

**PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES**

CONCORRÊNCIA nº 02/12-SMT

Processo Administrativo nº 2010-0.349.079-0

**CONCESSÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO, MANUTENÇÃO E
OPERAÇÃO DOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS DO MERCADO
MUNICIPAL DE SÃO PAULO, PRAÇA FERNANDO COSTA E PRAÇA
ROOSEVELT.**

ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA

ÍNDICE

SUMÁRIO

1. OBJETO.....	3
2. DESCRIÇÃO DO OBJETO.....	3
2.1 LOCALIZAÇÃO DOS ESTACIONAMENTOS.....	4
2.2 QUANTIDADE DE VAGAS	Erro! Indicador não definido.
PLANO DE TRABALHO.....	Erro! Indicador não definido.
3 PROJETO ARQUITETÔNICO	Erro! Indicador não definido.
4 PROJETOS COMPLEMENTARES	Erro! Indicador não definido.
5 ESTUDOS AMBIENTAIS	Erro! Indicador não definido.
6 ESTUDOS DE IMPACTO NO TRÁFEGO	Erro! Indicador não definido.
7 EXECUÇÃO DAS OBRAS.....	Erro! Indicador não definido.

1. OBJETO

O presente documento faz parte dos Anexos Técnicos do Edital de Concorrência realizada pela PREFEITURA DE SÃO PAULO, através da SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, para a concessão comum em que se pretende a implementação, manutenção e operação dos estacionamentos públicos do Mercado Municipal de São Paulo, Praça Fernando Costa e Praça Roosevelt e tem por objeto apresentar considerações pertinentes à elaboração e execução dos projetos.

Será de responsabilidade do CONCESSIONÁRIO a obtenção de todas as licenças, certidões, alvarás e autorizações, de qualquer natureza, necessárias ao pleno exercício de suas atividades, nos termos da legislação vigente, bem como o atendimento em tempo hábil das providências exigidas pelos órgãos competentes, correndo por sua conta as despesas correspondentes.

2. DESCRIÇÃO DO OBJETO

O presente Termo de Referência tem como finalidade subsidiar a elaboração de projetos de arquitetura e complementares (engenharia), bem como o desenvolvimento de estudos necessários à aprovação e execução, mediante concessão comum dos estacionamentos públicos do Mercado Municipal de São Paulo, Praça Fernando Costa e Praça Roosevelt. As diretrizes para a operação dos empreendimentos estão

apresentadas no Caderno de Encargos e Documentos Técnicos, conforme demais anexos deste edital.

Fazem parte do objeto os seguintes estacionamentos: Mercado Municipal de São Paulo, Praça Fernando Costa e Praça Roosevelt, sendo que, além de se obrigar a operar e manter os três estacionamentos, o futuro concessionário deverá construir a infraestrutura dos dois primeiros estacionamentos e instalar os equipamentos necessários à operação do estacionamento da Praça Roosevelt. O estacionamento da Roosevelt, localizado sob a praça de mesmo nome, será entregue ao futuro concessionário, que ficará responsável, como já dito, pela instalação dos equipamentos, tal como descritos no Anexo VII – Documentos Técnicos – CAPEX e OPEX, sua operação e manutenção.

2.1 LOCALIZAÇÃO DOS ESTACIONAMENTOS

Mercado Municipal de São Paulo

O estacionamento Mercado Municipal de São Paulo deverá ser construído em área pública localizada no subsolo da Avenida Mercúrio, no trecho entre a Avenida do Estado e a Rua da Cantareira, inclusive sob parte de estacionamento rotativo atualmente existente no nível do solo no entorno do Mercado Municipal.

A figura a seguir define o local onde o empreendimento deverá ser construído. Pode ser assim descrita sua exata localização: segue pelo alinhamento do passeio na Avenida Mercúrio até sua interseção com a

Rua da Cantareira; seguindo por essa pelo alinhamento predial até seu encontro com as edificações pertencentes ao Mercado Municipal, mantendo afastamento de 5 (cinco) metros dessas; segue em linha imaginária com afastamento de 5 (cinco) metros dos edifícios até o encontro com o alinhamento predial na interseção com a Avenida do Estado; segue por fim pela Avenida do Estado até o ponto inicial.



Figura 1 – Área de ocupação do estacionamento Mercado Municipal

Elaboração TTC

É importante destacar que a ocupação da área descrita deve ficar restrita a uma cota de 1,5 (um e meio) metro de profundidade, devendo essa faixa ficar livre para instalação de redes e equipamentos públicos.

Praça Fernando Costa

O estacionamento da Praça Fernando Costa deverá ser construído em área pública, no subsolo da Praça Fernando Costa, a 1,5 (um e meio) metro de profundidade, conforme detalhado na figura a seguir. A área

disponível para execução das obras corresponde à própria área da praça, excetuando-se os canteiros localizados nas proximidades da interseção da Rua 25 de Março com trecho viário que a interliga com a Rua Dr. Bittencourt Rodrigues.

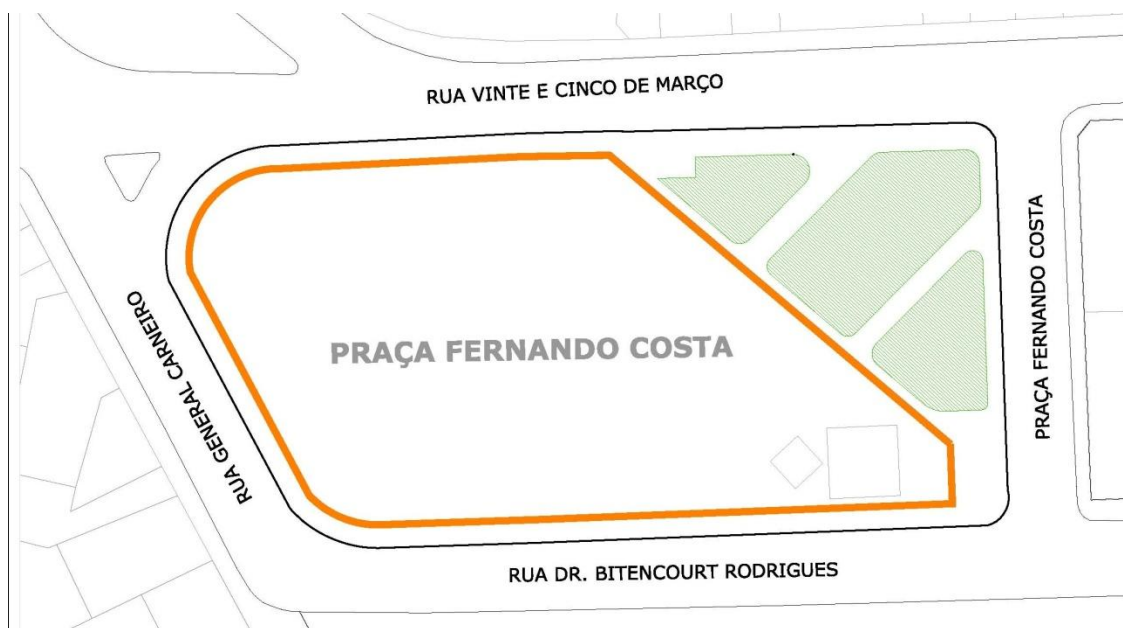


Figura 2 – Área de ocupação do estacionamento Fernando Costa

Elaboração TTC

Praça Roosevelt

O estacionamento Roosevelt situa-se no subsolo da Praça de mesmo nome, tendo seus dois acessos pela Rua Martinho Prado.

A garagem, com dois pavimentos, deverá ser entregue em janeiro de 2013, após conclusão de reforma estrutural realizada pela Secretaria de Infraestrutura e Obras do Município de São Paulo, ficando o futuro

CONCESSIONÁRIO responsável pela instalação dos equipamentos necessários para o início das operações.

2.2 QUANTIDADE DE VAGAS

A quantidade de vagas para operação dos estacionamentos sob concessão será definida pelo futuro CONCESSIONÁRIO, de acordo com os seguintes parâmetros.

De acordo com o estabelecido nos anexos 3.4.B.1., 3.4.B.2. e 3.4.B.3., respectivamente Projetos Funcionais de Referência das garagens Mercado Municipal de São Paulo, Praça Fernando Costa e Praça Roosevelt, foram estabelecidos os totais de vagas para cada estacionamento.

As quantidades de vagas definidas nos projetos de referência foram determinadas, considerando-se o sistema de autosserviço, através do qual o usuário acessa as vagas com o seu veículo, levando consigo as chaves e, na saída, após o pagamento, retira o carro da mesma vaga. O CONCESSIONÁRIO poderá prever outros sistemas de operação dos estacionamentos, todavia, a quantificação de vagas propostas deverá atender esta mesma condição (sistema de autosserviço).

Com base no total de vagas, definido nos projetos de referência, o CONCESSIONÁRIO definirá a quantidade de vagas de seus projetos, as quais poderão variar entre o mínimo de 90% (noventa por cento) e o máximo de 140% (cento e quarenta por cento) do total de vagas previstas nos projetos de referência.

Caso o CONCESSIONÁRIO opte pela operação dos estacionamentos, ou parte deles por **processo automatizado de acesso às vagas**, os totais de vagas propostos também deverão obedecer os limites do parágrafo anterior.

Ainda para o caso da opção pela operação dos estacionamentos, ou parte deles, **por processo automatizado de acesso às vagas**, as dimensões da(s) garagem(s) proposta(s) deverá(ão) ser suficientes para atender às condições de operação da garagem pelo sistema de auto-serviço, possibilitando o atendimento do patamar mínimo de vagas previsto, ou seja, 90% (noventa por cento) do total de vagas previstas nos projetos de referência.

Define-se **processo automatizado de acesso às vagas** o sistema de guarda de veículos onde o cliente deixa seu veículo trancado e com o freio de mão acionado, em local apropriado e o veículo é transportado para a vaga tanto no acesso como na saída, por processo totalmente automatizado, através de equipamentos apropriados sem o contato de funcionários do estacionamento.

Ressalta-se que para o estacionamento da Praça Roosevelt, que se encontra em processo de reforma, a variação do total de vagas propostas em relação ao projeto de referência deverá ser obtida através de uma melhor distribuição das vagas, respeitados os padrões exigidos pela legislação vigente ou a utilização do **processo automatizado de acesso às vagas** sem, contudo, considerar a execução de obras para a ampliação física do estacionamento.

As vagas para motocicletas e bicicletas propostas nos projetos do CONCESSIONÁRIO deverão atender o limite mínimo de 10% das vagas para autos respectivamente.

A tabela apresentada a seguir mostra os valores previstos nos projetos funcionais de referência descritos nos anexos 3.4.B.1., 3.4.B.2. e 3.4.B.3., bem como os limites máximos e mínimos a serem obedecidos pelo CONCESSIONÁRIO.

Tabela – Limites de quantidades de vagas conforme projetos de referência

ESTACIONAMENTO	PROJETO REFERÊNCIA	LIMITE MÍNIMO	LIMITE MÁXIMO
Mercado Municipal	555	500	777
Praça Fenando Costa	495	446	693
Praça Roosevelt	329	296	461

PLANO DE

TRABALHO

O Plano de Trabalho se caracteriza pelo planejamento de todas as etapas a serem desenvolvidas até o início das operações. Esse Plano deverá conter, no mínimo:

- 1) Estrutura de coordenação e organização dos trabalhos, considerando suas atribuições e responsabilidades;
- 2) Descrição dos procedimentos para realização das etapas a serem desenvolvidas até o início das operações;
- 3) Planejamento das atividades, incluindo cronograma de trabalho.

O Plano de Trabalho deverá ser concluído, considerando todos os detalhes necessários, em até 30 (trinta) dias da data de

assinatura do contrato, prorrogáveis por igual período, em caso de justo motivo.

3 PROJETO ARQUITETÔNICO

O projeto arquitetônico deverá considerar as leis municipais que especificam as normas para edificações, bem como o estabelecido na legislação de uso e ocupação do solo. As informações mínimas necessárias para sua apresentação são:

- 1) Estudo topográfico;
- 2) Memorial descritivo do projeto;
- 3) Planta de situação dos empreendimentos;
- 4) Plantas, cortes e elevações necessárias; e
- 5) Leiaute com a distribuição das vagas e Plano de Circulação.

Os anexos 3.4.B.1., 3.4.B.2. e 3.4.B.3. – Projetos Funcionais de Referência - apresentam subsídios para o desenvolvimento dos projetos arquitetônicos a serem elaborados. Os projetos funcionais contidos nos anexos servem apenas como referência para a elaboração do Projeto Executivo.

Para o estacionamento Roosevelt, que se encontra em processo de reforma estrutural, deve ser apresentado apenas o item 5 (cinco), Leiaute com a distribuição das vagas e Plano de Circulação.

Os projetos arquitetônicos deverão ser concluídos, considerando todos os detalhamentos necessários, no prazo máximo de 120 dias da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por igual período, em caso de justo motivo.

4 PROJETOS COMPLEMENTARES

Os estudos de arquitetura deverão permitir a plena caracterização dos projetos complementares, cujo conteúdo mínimo deverá compreender:

- 1) Estudo geotécnico;
- 2) Projeto estrutural;
- 3) Projeto de instalações elétricas;
- 4) Projeto de instalações hidrossanitárias;
- 5) Projeto de drenagem;
- 6) Sistema de combate a incêndio;
- 7) Sistema de ventilação mecânica;
- 8) Projeto de remoção de interferências;
- 9) Sistema de captação, registro e transmissão de imagens;
- 10) Sistema de Automação;
- 11) Projeto de Comunicação Visual; e
- 12) Projeto de Sinalização de Obras e Desvio de Tráfego.

Caso o CONCESSIONÁRIO opte pela operação dos estacionamentos, ou parte deles, por **processo automatizado de acesso às vagas**, deverá ser apresentado o Projeto de Estruturas Metálicas correspondente ao sistema de guarda de veículos adotado.

Para o estacionamento Roosevelt, os projetos complementares deverão ser elaborados apenas para os itens 3 (três), 4 (quatro), 6 (seis), 7 (sete), 9 (nove), 10 (dez), 11 (onze) e o previsto no último parágrafo, caso seja adotada a opção permitida.

A apresentação dos projetos deverá ser composta por elementos que permitam sua plena caracterização, tais como:

- 1) Plantas e desenhos do projeto;
- 2) Relatórios de projeto;
- 3) Memórias de cálculo dos quantitativos; e
- 4) Cronogramas físicos de implantação.

Os projetos complementares deverão ser concluídos, considerando todos os detalhamentos necessários, no prazo máximo de 120 dias da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por igual período, conforme previstos nos termos desse edital e seus anexos.

5 ESTUDOS AMBIENTAIS

Para a execução e operação dos empreendimentos, considerou-se a obtenção de diferentes licenças nos órgãos municipais/estaduais competentes. Além das aprovações pertinentes aos detalhes técnicos de projeto, que deverá observar a legislação municipal, como Código de Obras e as leis de Uso e Ocupação do Solo, faz-se necessária a obtenção de licenças específicas de caráter ambiental/urbanístico.

Considerando tais premissas, o CONCESSIONÁRIO deverá cumprir as exigências legais, de modo a garantir a obtenção das referidas licenças, apresentando, se for o caso, eventuais estudos requeridos pelo órgão licenciador, tais como:

- EIA/RIMA (se houver);
- EVA; e
- EIV/RIV.

Os detalhamentos pertinentes ao tema encontram-se no Anexo 3.5 – Estudo ambiental.

6 ESTUDOS DE IMPACTO NO TRÁFEGO

Os procedimentos para aprovação dos projetos e execução das obras dos estacionamentos necessitam prever a minimização de seus impactos no sistema viário. Desta feita, deve o interessado observar o que dispõe a Lei Municipal Nº 15.150/10, que estabelece normas para aprovação de empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego (PGT).

Segundo a respectiva lei, são considerados pólos geradores de tráfego:

- Edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego – AET;
- Edificações não residenciais com 280 (duzentos e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do município.

A aprovação para execução das obras de empreendimentos considerados PGT depende de avaliação prévia da CET, que elabora estudos, que quantificam a capacidade de atração e geração de viagens do empreendimento, identificando, assim, os impactos gerados no sistema viário de acesso. São ainda analisadas as condições de segurança dos pedestres, áreas de embarque e desembarque e a disponibilidade de vagas. Tal documento irá definir medidas mitigadoras e compensatórias que minimizem os problemas decorrentes da implantação e operação dos estacionamentos.

Esse estudo é encaminhado à Secretaria Municipal de Transportes (SMT), que, a seu turno, emite a Certidão de Diretrizes, documento no qual se determina os parâmetros a serem seguidos nos projetos, bem como as melhorias viárias necessárias. Somente de posse desse documento, o CONCESSIONÁRIO poderá obter aprovação de seu projeto na Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB).

A execução das medidas propostas pela Certidão de Diretrizes será acompanhada pela CET, que, após a conclusão das medidas determinadas, deverá encaminhar relatório técnico ao Departamento de Operações do Sistema Viário – DSV. Este, por sua vez, irá emitir o Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo – TRAD, utilizado para obtenção do HABITE-SE.

7 EXECUÇÃO DAS OBRAS

Para proceder à execução das obras, o CONCESSIONÁRIO deverá obter a aprovação dos projetos e as respectivas licenças de execução junto aos órgãos municipais e estaduais.

Em caso de interferência viária, o processo de construção e ocupação da via deverá ser discutido e aprovado pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET por meio do Departamento de Estudos de Impactos de Obras – DEO, que emitirá as autorizações necessárias para a ocupação do leito viário.

Da mesma forma, o CONCESSIONÁRIO deverá providenciar os Projetos de Desvio de Tráfego e Sinalização de Obras, arcando com os custos de sua implantação, assim como da sinalização definitiva quando da liberação da via.