

**ANEXO VII**  
**PROPOSTA TÉCNICA**

## **1. Introdução.**

- 1.1. A partir da celebração do CONTRATO, serão atribuições da CONCESSIONÁRIA a organização operacional e a programação dos SERVIÇOS no âmbito da respectiva RTS de atuação. A CONCESSIONÁRIA, nos termos da minuta de CONTRATO (Anexo IX do Edital) terá a obrigação de implantar e operar sua nova programação de LINHAS, ITINERÁRIOS e quadro de horários, previamente analisados e aprovados pela BHTRANS, a partir do sexto mês do início de sua operação.
- 1.2. A organização operacional e a programação serão pautados pela idéia de flexibilidade, uma vez que dependerão das necessidades dos SERVIÇOS e dos USUÁRIOS, de forma a contemplar, em especial:
  - (i) as reais necessidades de viagem dos USUÁRIOS;
  - (ii) o incentivo à integração física e tarifária das LINHAS (SISTEMA TRONCO ALIMENTADO);
  - (iii) o gradativo aumento da taxa de mobilidade da população;
  - (iv) a gradativa redução do tempo de deslocamento e dos gastos dos USUÁRIOS;
  - (v) a redução dos custos de operação do sistema;
  - (vi) a implantação de soluções no espaço urbano que não comprometam o meio ambiente e as atividades urbanas;
  - (vii) a utilização de tecnologias de transporte adequadas, que busquem a otimização de sua produção e de seu desempenho;
  - (viii) a melhora e modernização constantes da qualidade dos SERVIÇOS.

## **2. Descrição do itens não vinculantes e dos itens vinculantes da PROPOSTA TÉCNICA.**

- 2.1. Considerando que as atividades de organização operacional e programação são mutáveis, em função de sua natureza e das necessidades dos SERVIÇOS, e demandam intenso manejo no decorrer da execução do CONTRATO (diante dos imperativos de acessibilidade, UNIVERSALIDADE e CONTINUIDADE dos serviços públicos), seja por iniciativa da CONCESSIONÁRIA, seja por imposição da BHTRANS, a proposta de organização operacional e programação decorrente dos subitens 6.2, 6.3 e 6.4 do presente Anexo não será necessariamente vinculante em relação à execução da CONTRATO durante todo o seu período de vigência.
- 2.2. É necessário frisar, portanto, que a proposta de organização operacional e programação decorrente dos subitens 6.2, 6.3 e 6.4 do presente Anexo tem como objetivo principal permitir a avaliação do domínio, pelo CONCORRENTE, de técnicas fundamentais de organização, operação e programação dos SERVIÇOS.

- 2.3. Por outro lado, exige-se, conforme especificado nos itens e subitens 7.2, 7.3, 7.4, 7.5 8, 9, 10, 11 e 12 abaixo, que a PROPOSTA TÉCNICA apresente compromissos que vincularão a futura CONCESSIONÁRIA ao seu cumprimento, durante toda a vigência do CONTRATO, compromissos estes que visam a aumentar a qualidade dos SERVIÇOS.
- 2.4. Tais compromissos, uma vez formalizados na PROPOSTA TÉCNICA, resultarão em verdadeiras obrigações contratuais do CONCORRENTE vencedor, a serem exigidas desde o início da operação dos SERVIÇOS. Essas obrigações representarão, portanto, ao lado dos requisitos mínimos contidos no Anexo III do Edital, um padrão mínimo de prestação dos SERVIÇOS, sujeitos à fiscalização pelo PODER CONCEDENTE e pela BHTRANS.
- 2.5. Tendo em vista que a flexibilidade é a tônica das atividades de organização operacional e programação, mudanças futuras poderão ser realizadas, desde que não desrespeitem as obrigações mínimas assumidas nos termos do Anexo III do Edital e da PROPOSTA TÉCNICA, observado, em todos os casos, a necessidade de anuência da BHTRANS.

### **3. Critérios para pontuação e julgamento da PROPOSTA TÉCNICA**

- 3.1. A PROPOSTA TÉCNICA apresentada pelo CONCORRENTE será julgada por meio de atribuição de pontos segundo critérios objetivos fixados neste Anexo.
- 3.2. Os parâmetros para elaboração da PROPOSTA TÉCNICA refletem a necessidade de valorização, pelo CONCORRENTE, de aspectos relevantes para a adequada prestação dos SERVIÇOS, a saber:
  - (i) deter conhecimentos técnicos capazes de possibilitar o constante desenvolvimento e aperfeiçoamento da organização operacional e da programação dos SERVIÇOS;
  - (ii) possuir condições de prestar os SERVIÇOS com equipamentos atuais, de boa qualidade e bom estado de conservação;
  - (iii) mostrar-se capaz de operar o SITBus, notadamente, mas sem se limitar, ao que se refere à bilhetagem eletrônica, fundamental para a eficiência da prestação dos SERVIÇOS;
  - (iv) prestar os SERVIÇOS de forma a contribuir com a preservação e melhoria das condições ambientais do Município;
  - (v) promover ações que gerem benefícios sociais para as comunidades a serem atendidas e para os trabalhadores do sistema.

3.3. Os critérios objetivos de avaliação de cada um destes parâmetros da PROPOSTA TÉCNICA, por sua vez, estão distribuídos entre os itens 6, 7, 8, 9, 10 e 11 deste Anexo, assim denominados:

- 3.4.
- (i) Organização operacional e Programação;
  - (ii) Parâmetros Operacionais;
  - (iii) Idade Média da Frota;
  - (iv) Bilhetagem Eletrônica
  - (v) Aspectos Ambientais;
  - (vi) Pessoal Operacional;
  - (vii) Transporte de Cunho Solidário.

#### **4. Parâmetros para apresentação de PROPOSTA TÉCNICA:**

4.1. Somente será aceita a PROPOSTA TÉCNICA que vier formulada de modo a abordar todos os quesitos especificados no subitem 3.3 deste Anexo, ainda que os valores e informações apresentados pelo CONCORRENTE não acarretem qualquer pontuação.

4.2. Para os subitens 6.2, 6.3, 6.4 e 7.4 deverá ser apresentada memória técnica detalhada por LINHA, especialmente quanto ao:

- (i) critério de alocação da demanda por faixa horária com base nos dados da pesquisa de O/D apresentada no CD Rom integrante do Anexo I do Edital;
- (ii) volume de passageiros por trecho do ITINERÁRIO;
- (iii) cálculo do ÍNDICE DE RENOVAÇÃO;
- (iv) TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA;
- (v) intervalo máximo entre viagens,
- (vi) dimensionamento do número de viagens;
- (vii) dimensionamento da frota.

4.3. A memória técnica das propostas deverá ser encaminhada impressa em papel formato A4, escrita em fonte arial tamanho 12, bem como gravada em meio magnético (CD Rom ou DVD), detalhando as metodologias de cálculo e fórmulas utilizadas.

4.4. As propostas deverão ser elaboradas para os períodos e condições estabelecidos adiante, bem como observar os limites e requisitos contidos no Anexo III do Edital e, no caso dos subitens 6.2, 6.3 e 6.4, os compromissos assumidos nos subitens 7.2 e 7.3.

4.5. Todas as planilhas contidas neste Anexo ou dele decorrentes, cujo preenchimento esteja a cargo do CONCORRENTE, deverão ser apresentadas em arquivos compatíveis com o programa MS-Excel.

- 4.6. Na hipótese de contradição entre as versões impressa e gravada em meio magnético (CD Rom ou DVD), prevalecerá a impressa.

## **5. Parâmetros gerais de pontuação da PROPOSTA TÉCNICA:**

- 5.1. A pontuação relativa à PROPOSTA TÉCNICA de cada CONCORRENTE será calculada segundo os critérios apresentados em seus respectivos itens. O resultado final da pontuação da PROPOSTA TÉCNICA será a soma das pontuações dos itens, calculado conforme a seguinte fórmula:

$$PPT = NAAD + RNVAC + RKODU + RTPU + RTFPU + RITMVN + RTMV + IMF + EBE + EC + PFCMP + PO + QTS, \text{ onde:}$$

NAAD = nível de ajuste do dimensionamento;

RNVAC = percentual de redução do número de viagens na área central delimitada pela Av. do Contorno (esta incluída), no período de pico da manhã para o dia útil;

RKODU = percentual de redução da quilometragem operacional para o dia útil, excluído o período noturno;

RTPU = percentual de redução da taxa de ocupação máxima para passageiros em pé para os períodos de pico do dia útil;

RTFPU = percentual de redução da taxa de ocupação máxima para passageiros em pé para os períodos fora-pico do dia útil;

RITMVN = redução do intervalo de tempo médio entre viagens no período noturno;

RTMV = redução do tempo máximo (headway) entre viagens no domingo e feriado;

IMF = idade média da frota;

EBE = experiência em bilhetagem eletrônica;

EC = prazo para implantação de programa de economia de combustível;

PFCMP = percentual da frota adaptado para utilização de combustível menos poluente;

PO = percentual do pessoal operacional a ser contratado.

QTS = quantidade de quilômetros disponibilizados mensalmente para o transporte gratuito social

## **6. Organização operacional e programação**

### **6.1 Introdução**

- 6.1.1. A organização operacional e a programação de um sistema de transporte coletivo são atividades que requerem conhecimentos técnicos específicos e que, a partir da celebração do CONTRATO, serão atribuições da CONCESSIONÁRIA, observados as condições contratuais.
- 6.1.2. A PROPOSTA TÉCNICA, no que se refere ao presente item 6 (organização operacional e programação dos SERVIÇOS), conterá, obrigatoriamente:
- (i) texto descritivo contendo diagnóstico das principais características do sistema de transporte coletivo regular por ônibus do Município de Belo Horizonte, na RTS de interesse do CONCORRENTE;
  - (ii) proposição de nova rede de LINHAS e ITINERÁRIOS para a RTS de interesse do CONCORRENTE;
  - (iii) descrição da alocação da demanda de USUÁRIOS rede de LINHAS propostas para a RTS de interesse do CONCORRENTE;
  - (iv) proposição, na RTS de interesse do CONCORRENTE, da redução do número de viagens na área central delimitada pela Av. do Contorno (esta incluída), no período de pico da manhã para o dia útil;
  - (v) proposição, na RTS de interesse do CONCORRENTE, da redução da quilometragem operacional para o dia útil, excluído o período noturno.
- 6.1.3. A pontuação referente ao item organização operacional e programação dos SERVIÇOS será dada conforme descrito nos subitens 6.2, 6.3 e 6.4.
- 6.1.4. O texto descritivo do diagnóstico do sistema de transporte coletivo do Município (a ser apresentado em, no máximo, 60 (sessenta) páginas, em papel tamanho A4, com utilização de fonte Arial tamanho 12, espaçamento de 1,5), deverá contemplar, sob pena de desclassificação, todos os seguintes pontos:
- (i) identificação dos principais pólos (áreas e regiões) geradores de demanda e descrição das medidas para, se necessário, adequar os SERVIÇOS a essas necessidades. Dentre as medidas passíveis de proposição tem-se, sem prejuízo de outras: o prolongamento de itinerários, mudanças de itinerário, a fusão de LINHAS, o desmembramento de LINHA e a alteração do padrão dos veículos.
  - (ii) identificação dos principais problemas viários que interferem no desempenho operacional dos SERVIÇOS e provocam o aumento de tempo de viagem e comprometem a qualidade da prestação. Devem ser identificados e caracterizados os pontos críticos que interferem na movimentação dos ônibus, relacionados aos seguintes aspectos, sem prejuízo de outros: geometria viária, semáforos e priorização de passagem nas interseções, regime de estacionamento, áreas de carga e descarga e localização dos PONTOS DE PARADA;
  - (iii) previsão de recursos tecnológicos inerentes ao SITBus e sua aplicação na organização operacional e programação dos SERVIÇOS.

- 6.1.5. A proposição da nova rede de LINHAS e itinerários para a RTS de interesse do CONCORRENTE deverá levar em consideração o diagnóstico formulado de acordo com o subitem anterior.
- 6.1.6. Ao nova rede de LINHAS e ITINERÁRIOS deverá ser estruturada considerando-se um SISTEMA TRONCO ALIMENTADO, bem como deverá otimizar a rede de LINHAS e serviços atualmente ofertadas na RTS de interesse, por meio de integrações entre LINHAS do sistema ou com outros modais e da proposição de novos serviços ou de reformulações operacionais, maximizando a relação entre a oferta e a demanda e ampliando as condições de CONFORTO e acessibilidade dos USUÁRIOS.
- 6.1.7. Na proposição da nova rede de LINHAS e ITINERÁRIOS, serão obrigatoriamente observados os requisitos constantes do Anexo III do Edital e os compromissos assumidos nos subitens 7.2 e 7.3 do presente Anexo.
- 6.1.8. Para orientar a elaboração das propostas e referenciar as pontuações dos itens de avaliação, o CD Rom integrante do Anexo I deste Edital contém a Descrição das Redes em licitação (Pasta “Dados e Parâmetros Operacionais do Sistema de Transporte Coletivo de BH” / arquivo: “OS-Onibus-licitação.pdf”), apresentando as seguintes informações do sistema atual por linha e sub-linha:
- (i) nome;
  - (ii) característica;
  - (iii) categoria;
  - (iv) viagens Especificadas;
  - (v) itinerário;
  - (vi) extensão por tipo de piso.
- 6.1.9. As informações relativas ao tempo de viagem de cada linha atual, por faixa horária, estão disponíveis no arquivo “tempo de viagem.xls”, contido na Pasta “Dados e Parâmetros Operacionais do Sistema de Transporte Coletivo de BH” do CD Rom que integra o Anexo I do Edital, bem como as relativas ao número de viagens por hora estão disponíveis no arquivo “Número de viagens e PQ por linha.xls”.
- 6.1.10. O CONCORRENTE deverá utilizar as informações oferecidas na Pasta: Dados da Pesquisa OD contida no CD Rom que faz parte integrante do Anexo I do Edital.
- 6.1.11. Os trechos da rede de transporte coletivo, denominados de LINKS, são delimitados por NÓS com numeração própria atribuída pela BHTRANS, conforme as informações constantes na Pasta Rede Matemática disponibilizada no CD Rom integrante deste Edital.
- 6.1.12. Na formulação das propostas pelo CONCORRENTE a numeração citada no item anterior deverá ser observada e os eventuais acréscimos de

NÓS deverão receber numeração própria atribuída pelo CONCORRENTE. Os novos NÓS e suas numerações deverão estar explicitados pelo CONCORRENTE na memória técnica descritiva de sua PROPOSTA TÉCNICA.

6.1.13. Na formulação de sua PROPOSTA TÉCNICA, O CONCORRENTE considerará os terminais de integração inseridos na RTS de seu interesse, dentre os seguintes:

- (i) Venda Nova (integração ônibus x ônibus);
- (ii) Barreiro (integração ônibus x ônibus);
- (iii) Diamante (integração ônibus x ônibus);
- (iv) São Gabriel (integração ônibus x ônibus x metrô);
- (v) José Candido (integração ônibus x ônibus x metrô).

6.1.14. Será facultativo ao CONCORRENTE, em sua PROPOSTA TÉCNICA, sugerir novos PONTOS DE CONEXÃO e ainda considerar os atualmente existentes, dentre os seguintes:

- (i) Central (integração ônibus x ônibus x metrô);
- (ii) Lagoinha (integração ônibus x ônibus x metrô);
- (iii) Carlos Prates (integração ônibus x ônibus x metrô);
- (iv) Santa Efigênia (integração ônibus x ônibus x metrô).

6.1.15. Poderá ser proposta pelo CONCORRENTE uma rede de LINHAS e ITINERÁRIOS diferente da rede atualmente utilizada nos dias úteis, desde que os resultados de seus carregamentos mantenham a cobertura da rede física atual de linhas do dia útil, mesmo que isso implique na criação de linhas parcialmente ou integralmente fora da área geográfica da RTS pretendida.

6.1.16. Os demais requisitos para a formulação das proposições relacionadas à alocação da demanda, redução do número de viagens na área central e redução da quilometragem operacional serão descritos nos subitens 6.2, 6.3 e 6.4 seguintes.

6.1.17. As proposições de alocação da demanda, de redução do número de viagens na área central e de redução da quilometragem operacional deverão ser coerentes entre si, com o dimensionamento de LINHAS e ITINERÁRIOS realizado pelo CONCORRENTE, com o Anexo III do Edital e com os compromissos assumidos em decorrência dos subitens 7.2 e 7.3 deste Anexo.

## **6.2 Alocação da demanda**



- 6.2.1 O ponto de partida para o dimensionamento de um sistema de transporte coletivo é a distribuição da demanda pelo conjunto de LINHAS, a partir de informações relativas aos desejos de viagens dos USUÁRIOS e seus respectivos volumes. O presente subitem destina-se a avaliar essa capacidade técnica do CONCORRENTE.
- 6.2.2 A alocação da demanda será realizada em função das novas LINHAS propostas pelo CONCORRENTE na forma do subitem 6.1.
- 6.2.3 O CONCORRENTE deverá observar os requisitos detalhados no Anexo III do Edital e os compromissos que assumir em sua PROPOSTA TÉCNICA, em especial, os decorrentes do atendimento dos subitens 7.2 e 7.3 abaixo.
- 6.2.4 Caso a alocação da demanda apresentada não contemple os aspectos levantados no item 6.1 acima, será atribuída ao licitante nota zero no presente subitem.
- 6.2.5 Para a alocação da demanda (carregamento da rede de LINHAS) da RTS de seu interesse, o CONCORRENTE deverá fazer uso dos dados da pesquisa de origem e destino, somente disponíveis para o dia útil, tal como apresentadas no Anexo I deste Edital.
- 6.2.6 As matrizes de O/D deverão ser geradas pelo CONCORRENTE a partir dos dados da pesquisa de origem e destino e deverão seguir as orientações contidas no Arquivo Manual de Utilização do CD disponibilizado no CD Rom integrante do Anexo I do Edital. Este mesmo CD Rom, na Pasta “Dados da Pesquisa OD”, contém o arquivo “Mapa\_AH\_Pesquisa\_OD.wmf”, que permite visualizar as Áreas Homogêneas por RTS e na Pasta “Dados e Parâmetros Operacionais do Sistema de Transporte Coletivo de BH” contém o arquivo “áreas Homogêneas por RTS.xls” com a relação de pertinência das áreas homogêneas por RTS.
- 6.2.7 Para demonstração do domínio da técnica de alocação da demanda, o CONCORRENTE fica obrigado a apresentar, para cada PAR DE ORIGEM E DESTINO da matriz, a distribuição da respectiva demanda nas LINHAS da rede proposta.
- 6.2.8 O CONCORRENTE apresentará mapa (ou mapas) da rede viária da RTS de seu interesse e neles inserirá os itinerários e o traçado das LINHAS componentes de sua RTS, para permitir a clara identificação de sua proposta.
- 6.2.9 Os ITINERÁRIOS deverão ser descritos através das numerações atribuídas aos seus NÓS, de forma a permitir identificar o sentido de deslocamento de cada um dos LINKS. Não será admitida que a descrição do ITINERÁRIO da LINHA seja realizada apenas por meio do sequenciamento das zonas pelas quais o ITINERÁRIO se dá.

- 6.2.10 Para elaborar as MATRIZES DE ORIGEM E DESTINO a serem carregadas, o CONCORRENTE deverá identificar, nos dados da pesquisa de origem e destino fornecida, todas as viagens que foram realizadas utilizando-se LINHAS da RTS a que se refere a sua PROPOSTA TÉCNICA e cuja hora de início esteja fora do período noturno, aplicando-se sobre estes dados os fatores de expansão conforme detalhado no arquivo Manual de Utilização do CD.doc disponibilizado no CD Rom integrante do Anexo I do Edital.
- 6.2.11 Os deslocamentos em que a ÁREA HOMOGÊNEA de origem e de destino se localizem fora do Município de Belo Horizonte não deverão ser carregados em qualquer RTS.
- 6.2.12 As viagens constantes das MATRIZES DE ORIGEM E DESTINO geradas deverão ser atendidas pelas LINHAS integrantes da RTS a que se refere a proposta do CONCORRENTE, observadas as seguintes condições:
- (i) o número máximo de transbordos (pontos de troca de LINHAS pelo USUÁRIO) do passageiro para realizar sua viagem é igual a 3 (três), incluindo, neste caso, a necessidade de transbordo ônibus-metrô ou metrô-ônibus;
  - (ii) no caso em que determinado PAR DE ORIGEM E DESTINO seja atendido por mais de uma LINHA da mesma RTS a demanda deverá ser repartida em proporção a ser definida pelo CONCORRENTE, a qual deverá estar claramente expressa na memória técnica referida no subitens 4.2. e 4.3;
  - (iii) os pontos de embarque e de desembarque devem, sempre que possível, estar localizados dentro das ÁREAS HOMOGÊNEAS de origem e destino do deslocamento;
  - (iv) caso não existam LINHAS que possibilitem o embarque dentro da ÁREA HOMOGÊNEA de origem ou o desembarque dentro da ÁREA HOMOGÊNEA de destino do deslocamento, deve-se utilizar uma ÁREA HOMOGÊNEA adjacente;
  - (v) nos casos em que o deslocamento exija a utilização de mais de uma LINHA para ser completado, os pontos de transbordo devem estar localizados na mesma ÁREA HOMOGÊNEA, ou caso não seja possível, os pontos de transbordo devem estar localizados em ÁREAS HOMOGÊNEAS adjacentes;
  - (vi) caso não seja possível atender à necessidade de deslocamento utilizando apenas as LINHAS integrantes da RTS a que se refere a proposta do CONCORRENTE, considerar-se-á que uma parte do deslocamento será feito por LINHA integrante de outra RTS, ou ainda por linha do sistema intermunicipal, cujo carregamento não é objeto da PROPOSTA TÉCNICA do CONCORRENTE.

6.2.13 Na hipótese do subitem 6.2.12 (vi) anterior, o CONCORRENTE deverá se valer dos seguintes critérios:

- (i) caso existam LINHAS integrantes da rede proposta pelo CONCORRENTE que permitam atender a ÁREA HOMOGÊNEA de origem do deslocamento ou uma das áreas adjacentes a esta, considera-se que o embarque na LINHA ocorrerá nesta ÁREA HOMOGÊNEA e o desembarque ocorrerá em uma das áreas comuns (centro / zona sul) ou em ÁREA HOMOGÊNEA integrante de RTS de destino do DESLOCAMENTO;
- (ii) caso existam linhas integrantes da rede proposta pelo CONCORRENTE que permitam atender à ÁREA HOMOGÊNEA de destino do deslocamento ou uma das áreas adjacentes à esta, considera-se que o embarque na LINHA ocorrerá em um ponto localizado em uma das áreas comuns (centro / zona sul), ou em uma ÁREA HOMOGÊNEA integrante da RTS de origem do deslocamento e o desembarque ocorrerá na Área Homogênea de destino do deslocamento ou em Área Homogênea adjacente;
- (iii) caso linhas integrantes da rede proposta pelo CONCORRENTE, não atendam nem a ÁREA HOMOGÊNEA de origem nem a Área Homogênea de destino, a demanda do referido PAR DE ORIGEM E DESTINO não deverá ser carregada. Todos os PARES DE ORIGEM E DESTINO não carregados, bem como sua respectiva demanda, devem ser relacionados pelo CONCORRENTE em sua Proposta Técnica com a devida justificativa para o não carregamento.

6.2.14 Para cada LINHA deverá ser apresentado o GRÁFICO DE CARREGAMENTO LONGITUDINAL da demanda do dia útil, por sentido e para cada uma das faixas horárias definidas no Anexo III do Edital, quais sejam:

Dia Útil	
Faixa Horária	Período
04:00 / 04:59	Fora-Pico
05:00 / 07:59	Pico
08:00 / 15:59	Fora-Pico
16:00 / 18:59	Pico
19:00 / 23:59	Fora-Pico

6.2.15 Para aferição da proposta apresentada, o CONCORRENTE deverá, obrigatoriamente, preencher e apresentar os quadros a seguir, em formato compatível com o programa MS-Excel.

RTS Nº _____	
Descrição das LINHAS Propostas por Sentido	
Linha	Nós (em ordem de caminhamento do itinerário)

	Sentido: de _____ para _____
	Sentido: de _____ para _____

RTS Nº _____								
Faixa Horária: das _____ às _____								
Origem	Destino	Volume de Passageiros	1º Trecho		2º Trecho (Transbordo)		3º Trecho (Transbordo)	
			LINHA Proposta	Nó de Entrada e Nó de Saída	LINHA Proposta	Nó de Entrada e Nó de Saída	LINHA Proposta	Nó de Entrada e Nó de Saída

RTS Nº _____					
Faixa Horária: das _____ às _____					
LINHA proposta	Par de origem e destino		Nó		Volume de passageiros
	Origem	Destino	De entrada	De saída	

RTS Nº _____				
Faixa Horária: das _____ às _____				
LINHA proposta	Total de passageiros transportados	Trecho mais Carregado		ÍNDICE DE RENOVAÇÃO
		LINK	Passageiros	

--	--	--	--	--

6.2.16 O CONCORRENTE deverá dimensionar, e apresentar, o total de viagens para o dia útil de cada linha da RTS que está oferecendo proposta. Também deverá ser dimensionada e informada a frota operacional para este mesmo dia.

6.2.17 O dimensionamento dos serviços (número de viagens e frota) deve observar os seguintes aspectos:

- (i) nas LINHAS compartilhadas com outras RTS, a demanda a ser considerada para fins de alocação deverá corresponder ao total da demanda dos PARES DE ORIGEM E DESTINO por elas atendidos;
- (ii) para determinação da capacidade de projeto dos veículos, deve-se considerar as seguintes prescrições, tendo em conta a ocupação máxima de cinco passageiros em pé por metro quadrado:

Tipo de veículo	Capacidade Média por Veículo	
	PICO	FORA PICO
Leve	37	31
Médio	66	54
Pesado	88	72
Articulado	111	90
Bi-Articulado	168	134

6.2.18 O critério de avaliação da alocação da demanda considerará o Nível de Ajuste do Dimensionamento de cada LINHA, a ser medido individualmente para cada LINHA, levando-se em consideração o CAMINHAMENTO para cada PAR DE ORIGEM E DESTINO.

6.2.19 Para cada linha será avaliada a demanda alocada, considerando-se ajustada aquela que variar em até 5%, para mais ou para menos, do correto valor do volume de passageiros a ser transportado.

6.2.20 Também será aferido, para cada linha proposta pelo CONCORRENTE, o cálculo da frota, sendo que para tal deve-se utilizar a demanda dimensionada pelo CONCORRENTE, as TAXAS DE OCUPAÇÃO MÁXIMA para passageiros em pé propostas nos itens 7.2 e 7.3 e os requisitos mínimos definidos no Anexo III do Edital. Também deverá ser informado o critério adotado para o cálculo dos tempos de viagem de cada linha, bem como os seus respectivos valores.

6.2.21 Para aferição do cálculo da frota o CONCORRENTE deverá preencher os seguintes quadros:

RTS Nº _____
--------------

Linha Proposta	Frota Operacional
<b>Total</b>	

RTS Nº _____									
Dimensionamento da oferta									
Discriminação			Quantidade de Viagens por Faixa Horária					Totais	
LINHA Proposta	PC	Extensão	04:00 04:59	05:00 07:59	08:00 15:59	16:00 18:59	19:00 23:59	Viagens	Quilometragem

6.2.22 O cálculo do Nível de Ajuste do Dimensionamento se dará segundo a seguinte fórmula:

NAAD = NLC / NTR, sendo:

NAAD = nível de ajuste do dimensionamento;

NLC = número de linhas propostas pelo CONCORRENTE e dimensionadas de forma ajustada;

NTR = número total de linhas propostas pelo CONCORRENTE.

6.2.23 A pontuação para este subitem dar-se-á pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 20,00 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Alocação da Demanda	
Nível de Ajuste	Pontuação
Igual a 100% e Maior que 95%	20,00
Menor ou Igual a 95% e Maior que 90%	10,00
Menor ou Igual a 90% e Maior que 85%	5,00
Menor ou Igual a 85% e Maior que 80%	2,50
Menor ou Igual a 80%	0,00

**6.3 Redução do número de viagens na área central delimitada pela Av. do Contorno, (esta incluída), no período de pico da manhã para o dia útil**

- 6.3.1. A avaliação da redução do número de viagens na área central delimitada pela Av. do Contorno, inclusive, no período de pico da manhã para o dia útil será apurada segundo a seguinte fórmula:

$$\text{RNVAC} = ((\text{NVP} / \text{NVA}) - 1) \times 100, \text{ sendo:}$$

RNVAC = percentual de redução do número de viagens na área central delimitada pela Av. do Contorno (esta incluída), no período de pico da manhã para o dia útil;

NVP = número de viagens propostas na área central delimitada pela Av. do Contorno (esta incluída), no período de pico da manhã para o dia útil;

NVA = número de viagens atuais na área central delimitada pela Av. do Contorno, inclusive, no período de pico da manhã para o dia útil.

- 6.3.2. O número de viagens de referência na área central delimitada pela Av. do Contorno para avaliação deste quesito é a contida, para cada RTS, no quadro a seguir.

RTS	Redução do número de viagens na área central delimitada pela Av. do Contorno, (esta incluída), no período de pico da manhã para o dia útil Número de Referência
1	1.192 viagens
2	1.295 viagens
3	1.200 viagens
4	892 viagens

- 6.3.3. A pontuação para este subitem dar-se-á pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 10,00 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Redução do número de viagens na área central delimitada pela Av. do Contorno, (esta incluída), no período de pico da manhã para o dia útil	
Faixa de Redução	Pontuação
Maior que 5,0%	10,00
Maior que 2,5% e Menor ou Igual a 5,0%	6,00
Maior que 0,0% e Menor ou Igual a 2,5%	3,00
Menor ou Igual a 0,0%	0,00

- 6.3.4. As proposições para este subitem deverão estar em conformidade com as proposições elaboradas para o subitens 6.1 e 6.2, sendo que para sua aferição o CONCORRENTE deverá preencher o seguinte quadro:

RTS Nº _____
--------------

LINHA proposta	Número de viagens na área central delimitada pela Av. do Contorno, (esta incluída), no período de pico da manhã para o dia útil

#### 6.4 Redução da quilometragem operacional para o dia útil, excluído o período noturno

6.4.1 A avaliação da redução da quilometragem operacional para o dia útil, excluído o período noturno, será apurada segundo a seguinte fórmula:

$RKODU = ((KODUP / KODUA) - 1) \times 100$ , sendo:

RKODU = percentual de redução da quilometragem operacional para o dia útil, excluído o período noturno;

KODUP = quilometragem operacional proposta para o dia útil, excluído o período noturno;

KODUA = quilometragem operacional atual para o dia útil, excluído o período noturno.

6.4.2 A pontuação para este subitem dar-se-á pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 5,00 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Redução da quilometragem operacional para o dia útil, excluído o período noturno	
Faixa de Redução	Pontuação
Maior que 2,5%	5,00
Maior que 1,5% e Menor ou Igual a 2,5%	3,00
Maior que 0,0% e Menor ou Igual a 1,5%	1,00
Menor ou Igual a 0,0%	0,00

6.4.3 A quilometragem de referência, rodada no dia útil excluído o período noturno, para avaliação deste quesito é a contida, para cada RTS, no quadro a seguir.

RTS	Redução da quilometragem operacional para o dia útil, excluído o período noturno Número de Referência
1	174.145,26 km
2	210.827,07 km
3	216.690,43 km
4	135.983,71 km

6.4.4 No cálculo da quilometragem resultante da rede proposta deve-se considerar a programação operacional das LINHAS como um todo.



6.4.5 As proposições para este subitem deverão estar em conformidade com as proposições elaboradas para o subitem 6.1 e 6.2, sendo que para sua aferição o CONCORRENTE deverá preencher o seguinte quadro:

RTS Nº _____	
LINHA Proposta	Quilometragem rodada no dia útil excluído o período noturno

## 7. Parâmetros operacionais

### 7.1 Introdução

7.1.1. Para a avaliação dos parâmetros operacionais, a CONCORRENTE deverá detalhar, quando for o caso, a metodologia e os procedimentos de cálculo adotados de forma a permitir o correto entendimento da proposta. Os parâmetros a serem avaliados são os seguintes:

- (i) redução da TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA para passageiros em pé para os períodos de pico do dia útil;
- (ii) redução da TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA para passageiros em pé para os períodos fora-pico do dia útil;
- (iii) redução do INTERVALO DE TEMPO (HEADWAY) médio entre viagens no período noturno do dia útil;
- (iv) redução do INTERVALO DE TEMPO (HEADWAY) máximo entre viagens em domingo e feriado.

7.1.2. As propostas de racionalização da oferta para o atendimento no período noturno do dia útil deverão ser detalhadas e poderão ser elaboradas a partir da configuração de uma rede de linhas diferente da rede do dia útil que, atualmente, opera no período noturno, mas os resultados de seus carregamentos deverão, necessariamente, manter a cobertura da rede física de linhas do dia útil do período noturno.

### 7.2 Redução da TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA para passageiros em pé para os períodos de pico do dia útil

7.2.1. A pontuação para o presente subitem terá como referência declaração fornecida pela CONCORRENTE, na qual constará seu compromisso para adoção de TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA para passageiros em pé para os períodos de pico do dia útil, nos espaços delimitados nos ônibus para este fim, desde que seja menor do que aquela determinada no Anexo III do Edital.

7.2.2. A avaliação da taxa de ocupação máxima para os períodos de pico do dia útil será apurada segundo a seguinte fórmula:

$$RTPU = ((TOPUP / TOPUA) - 1) \times 100, \text{ sendo:}$$

RTPU = percentual de redução da taxa de ocupação máxima para passageiros em pé para os períodos de pico do dia útil;

TOPUP = valor da taxa de ocupação máxima para passageiros em pé proposto para os períodos de pico do dia útil;

TOPUA = valor da taxa de ocupação máxima para passageiros em pé para os períodos de pico do dia útil (5 passageiros por m<sup>2</sup> - Anexo III do Edital).

7.2.3. A pontuação para este subitem dar-se-á pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 10,00 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Redução da TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA para passageiros em pé para os períodos de pico do dia útil	
Faixa de Redução	Pontuação
Maior que 10%	10,00
Maior que 8% e Menor ou Igual a 10%	7,00
Maior que 5% e Menor ou Igual a 8%	5,00
Maior que 0% e Menor ou Igual a 5%	2,00
Igual a 0,0%	0,00

### 7.3. Redução da TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA para passageiros em pé para os períodos fora-pico do dia útil

7.3.1. A pontuação para o presente subitem terá como referência declaração fornecida pela CONCORRENTE, na qual constará seu compromisso para adoção de TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA para passageiros em pé para os períodos fora-pico do dia útil, nos espaços delimitados nos ônibus para este fim, desde que seja menor do que aquela determinada no Anexo III do Edital.

7.3.2. A avaliação da taxa de ocupação máxima para os períodos fora-pico do dia útil será apurada segundo a seguinte fórmula:

$$RTFPU = ((TOFPUP / TOFPUA) - 1) \times 100, \text{ sendo:}$$

RTFPU = percentual de redução da taxa de ocupação máxima para passageiros em pé para os períodos fora-pico do dia útil;

TOFPUP = valor da taxa de ocupação máxima para passageiros em pé proposta para os períodos fora-pico do dia útil;

TOFPUA = valor da taxa de ocupação máxima para passageiros em pé para os períodos fora-pico do dia útil (3 passageiros por m<sup>2</sup> - Anexo III do Edital).

- 7.3.3. A pontuação para este subitem dar-se-á pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 10,00 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Redução da TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA para passageiros em pé para os períodos fora-pico do dia útil	
Faixa de Redução	Pontuação
Maior que 20%	10,00
Maior que 10% e Menor ou Igual a 20%	7,00
Maior que 5% e Menor ou Igual a 10%	5,00
Maior que 0% e Menor ou Igual a 5%	2,00
Igual a 0,0%	0,00

**7.4. Redução do INTERVALO DE TEMPO (HEADWAY) médio entre as viagens no período noturno do dia útil**

7.4.1. A faixa horária do período noturno no dia útil se estende das 24h às 3h e 59min. Devido às suas características específicas, nesta faixa horária, a oferta de viagens tende a ser reduzida, tendo em vista a baixa demanda, limitando as opções de deslocamento dos usuários. Atualmente, a rede de linhas no período noturno é a mesma dos períodos de pico e fora-pico.

7.4.2. Para aumentar as opções de deslocamento dos USUÁRIOS, o CONCORRENTE deverá formular proposta de redução do INTERVALO DE TEMPO médio entre as viagens do período noturno nos dias úteis. Para tanto, poderá apresentar uma nova proposta de rede de LINHAS, desde que mantida a cobertura física da rede noturna atual e o período de operação das LINHAS. A programação operacional da rede proposta deverá manter ou reduzir a quilometragem do sistema para o período noturno nos dias úteis, sob pena da CONCORRENTE não pontuar neste subitem.

7.4.3. As informações relativas ao número de viagens de cada linha, por faixa horária, estão disponíveis no arquivo “Número de viagens e PQ por linha.xls”, contido na Pasta “Dados e Parâmetros Operacionais do Sistema de Transporte Coletivo de BH” do CD Rom que integra o Anexo I do Edital.

7.4.4. Na formulação das propostas, devem-se observar os seguintes limites:

(i) o HEADWAY médio de cada LINHA proposta não poderá ser superior ao HEADWAY médio atual desta mesma LINHA no período noturno;

(ii) no caso de fusão de LINHAS, o HEADWAY médio da nova LINHA não poderá ser superior ao menor HEADWAY médio dentre as LINHAS objeto da fusão no período noturno.

7.4.5. No caso de concepção de uma nova rede de LINHAS, as mudanças introduzidas deverão ser explicitadas através de descrição que permita

comparar os ITINERÁRIOS atuais e os ITINERÁRIOS propostos, com a respectiva tabela de correspondência entre as LINHAS atuais e propostas.

7.4.6. A avaliação do RITMVN (redução do intervalo de tempo médio entre viagens no período noturno) dar-se-á por meio da análise de informações prestadas pelo CONCORRENTE, mediante utilização da tabela modelo apresentada a seguir.

RTS Nº _____									
Linha Atual	Linha Proposta	Dados Atuais				Dados Propostos			
		A	B	C	D	E	F	G	H
		Extensão Média	Quantidade Viagens	Headway Médio ( 239 / B )	Quilometragem Operacional ( A x B )	Extensão Média	Quantidade Viagens	Headway Médio ( 239 / F )	Quilometragem Operacional ( E x F )

( I ) Quilometragem operacional atual (total da coluna "D")

( J ) Quilometragem operacional proposta (total da coluna "H")

( K ) Headway médio atual (média da coluna "C")

( L ) Headway médio proposto (média da coluna "G")

( M ) Redução do headway médio ( L - K )

7.4.7. A pontuação para este subitem dar-se-á pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 10,00 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Redução do INTERVALO DE TEMPO (HEADWAY) médio entre as viagens no período noturno do dia útil	
Faixa de Redução	Pontuação
Maior ou igual a 10 minutos	10,00
Maior ou igual a 5 e menor que 10 minutos	5,00
Maior que zero e menor ou igual a 5 minutos	2,00
Menor ou igual a zero minuto	0,00

**7.5. Redução do INTERVALO DE TEMPO (HEADWAY) máximo entre viagens em domingo e feriado**

7.5.1. A rede atual de LINHAS aos domingos e feriados é a mesma dos dias úteis, apesar das diferentes necessidades de viagem dos USUÁRIOS e do distinto volume de passageiros a ser transportado. Portanto, de modo geral, no domingo e no feriado a oferta de viagens é reduzida, limitando as opções de deslocamento dos USUÁRIOS.

7.5.2. Para aumentar as opções de deslocamento dos USUÁRIOS o CONCORRENTE deverá formular proposta de redução do INTERVALO DE TEMPO máximo entre as viagens de domingo e de feriado estabelecido no Anexo III do Edital.

7.5.3. A pontuação para o presente subitem terá como referência declaração fornecida pela CONCORRENTE, na qual constará seu compromisso para redução do tempo máximo entre viagens (headway) no domingo e feriado (RTMV).

7.5.4. A pontuação para este subitem dar-se-á pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 5,00 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Redução do INTERVALO DE TEMPO (HEADWAY) máximo entre viagens em domingo e feriado	
Faixa de Redução	Pontuação
Maior ou igual a 10 minutos	5,00
Maior ou igual a 5 e Menor que 10 minutos	4,00
Maior que zero e menor ou igual a 5 minutos	2,00
Menor que zero minuto	0,00

## 8. Idade Média da Frota

8.1. Segundo o Anexo III do Edital, a frota da CONCESSIONÁRIA deverá possuir, no mínimo, idade média de 4,5 anos, respeitado as idades máximas por tipo de veículo.

8.2. O CONCORRENTE, visando a melhor avaliação de sua PROPOSTA TÉCNICA, deverá propor redução na referida idade média por ocasião do início dos serviços.

8.3. A pontuação para o presente item terá como referência declaração fornecida pela CONCORRENTE, na qual constará seu compromisso para utilização de veículos, por ocasião do início dos serviços, com idade média (em anos) inferior ao limite estabelecido no Anexo III do Edital..

8.4. A pontuação para este item, designada IMF, dar-se-á pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 10,00 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Idade Média da Frota	
Idade Média (Anos)	Pontuação
Menor ou Igual a 3,5 anos	10,00
Maior que 3,5 anos e menor ou igual a 4,5 anos	5,00
Maior que 4,5 anos	0,00

## 9. Bilhetagem Eletrônica

- 9.1. O sistema de bilhetagem eletrônica, atualmente implantado em todos os ônibus do serviço regular de transporte coletivo de Belo Horizonte, possibilita o fornecimento diário de dados sobre as viagens realizadas, o número de passageiros transportados, as gratuidades e a arrecadação automática da receita. Além disso, o uso do cartão eletrônico aumentou a segurança para os usuários e operadores ao diminuir, de maneira expressiva, o volume de dinheiro dentro dos ônibus.
- 9.2. O sistema atualmente implantado possibilita ainda diversificar os valores de tarifas cobradas na utilização do serviço de transporte e permite integrações temporais, durante um período de 90 minutos, entre os diversos serviços de transporte por ônibus e entre estes e o metrô-trem metropolitano.
- 9.3. Considerando a importância e complexidade desse sistema, a CONCORRENTE obterá pontos em sua PROPOSTA TÉCNICA, designada EBE, na medida em que comprovar, por meio de atestados obtidos junto a entidades públicas e privadas, sua experiência concreta na operação de um sistema de bilhetagem eletrônica, com integração temporal, na conformidade da seguinte tabela:

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Bilhetagem Eletrônica	
Frota em Operação em Sistema de Bilhetagem Eletrônica	Pontuação
Maior ou Igual a 300 Veículos	10,00
Maior ou igual a 200 Veículos e Menor que 300 Veículos	5,00
Maior ou igual a 100 veículos e Menor que 200 Veículos	2,00
Menor que 100 veículos ou Sem comprovação de experiência em bilhetagem eletrônica	0,00

## 10. Aspectos Ambientais

A Prefeitura de Belo Horizonte espera, a partir desta licitação, não só oferecer aos USUÁRIOS do sistema de transporte coletivo público do Município melhorias operacionais, como também melhorar as condições ambientais para a população em geral. Neste sentido, este item de avaliação visa a incentivar a racionalização do consumo de óleo diesel e promoção da melhoria da qualidade do ar.

### 10.1. Programa de Redução e Economia de Combustível

- 10.1.1. A pontuação para o presente subitem terá como referência declaração fornecida pela CONCORRENTE, na qual constará a afirmação de sua participação ou compromisso de participação em programa público ou

privado que vise à economia de combustível e a conseqüente redução de emissões de poluentes.

10.1.2. O programa ou iniciativa deverá observar objetivos tais como:

- (i) minimizar as emissões veiculares, proporcionando melhoria na qualidade do ar;
- (ii) promover os cuidados necessários no armazenamento dos combustíveis e lubrificantes;
- (iii) proporcionar redução dos custos de combustível e de manutenção dos veículos, melhorando seus resultados;
- (iv) conscientizar e incentivar os agentes do setor de transportes para a necessidade de racionalização do uso de combustíveis de origem fóssil.

10.1.3. A pontuação do presente item (EC – Economia de Combustíveis) dar-se-á na proporção da extensão do prazo proposto pelo CONCORRENTE (contado a partir da celebração do CONTRATO) para implantação de um programa de economia de combustíveis e redução da emissão de poluentes.

10.1.4. A pontuação para este subitem dar-se-á pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 2,50 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Programa de Redução e Economia de Combustível	
Prazo Após Assinatura do CONTRATO	Pontuação
Até o 2º Ano	2,50
Após o 2º Ano até o 5º Ano	1,50
Após o 5º Ano até o 10º Ano	0,50
Sem Adesão	0,00

## 10.2. Utilização de Combustível Menos Poluente (Gás, Etanol e outros)

10.2.1. O objetivo do presente subitem é incentivar as empresas a utilizar combustíveis menos poluentes, reduzindo a emissão de substâncias nocivas à saúde da população. O prazo limite para início da utilização de combustível alternativo ao diesel é de 2 (dois) anos após a data de assinatura do contrato.

10.2.2. A pontuação para o presente subitem (PFCMP - percentual da frota adaptada para utilização de combustível menos poluente) terá como referência declaração fornecida pela CONCORRENTE, na qual constará seu compromisso de utilização de combustível menos poluente, indicando o tipo de combustível a ser adotado e o prazo para início de seu uso.

10.2.3. A pontuação para este subitem dar-se-á pelo critério contido na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 2,50 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Utilização de Combustível Menos Poluente (Gás, Etanol e outros)	
Percentual da frota adaptada para uso de combustível menos poluente (gás ou etanol)	Pontuação
Mais de 20% da frota	2,50
Mais de 10% da frota até 20% da frota	1,50
Mais de 0% Até 10% da frota	0,50
0% da frota	0,00

## 11. Pessoal Operacional

- 11.1. Os serviços públicos de índole econômica, notadamente aqueles desenvolvidos no âmbito municipal, tendem a gerar externalidades sociais positivas e negativas que afetam diretamente a comunidade que visam a atender. Reduzir as externalidades sociais negativas decorrentes da implantação de tais serviços deve ser uma preocupação constante do Poder Público. Assim, o presente critério objetiva reforçar o caráter de coesão social que justifica a existência dos serviços públicos, por meio do incentivo à geração de emprego e à assimilação da força de trabalho do Município. Trata-se do reconhecimento de que os serviços públicos devem, para seu perfeito desenvolvimento, adotar um caráter inclusivo e multiplicador de benefícios para a coletividade.
- 11.2. A pontuação para o presente subitem (PO - percentual do pessoal operacional a ser contratado) terá como referência declaração fornecida pela CONCORRENTE, na qual constará seu compromisso de contratação, em termos percentuais, do pessoal operacional atualmente trabalhando no serviço de transporte coletivo por ônibus de Belo Horizonte na RTS para a qual o CONCORRENTE está oferecendo proposta.
- 11.3. A pontuação para este item dar-se-á pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 2,50 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Pessoal Operacional	
Contratação de Pessoal Operacional	Pontuação
Maior que 80%	2,50
Maior que 50% e Menor que 80%	1,50
Menor ou Igual a 50%	0,50
Sem Apresentação do Compromisso de Contratação de Pessoal	0,00

## 12. Quantidade de quilômetros por mês disponibilizados para transporte gratuito de cunho solidário

- 12.1. A licitante poderá oferecer, em dias úteis (fora do horário de pico), nos sábados e domingos, serviços gratuitos, de cunho solidário, tais como,



transporte para enterros, para realização de atividade escolar extracurricular e para o desempenho de atividades desportivas.

- 12.2. Na PROPOSTA TÉCNICA, os serviços gratuitos de cunho solidário serão mensurados por meio de uma quilometragem mensal oferecida pelo CONCORRENTE.
- 12.3. A pontuação para o presente item (QTS - quantidade de quilômetros disponibilizados mensalmente para o transporte gratuito solidário) terá como referência declaração fornecida pela CONCORRENTE, na qual constará seu compromisso de oferecer percentual de quilometragem por mês para o transporte gratuito de cunho solidário. A quantidade de quilômetros a ser oferecida estará relacionada à produção quilométrica mensal da RTS para a qual o CONCORRENTE está oferecendo proposta.
- 12.4. A pontuação para este item dar-se-á segundo pelos critérios contidos na tabela a seguir, sendo o valor máximo igual a 2,50 pontos.

Proposta Técnica	
Item de Pontuação: Transporte gratuito solidário	
Quantidade de Quilômetros Disponibilizados Mensalmente	Pontuação
Maior que 0,060%	2,50
Maior que 0,030% e Menor ou Igual a 0,060%	1,50
Maior ou Igual a 0,000% e Menor ou Igual a 0,030%	0,50
Sem apresentação do compromisso de disponibilização de quilometragem	0,00



### QUADRO SÍNTESE PARA AVALIAÇÃO DA PROPOSTA TÉCNICA

O CONCORRENTE deverá preencher o quadro abaixo (de entrega de obrigatória), a fim de proporcionar a avaliação de sua proposta pela COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO, sem prejuízo da apresentação de documentos, informações e memórias técnicas solicitadas no subitens 4.2 e 6.1 e dos atestados solicitados no subitem 9 deste Anexo.

RTS nº ... (inserir o número da RTS de interesse)

Item da PROPOSTA TÉCNICA	Oferta		Unidade	Declarações
	Valor ou informação	Valor ou informação por extenso		
6.3	NVP =		Viagem	Compatível com procedimentos, cálculos e resultados da memória técnica exigidos no item 4.2
6.4	KODUP =		Quiômetros	Compatível com procedimentos, cálculos e resultados da memória técnica exigidos no item 4.2
7.2	TOTUP =		Passageiro por m2	Compatível com procedimentos, cálculos e resultados da memória técnica exigidos no item 4.2
7.3	TOFPUP =		Passageiro por m2	Compatível com procedimentos, cálculos e resultados da memória técnica exigidos no item 4.2
7.4	HEADWAY médio proposto =		Minutos	Compatível com procedimentos, cálculos e resultados da memória técnica exigidos no item 4.2
7.5	HEADWAY máximo proposto =		Minutos	_____
8	Idade média proposta =		Anos	_____
9	Quantidade de		Veículos	Compatível com atestados anexados.

	veículos =			
10.1	Prazo =		Anos	_____
10.2	Percentual da frota =		Percentual	_____
11	Percentual de pessoal operacional =		Percentual	_____
12	Percentual da quilometragem operacional =		Percentual	_____

\_\_\_\_\_ Assinatura do representante legal  
Data