

Diretrizes Gerais

Licitação do Transporte Público

Concessão

Audiência Pública



PREFEITURA DE
SÃO PAULO
TRANSPORTES

MEMBROS DA COMISSÃO DA LICITAÇÃO

Comissão Especial de Licitação

Paulo de Moraes Bourroul - Procurador do Município

Marilza Romano - Superintendente da Sptrans

Maria Lucia Begalli – Administrador Técnico de Projetos Sptrans

Audrey Gabriel – Assessora Sptrans

Waldomiro Carlos Moreira – Gerente de Contratações Administrativas Sptrans

Andréa Compri – Gerente Sptrans

Antonio Carlos de Moraes - Administrador Técnico de Projetos Sptrans

Suplentes

Sonia Braga Garcia Mistrello – Gerente de Unidade Civil Sptrans

Percival Eggerath Barreto - Superintendente de Receita e Remuneração Sptrans

Rosilda Maria Vedovato Domingues - Superintendente de Especificação dos Serviços Sptrans

OBJETO

Outorga do Serviço de Transporte Coletivo Público Municipal de Passageiros

COMUNICADO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

52 – São Paulo, 58 (12)

Diário Oficial da Cidade de São Paulo - quinta-feira, 17 de janeiro de 2013

GABINETE DO SECRETÁRIO

COMUNICADO

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2013

OBJETO: OUTORGA DA CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE SÃO PAULO.

A Secretaria Municipal de Transportes – SMT, da Prefeitura do Município de São Paulo, comunica que fará realizar Audiência Pública, nos termos do art. 39 da Lei Federal nº 8.666/93, às 10h do dia 1º de fevereiro de 2013, nas dependências do Auditório do IPREM – Instituto de Previdência Municipal de São Paulo, localizado na Av. Zaki Narchi nº 536, São Paulo/SP (CEP nº 02029-000), visando à instauração de processo licitatório destinado à outorga da concessão do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo.

LEGISLAÇÃO PERTINENTE - FEDERAL

- CONSTITUIÇÃO FEDERAL

- LEI Nº 8.666, de 21/06/93

- LEI Nº 12.587, de 03/01/12

- LEI Nº 8.987, de 13/02/95

- LEI Nº 10.203, de 22/02/01

- LEI Nº 9.074, de 07/07/95.

- LEI Nº 10.098, de 19/12/00

Demais leis e decretos federais inerentes ao tema

LEGISLAÇÃO PERTINENTE - MUNICIPAL

- LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO de 06/04/90
- LEI Nº 13.430, de 13/09/02
- LEI Nº 13.241, de 13/12/01
- LEI Nº 13.278, de 07/01/02
- DECRETO Nº 36.071, DE 09 DE MAIO DE 1996

Demais leis e decretos municipais inerentes ao tema

PRAZO PARA O PROCESSO LICITATÓRIO

AÇÃO	PRAZOS
a. Publicação da comissão de licitação	18/01/13
b. Comunicado de convocação da audiência pública	17/01/13
c. Audiência pública	01/02/13
d. Previsão de publicação do edital	25/02/13
e. Previsão de entrega de Envelopes e Abertura do Envelope - 01	28/03/13

CONCEPÇÃO DA REDE INTEGRADA

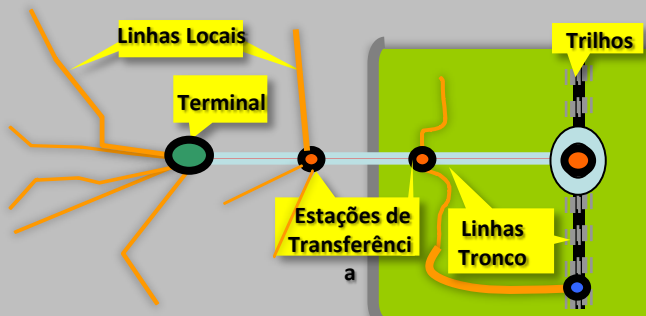
Nos bairros

- seccionamento de linhas em Terminais
- segmentação de linhas em Estações de Transferência
- linhas locais alimentadoras com melhor frequência
- integração tarifária

No eixo

- tratamento prioritário
- veículos de maior capacidade e de melhor tecnologia
- regularização da oferta
- atrair o usuário do automóvel
- integrar com sistema ciclovitário
- otimizar o custo

TRONCO-ALIMENTADA

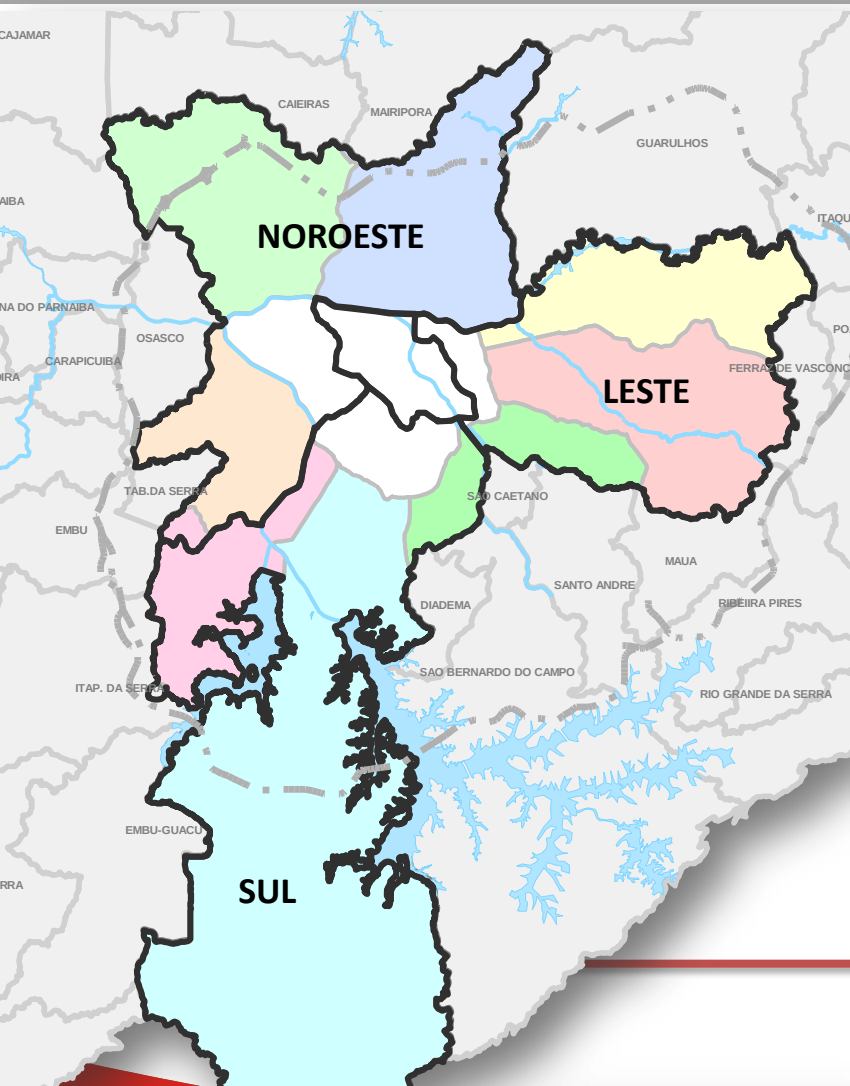


No sistema

- redução do tempo de espera e de acesso
- reduzir percursos extensos nos bairros
- separação da demanda local da demanda de longo percurso

LOTES DA CONCESSÃO

Concessão - Sistema Estrutural e Parcela do Sistema Local



TRÊS LOTES ORGANIZADOS NAS OITO ÁREAS OPERACIONAIS

- Equidade da rentabilidade;
- Facilita o equilíbrio econômico entre lotes;
- Facilidade de racionalizar o serviço de transporte estrutural por ônibus;
- Propiciar a organização de oferta de serviço em rede e
- Ganhos de escala nas despesas administrativas.

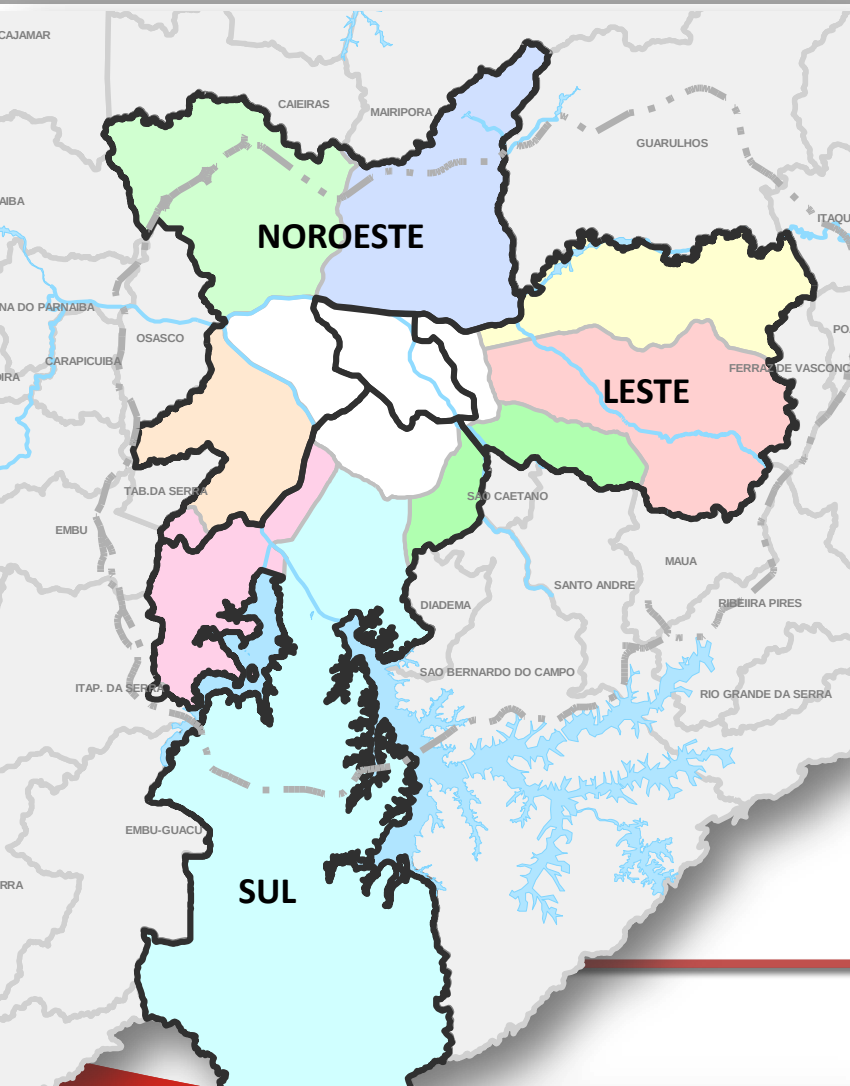
Contrato de Concessão da

Área 4 - inalterado



LOTES DA CONCESSÃO

Concessão - Sistema Estrutural e Parcela do Sistema Local



VANTAGENS PARA O USUÁRIO

- Permite visualizar de forma mais clara os responsáveis pela operação dos serviços;
- Redução do tempo de viagem e
- Melhoria da frota e nível de serviço.

Contrato de Concessão
da Área 4 - inalterado



REDE DE REFERÊNCIA

Cronologia

**Rede Atual
Requalificada**
29 terminais
130 km de
corredores

**Rede Meta 1
(em 4 anos)**

42 terminais
280 km corredores
130 km antigos requalificados
150 km novos

**Rede Meta 2
(em 8 anos)**

50 terminais
430 km corredores

Para cada implantação de
Infraestrutura:
Adequação da Rede

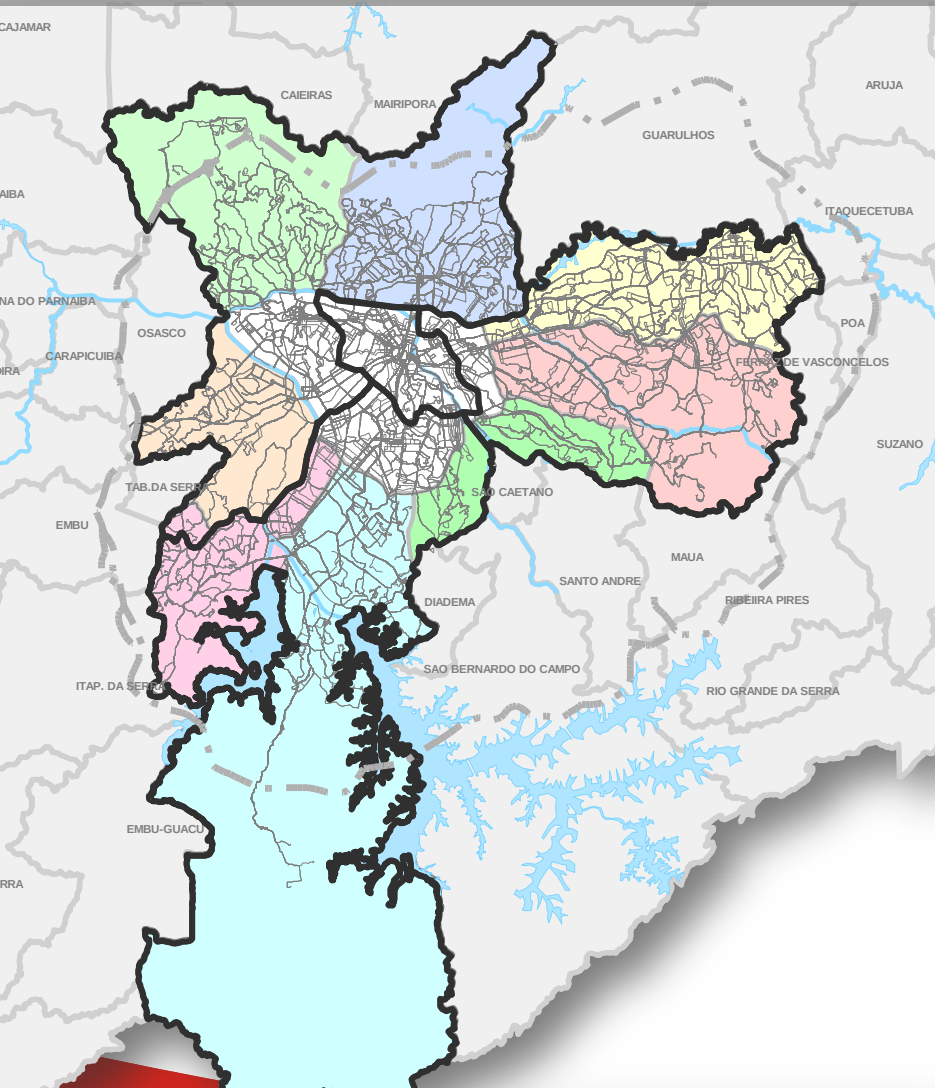
2013

2016

2020

REDE ATUAL REQUALIFICADA

Concessão



REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS ATUAIS COM BASE NA INFRAESTRUTURA JÁ INSTALADA

- Redução da sobreposição entre linhas nos corredores estruturais de transporte
- Redução do número de linhas que acessam a área central
- Implantação de ligações perimetrais

ESTIMATIVA DA NOVA REDE DE CORREDORES E TERMINAIS

Rede Meta 1

150 km de novos corredores

150 km de faixa exclusiva à direita

Integração com bicicletas

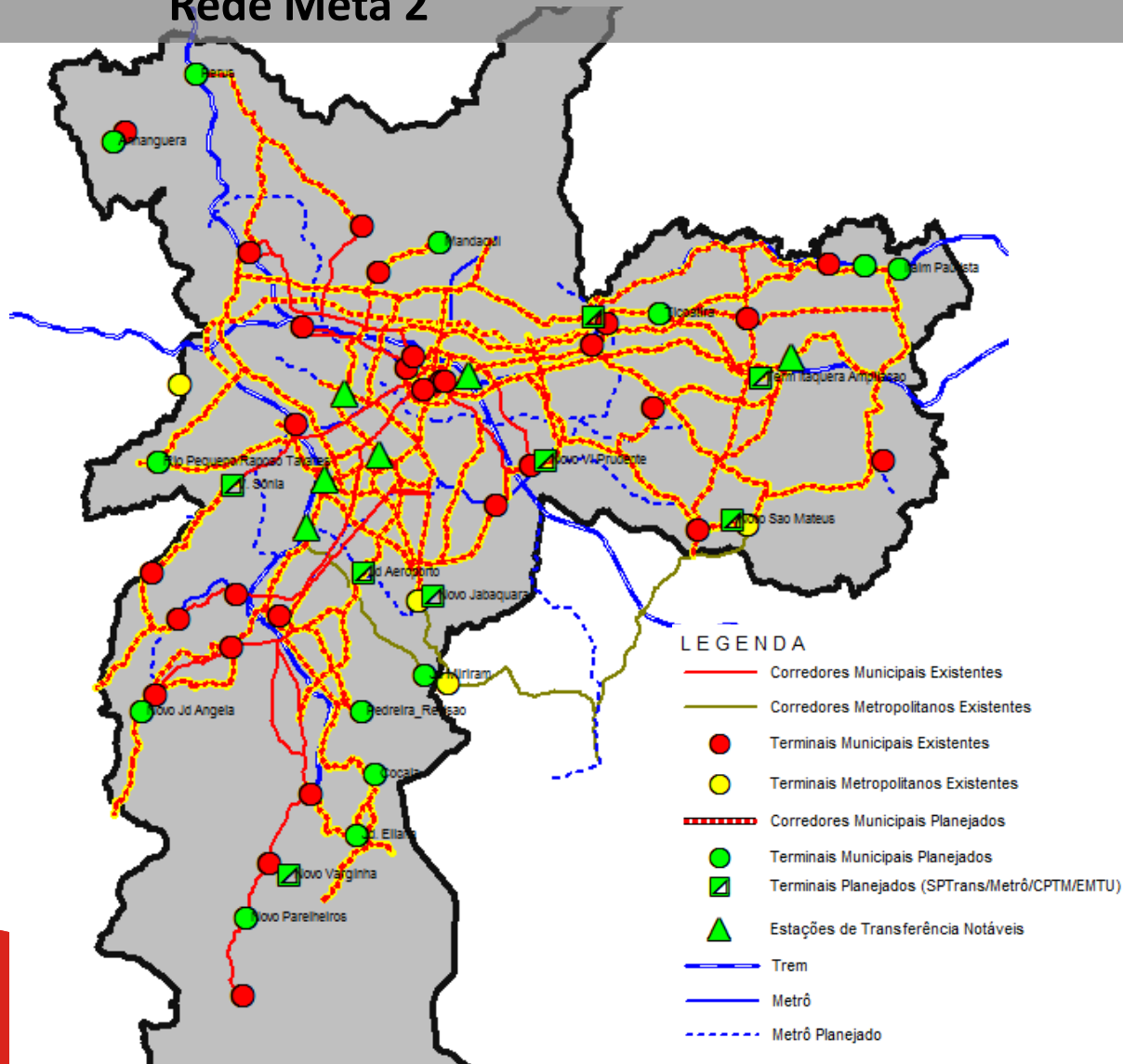
Novos terminais

LEGENDA

- Corredores Municipais Existentes
- Corredores Metropolitanos Existentes
- Terminais Municipais Existentes
- Terminais Metropolitanos Existentes
- Corredores Municipais Planejados
- Terminais Municipais Planejados
- Terminais Planejados (SPTrans/Metrô/CPTM/EMTU)
- Estações de Transferência Notáveis
- Estações de Transferência
- Trem
- Metrô
- Metrô Planejado

NOVA REDE DE CORREDORES , TERMINAIS E ESTAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA

Rede Meta 2



300 km de novos
corredores

Novos terminais

PADRÕES TÉCNICOS

Os tipos de veículos que operarão no Sistema de Transporte serão:

Miniônibus

Midiônibus

Ônibus Básico

Ônibus Padron

Ônibus Articulado

Ônibus Biarticulado

PADRÕES TÉCNICOS



Miniônibus

- ✓ Entre 8 e 9 m
- ✓ 35 passageiros



Midiônibus

- ✓ Até 9,6 m
- ✓ 56 passageiros



Básico

- ✓ Até 12,5m
- ✓ 75 passageiros

PADRÕES TÉCNICOS



Padron

- ✓ Acima de 12,2m – Piso Baixo
- ✓ 85 passageiros



Padron

- ✓ Até 15m – Piso Baixo
- ✓ 99 passageiros



Articulado

- ✓ Até 18,6m – Piso Baixo
- ✓ 111 passageiros



Biarticulado

- ✓ Até 28m – Piso Baixo
- ✓ 198 passageiros

Nota: No comprimento, serão admitidas medidas superiores às especificadas mediante aprovação da Gestora e do órgão de trânsito competente para operação em caráter especial.

PADRÕES TÉCNICOS

A descrição técnica detalhada dos veículos e sua padronização visual estão contidas em manuais específicos elaborados e atualizados pela gestora.

OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

Padrão Qualidade

Prestação dos serviços de transporte aos usuários, com os veículos escalados nas linhas em condições operacionais totalmente adequadas, considerando: conservação, limpeza, conforto e informações (Letreiros, itinerário e etc.) necessárias, bem como o pronto atendimento por parte dos operadores.

Padrão Eficiência

Pronto atendimento aos usuários quanto à disponibilidade dos veículos nos cumprimentos dos horários de partidas, itinerários e os procedimentos corretos quando das paradas para embarque e desembarque, bem como a prestação de informações necessárias quando solicitado.

Padrão Segurança

Oferta de veículos em condições operacionais dentro dos padrões pré-estabelecidos, bem como seus condutores devidamente capacitados, gerando confiabilidade e segurança aos passageiros transportados.

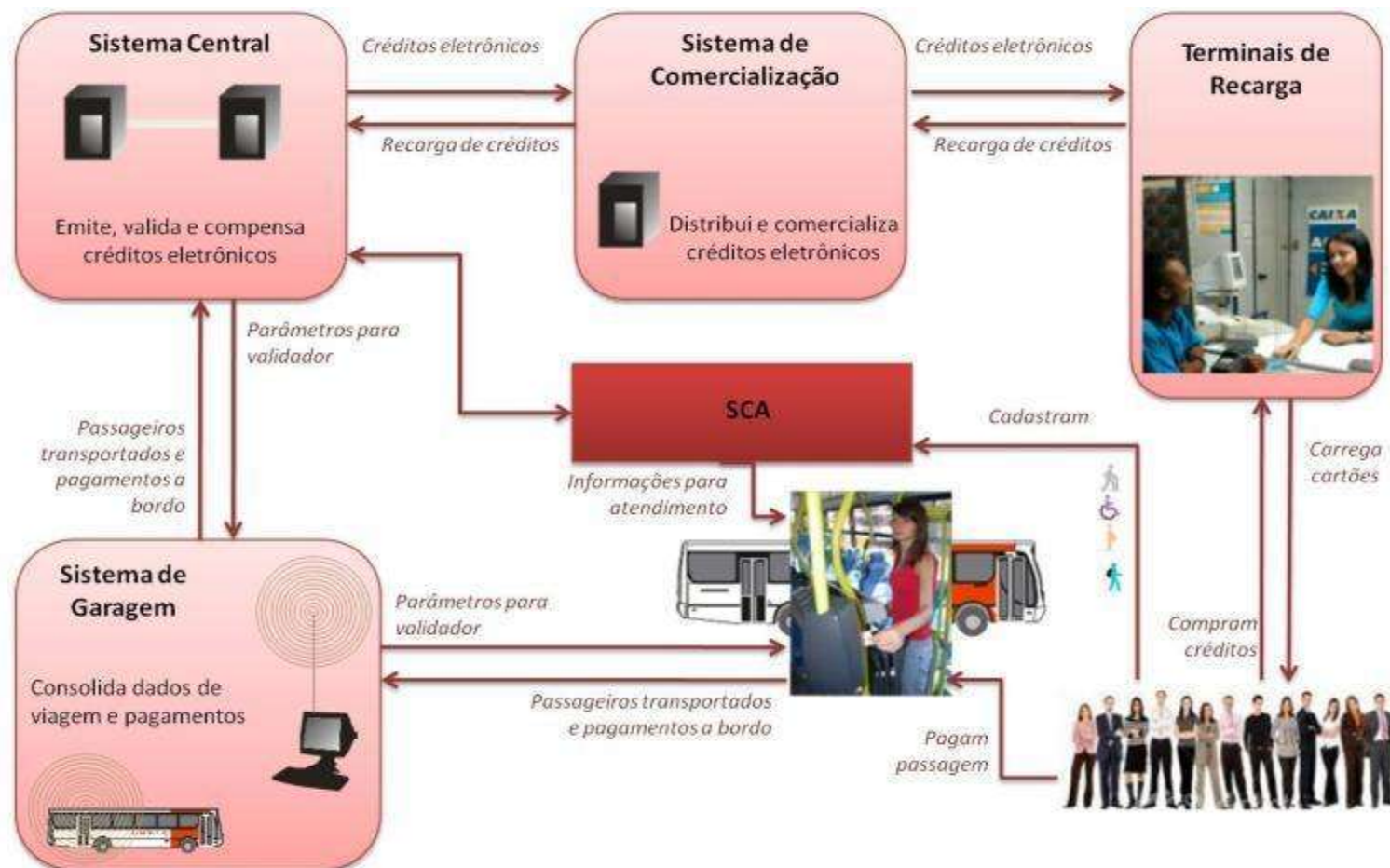
INFRAESTRUTURA DE CONTROLE

TECNOLOGIA EMBARCADA – que servirá para monitoramento, operação, fiscalização e informação ao usuário



INFRAESTRUTURA DE CONTROLE

BILHETAGEM ELETRÔNICA



POLÍTICA TARIFÁRIA

Lei Orgânica do Município – artigo 178: “As tarifas dos serviços públicos de transporte são competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo”

BILHETE ÚNICO - BU

Tarifa única por viagem - R\$ 3,00

Tarifa para Estudante - R\$ 1,50

Gratuidade para idosos e pessoas com deficiência

Integração ônibus x ônibus, sem acréscimo tarifário

- período de 2 horas, 4 embarques – bilhetes vale transporte e estudante
- período de 3 horas, 4 embarques – bilhete comum
- período de 8 horas, 4 embarques – bilhete comum, aos domingos e feriados

Integração ônibus x sistema trilhos, com acréscimo tarifário – R\$4,65

(parcela ônibus – R\$2,22 e parcela sistema trilhos – R\$2,43)

- 1 embarque no sistema trilhos
- 3 embarques no ônibus

POLÍTICA TARIFÁRIA

Integração ônibus x sistema de ônibus metropolitano

- Terminal São Mateus

Integração sem utilização de BU, realizada em área paga

Cada sistema arrecada tarifa em apenas um dos sentidos da viagem

- Terminal Sacomã

Integração com BU

Cada sistema arrecada tarifa em apenas um dos sentidos da viagem, havendo complemento no sentido SP-ABC

- Terminal Grajaú

Integração com BU e BOM

Tarifa integrada (R\$ 3,00) com desconto dado pelos sistemas
(parcela BU – R\$1,65 e parcela BOM – R\$1,35)

MODELO DE REMUNERAÇÃO

Bases conceituais:

- Remuneração com base em passageiro, atendidos os padrões de qualidade do serviço.
- Remuneração segmentada por tipo de ligação.
- Existência de mecanismos de revisão da remuneração.
- Reajuste da remuneração baseada em cesta de índices.
- A remuneração procurará equilibrar a prestação do serviço efetuado em todos os horários, inclusive naqueles de menor demanda (fora do pico e fins de semana).
- A remuneração considerará a realização de todos os tipos de investimento no serviço, inclusive sob os aspectos de acessibilidade e de atendimento da legislação ambiental.

BILHETE ÚNICO MENSAL

- **Implantação em 2013 do Bilhete Único Temporal Mensal, Semanal e Diário**
- Inclusão do conceito de cobrança de tarifa temporal não associada à viagem, mantendo-se, também, o conceito atual de tarifa temporal por viagem.
- Aumento da mobilidade do usuário, incentivando o uso do transporte público na cidade de São Paulo.

Secretaria Municipal de Transportes

JILMAR AUGUSTINHO TATTO
Secretário de Transportes

01/02/2013

www.prefeitura.sp.gov.br



PREFEITURA DE
SÃO PAULO
TRANSPORTES