrato	22.13. Recebida a notificação sobre o evento de desequilíbrio, a parte terá 30 (trinta) dias para apresentar resposta ao pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.	A ausência de sanção para o descumprimento do prazo apontado em referida cláusula contratual torna-a sem sentido, em especial quando o mesmo advier do Poder Concedente.	Recomenda-se a inclusão de cláusula contendo o mesmo prazo para resposta, bem como prevendo efeitos para o silêncio, recomendando-se seja positivo o pleito nestes casos, trazendo maior segurança ao mercado e possibilitando melhores propostas.	NÃO ATENDIDO