



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 10 de Maio de 2018.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 155 / 18 - C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 123/2018
SEI 6010.2018/0000185-2

DOCREC

380/2018

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao Requerimento nº 18/2018, de autoria do Vereador Alessandro Guedes, aprovado pela Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, encaminho a essa Presidência cópia das informações oferecidas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes a respeito da licitação do transporte coletivo da Cidade de São Paulo.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.

EDUARDO TUMA
Secretário da Casa Civil

Ao

Excelentíssimo Senhor

VEREADOR MILTON LEITE

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
SMT/CH GAB - Chefia de Gabinete

Rua Barão de Itapetininga, 18, - Bairro República - São Paulo/SP - CEP 01042-000

Telefone:

Informação SMT/CH GAB Nº 8163117

São Paulo, 03 de maio de 2018

Casa Civil/ATL

Sra. Assessora Técnico-Legislativa Chefe
Maria Tereza Gomes da Silva

Restituo o presente com as manifestações prestadas pela Comissão Especial de Licitação, desta Pasta, bem como da São Paulo Transporte S/A - SPTrans.

JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO

Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes SMT



Documento assinado eletronicamente por **João Octaviano Machado Neto, Secretário**, em 07/05/2018, às 12:56, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **8163117** e o código CRC **25392805**.

Referência: Processo nº 6010.2018/0000185-2

SEI nº 8163117

Criado por l017486, versão 2 por l017486 em 03/05/2018 17:11:52.

Do SIMPROC 2018-9.048.302-4

em 03/05/2018

Folha de informação nº _____

Interessado: CMSP – Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia – Vereador Alessandro Guedes

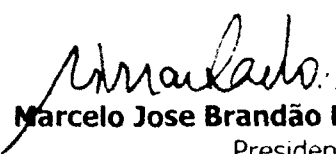
Assunto: Requerimento nº 18/18, que solicita informações sobre a licitação do transporte coletivo da cidade de São Paulo.

SMT – Assessoria
Sr. Marcelo Roland Zovico

Restituímos o presente com as informações solicitadas, conforme manifestações apresentadas pelas áreas competentes relacionadas abaixo (anexas):

Perguntas 03, 04, 06, 07, 08 e 11: Respondidas pela Superintendência de Planejamento de Transporte e Especificação de Serviços da SPTrans.

Perguntas 01, 02, 05, 09 e 10: Respondidas pela Superintendência de Receita e Remuneração da SPTrans.


Marcelo Jose Brandão Machado
Presidente da CEL
(Portaria nº 76/2017-SMT.GAB)

Do SIMPROC 2018-9.048.302-4

Em 02.05.2018

Interessado: CMSP – Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia – Vereador Alessandro Guedes

Assunto: Requerimento nº 18/18, que solicita informações sobre a licitação do transporte coletivo da cidade de São Paulo

Comissão Especial de Licitação - CEL:

Apresentamos a seguir nossos esclarecimentos referentes às perguntas nº 01, 02, 05 e 10 do Requerimento nº 20/18:

Pergunta 01

Ao longo de 2015 ocorreram recomendações do TCM sobre a licitação do Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo, diante dos fatos mencionados questiono do Sr. Secretário:

a) – Foram seguidas na elaboração do novo edital todas as determinações do Tribunal de Contas do Município, que havia suspenso o processo licitatório em virtude de dezenas de irregularidades?

Esclarecimento:

As determinações do TCM foram seguidas na elaboração do Edital publicado em 24.04.2018.

Pergunta 02

Não foram disponibilizados na minuta do edital, para cada um dos 29 lotes licitados, os dados, informações e estimativas dos novos índices de QUALIDADE, DESEMPENHO, emissão de poluentes e produtividade propostos para o novo modelo,

a) Diante dos fatos, identificamos uma possível fragilidade na minuta do edital, já que somente as empresas que atuam no sistema detêm dos dados, não seria o caso de a PMSP fornecer para as empresas interessadas informações essenciais para elaborar uma proposta que considere as taxas de subsídios estabelecidas e os investimentos que serão realizados?

- Não há uma vantagem aos atuais operadores. O Edital busca atrair operadores que tenham o objetivo de cumprir as viagens programadas, prestar serviço de qualidade e com bom desempenho. Também é exigida experiência com transporte público e, com base em sua própria experiência, o proponente será capaz de avaliar a qualidade e o desempenho que pode oferecer ao participar do processo licitatório.

Pergunta 05

As informações apresentam um sistema deficitário e custeado pela população da cidade de São Paulo, que merece Transparência das ações da Prefeitura, relativo aos pontos que envolvem essas questões:

a) Por que não foram disponibilizados na minuta do edital, para cada um dos 29 lotes licitados, os dados e as estimativas sobre a remuneração final prevista para os operadores?

b) Como ficará o custo total do sistema considerando os índices de Qualidade, Desempenho entre outros que deveriam estar presentes a todas as empresas e para população para elaborar uma proposta considerando os limites de gastos propostos com o subsídio sem que logo mais tenhamos que discutir o equilíbrio contratual destes com as empresas?

Esclarecimento:

a) Foram disponibilizados, no Anexo 10.3 do Edital, para cada um dos lotes licitados, os dados e as estimativas sobre a remuneração final prevista para os operadores.

b) O Anexo 10.3 do Edital apresenta estimativa de custo total do sistema, considerando o pleno atendimento dos índices de Qualidade, Desempenho e outros. A licitação não busca atrair operadores que não ofereçam serviços com qualidade e bom desempenho. Quanto aos valores de subsídios, trata-se de questão de política pública e não dos futuros operadores. Quanto ao equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, estão previstos mecanismos de revisão ordinária e de desequilíbrio que garantem a segurança jurídica aos interessados.

Pergunta 10

Quanto aos passageiros que não são contabilizados oficialmente (catracados), mas ocupam espaço e aumentam o índice passageiros /m², como policiais, guardas civis, motoristas e cobradores indo e vindo para o trabalho, carteiros, oficiais de justiça, fiscais do transporte coletivo. Estudo (em anexo) na Prefeitura de Curitiba indicam que eles podem representar mais de 10% do número de passageiros catracados e influi nos custos finais de conforto, qualidade e no valor final do subsídio que a prefeitura deverá arcar com as empresas uma vez que no novo modelo, eles serão remunerados por custo e indicadores de desempenho e qualidade, então não terão tanto interesse em prevenir a evasão do pagamento da passagem. Diante dessa colocação questiono:



- a) Por que não contabilizar esses passageiros extras?
- b) Quais são as estimativas de evasão do Sistema feitas pela Prefeitura e o que está sendo proposto para evitar essa prática no novo modelo?

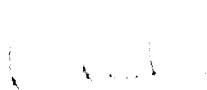
Esclarecimento:

a) A contabilização de passageiros extras mencionados é dificultada pelo fato de não traspassarem a catraca. Esclarecemos ainda que, no Edital divulgado em 24.04.2018, tais passageiros não influenciam nos custos finais de conforto, qualidade e subsídio do sistema.

b) No âmbito desta área técnica, não dispomos de estimativas de evasão. Esclarecemos, ainda, que o Edital prevê mecanismos na remuneração que estimulam o operador a transportar o passageiro do sistema.

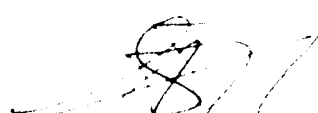
Em 02 de maio de 2018.

De Acordo:



Andrea Compri

Superintendência de Receita e Remuneração



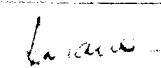
Sandro Augusto Cuoghi

Diretoria de Gestão da Receita e Remuneração

Do SIMPROC 2018-9 048 302-4

em 02/05/2018

(a)


- Rosane Pires
Téc. Administrativo

INTERESSADO: CMSP – Comissão de Trânsito, Transporte Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia – Vereador Alessandro Guedes **DT/SES**

ASSUNTO: Requerimento nº 20/18 que solicita informações sobre a licitação do transporte coletivo da cidade de São Paulo

A
SMT/CEL

Pergunta 03

Os cidadãos e cidadãs de São Paulo merecem saber quais as mudanças propostas e como serão afetados por elas. em estudos realizados sobre a minuta do edital, foi possível detectar entre os grupos que compõe o Sistema Estrutural, de Distribuição e de Articulação Regional que as mudanças mais significativas ocorrerão na região leste da cidade

a) Por que não foram disponibilizadas na minuta do edital, para cada um dos 29 lotes licitados, as informações e estimativas de redução do número de veículos e de linhas após a adoção do novo modelo de Transporte?

O edital de licitação publicado em 24 de abril p.p. traz em seu objeto a relação das linhas e quantitativos de frota para cada um dos Lotes de Serviço considerando a rede atual (Rede para Início de Operação) e para a Rede de Referência, a ser implantada de forma gradual a partir de 12 (doze) meses da assinatura dos novos contratos, com prazo de 3 (três) anos para conclusão (ver Anexo III-3.1 – Especificação dos Serviços)

b) Sobre as linhas que serão extintas e o número de ônibus que serão reduzidos, é possível afirmar que a maior concentração estão localizados na Zona Leste tendo em vista que as mudanças substanciais do sistema ocorrerão nesta região?"

Atualmente há aproximadamente 1.800 quilômetros de sobreposição entre os sistemas estrutural e local. Buscando otimizar a rede de transporte e reduzir a sobreposição de linhas, mas sem reduzir a cobertura da rede, na Rede de Referência foram unificadas 190 linhas, das quais 48 linhas estão localizadas na região leste da cidade (atuais áreas de operação 3 e 4).

Pergunta 04

A SPTrans informou em comunicado datado de 05/03/18 que, mesmo com a redução do número de ônibus e de linhas proposto no novo modelo, haverá diminuição de 5% no tempo de viagem total e ampliação do número de lugares, pela utilização de ônibus maiores

a) Onde estão os estudos técnicos que indicam e comprovam essas informações para cada uma das 29 áreas licitadas?

A redução do tempo médio das viagens foi estimada através de ferramenta de simulação de rede de transporte multimodal, com metodologia amplamente reconhecida em estudos de redes de transporte em vários países.

Pergunta 06

A racionalização do Sistema prevê maior baldeação nos terminais municipais. Por quê?

a) Os terminais tem capacidade de absorver esse aumento do número de passageiros e de veículos?

O processo de concessão dos terminais de ônibus municipais tem como diretrizes principais aumentar a qualidade e conforto para os usuários, a partir da requalificação das estruturas existentes, promovendo melhorias nos serviços de administração, manutenção, limpeza e vigilância, implantação de acessibilidade universal e circulação segura de pedestres, preferencialmente sem travessias no nível das pistas de rolamento, sanitários bem dimensionados e limpos, comunicação visual de orientação e de informação eficientes, plataformas de espera com altura e dimensões adequadas que propiciem conforto e segurança, ventilação que proporcione qualidade ambiental aceitável, iluminação adequada e moderna (LED), sistema de som e câmeras de segurança.

Com relação às capacidades, os terminais de ônibus devem ser dimensionados tanto para o momento histórico em que são projetados quanto para o futuro, sendo necessário considerar que os fluxos de usuários são cada vez maiores, e que os padrões de qualidade desses equipamentos dependem do atendimento a um conjunto de necessidades plurais, que pede preservação do patrimônio, da saúde e do meio ambiente. Para isso, foram considerados no processo de concessão tanto os volumes de veículos e usuários atuais como aqueles previstos com a implantação da Rede de Referência.

Pergunta 07

Considerando a importância dos terminais no novo modelo proposto, porquê?

a) Por que os dados, informações e estimativas sobre a capacidade e a utilização de cada um dos terminais, principalmente nos horários de pico, não estão sendo atualizados, considerando inclusive o fato de que estes terminais encontram-se em processo de privatizações e em outras oportunidades já realizamos questionamentos sobre transparência referente aos dados reais dos terminais de ônibus da cidade de São Paulo?

O processo de concessão dos terminais de ônibus municipais está sob o cargo da Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias, sempre com a participação e acompanhamento da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, responsável

sobre os terminais de ônibus municipais consideradas relevantes para a concessão da prestação e exploração do serviço de transporte coletivo de passageiros estão apresentadas no Anexo I ao edital (O Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo)

Pergunta 08

Está previsto um aumento de 20% do número máximo de passageiros em pé por metro quadrado, de 5 previsto na licitação anterior para 6

b) Isso não afetará o conforto dos passageiros?

As taxas de conforto de referência e máxima consideradas para o dimensionamento da frota na Rede de Referência variam de 4 a 6 pass. em pé / m² de acordo com o tipo de veículo conforme descrito na tabela 7 do Anexo III-3.1 (Características dos ônibus, taxas de conforto e capacidades)

Pergunta 11

No novo modelo proposto, quanto mais ônibus circulando, maior o custo do Sistema.

a) Como conciliar a redução da frota e do número de linhas proposta com o atendimento da demanda por transporte pela população?

As alterações propostas para a rede de linhas visam a requalificação e melhoria na prestação dos serviços dos futuros concessionários. A unificação de linhas é justificada pela ineficiência causada a todo o sistema pela sobreposição de itinerários que provoca concorrência desnecessária e redução da velocidade média dos ônibus em corredores viários importantes da cidade sem trazer benefício para a regularidade e boa prestação dos serviços.

Apesar da redução na quantidade de linhas, a oferta de lugares no sistema aumentará pelo uso de veículos de maior capacidade no sistema, como os ônibus articulados, superarticulados e padron, e a redução do número de veículos básico, midiônibus e miniônibus, com menor capacidade. Outro aspecto que contribui para o aumento de oferta de lugares é a redução do intervalo entre partidas das linhas.

b) Como prevenir longas filas nos bairros periféricos e nos terminais para a população poder acessar o Transporte garantido por Direito pela Constituição?"

Conforme já referenciado na questão anterior (pergunta 11), todas as modificações propostas na rede futura buscam o aumento da regularidade do sistema e, por consequência, a diminuição no tempo de espera nos pontos de ônibus.

Esperando ter esclarecimento todos os questionamentos, lembramos que o expediente foi protocolado após o prazo concedido para Consulta Pública da Minuta do Edital, entretanto, esclarecemos que a área técnica analisou todas as demandas

encaminhadas pela consulta pública e considerou as solicitações pertinentes no Edital publicado em 24 de abril p.p.

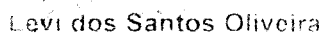
Ressaltamos que a SPTrans segue aberta ao diálogo com a sociedade com o objetivo de construir um sistema mais eficiente, confiável e confortável.

Em 2 de maio de 2018



Rodrigo Sartoratto de Alencar
Superintendência de Planejamento de Transporte
e Especificação de Serviços

De acordo:



Levi dos Santos Oliveira

Diretoria de Planejamento de Transporte