

**CONCORRÊNCIA Nº 001/2015-SMT-GAB
GRUPO ESTRUTURAL
(PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051.567-8)**

**CONCORRÊNCIA Nº 002/2015-SMT-GAB
GRUPO LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL
(PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051.569-4)**

**CONCORRÊNCIA Nº 003/2015-SMT-GAB
GRUPO LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO
(PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051.573-2)**

BOLETIM DE ESCLARECIMENTOS Nº 001/2015-SMT-GAB

OBJETO: DELEGAÇÃO, POR CONCESSÃO, DA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA CIDADE DE SÃO PAULO.

A COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO com intuito de dirimir dúvidas e de acordo com o disposto no item 23.2. dos respectivos Editais, expede o presente documento, que está sendo publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo (D.O.C.) e no site da Secretaria Municipal de Transportes – SMT - <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes>, contendo as respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, conforme segue:

GRUPO I

Questão 01:

“7. Capítulo IV – Da Remuneração pelos Serviços (Anexo 4.6 – item 4.6.4.) - Quais os consectários de mora, na hipótese de o Poder Concedente efetuar pagamentos devidos à Concessionária, após o 5º (quinto) dia útil da efetiva prestação dos serviços?”

Resposta 01:

Não há.

Questão 02:

“10. ANEXO 8 – A – Item 7.6.2.

Os funcionários das empresas de transporte coletivo que possuem os “cartões funcionais” passarão a ser registrados, uma vez que eles não são computados atualmente?”

Resposta 02:

Podem vir a ser registrados, mas não serão computados.

Questão 03:

“14. ANEXO IV – Item 2.

O critério de remuneração, previsto no edital, não se apresenta conflitante com os termos da Lei 13.241/01?”

Resposta 03:

Não. Está de acordo com a Lei nº 13.241/01 e o Decreto nº 56.232/15.

Questão 04:

“15. ANEXO IV – Item 2.2.1.3.

A fórmula da remuneração contempla ponderação por um índice de qualidade, o qual prevê, dentre outros, penalidades por descumprimentos de partidas, diretamente na operação do dia.

Sendo assim, os enquadramentos G16, G48 e G49 do RESAM serão cancelados ou revisados, visto que, do contrário, o desconto seria duplicado?”

Resposta 04:

Serão cancelados ou revisados, quando duplicados.

Questão 05:

“20. ANEXO 4.8. - MEMÓRIA DE CÁLCULO - REMUNERAÇÃO POR VEÍCULO OPERACIONAL COM E SEM AR CONDICIONADO.

Na relação de itens embarcados, por que não está considerado o investimento na aquisição e instalação do “Wi-Fi”, previsão essa constante da minuta para consulta pública?”

Resposta 05:

O investimento em Wi-Fi deverá ser viabilizado por exploração comercial.

Questão 06:

“21. ANEXO 4.8. METODOLOGIA REMUNERAÇÃO - Tabela 3. Memória de cálculo de P1 para rede da madrugada - mão de obra operacional.

A despeito do comunicado nº 02, publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo no dia 05/11/15, indaga-se: Por que, para os motoristas e cobradores que trabalharão na rede da madrugada, não há previsão de 3 dias para treinamento, como os demais profissionais da operação normal?”

Resposta 06:

Considerou-se que o ajuste de escala de 3% para as linhas noturnas é suficiente para abranger tempo de treinamento.

Questão 07:

“22. ANEXO 4.8 - MEMÓRIA DE CÁLCULO - REMUNERAÇÃO POR VEÍCULO OPERACIONAL COM E SEM AR CONDICIONADO.

Para veículos com investimento inicial antecipado, o valor de venda é 8,65% e não 5% do preço do veículo novo, como os demais. Para se atingir o percentual de 8,65%, é necessário que a vida total do veículo seja de 12 anos e não de 10 anos?

O Edital traz alguma previsão no sentido desses tipos de veículos possuírem idade máxima de 12 anos?”

Resposta 07:

Não.

Questão 08:

“23. ANEXO 4.8. METODOLOGIA REMUNERAÇÃO - GRUPO ESTRUTURAL

Na Tabela 9 “Valores mensais por veículo para peças e acessórios – P3 em R\$”, não consta o Articulado de 21 metros nos tipos de veículos.

Pode ser considerado o valor constante na Tabela 11 na coluna P3?”

Resposta 08:

Sim.

Questão 09:

“24. ANEXO 9.3. - FLUXOS CONSOLIDADOS.

Nas projeções de custos dos fluxos de caixas consolidados foram consideradas as obrigações previstas no item 15.5 do Edital?

Se positiva a resposta, em que item de custo tais exigências foram apropriadas?

Resposta 09:

Sim, nas despesas administrativas.

Questão 10:

“25. ANEXO 9.1. MANUAL DE PREENCHIMENTO DO FLUXO DE CAIXA.

O item 2.2 do referido manual não está conflitante com o disposto no item 15.5 do Edital, quanto ao percentual do valor do contrato?”

Resposta 10:

No item 2.2. do Anexo 9.1, onde lê-se “garantia no montante equivalente a 0,5%(meio por cento) do valor do contrato”, leia-se “garantia no montante equivalente a 1% (um por cento) do valor do contrato”, conforme item 15.5 do Edital, entre outros.

Questão 11:

“26. ANEXO 4.8 - MEMÓRIA DE CÁLCULO - REMUNERAÇÃO POR VEÍCULO - DADOS GERAIS e ANEXO 9.3 ESTUDO DE VIABILIDADE – item 9.2.1.2. Custo com Pessoal Operacional – “Composição dos Encargos Sociais”.

Na composição dos Encargos Sociais, de 38.44%, nota-se que não foi considerado o percentual de 0,6% referente ao SEBRAE (Sistema “S”), contribuição essa que as empresas de transporte coletivo de passageiros estão obrigadas a recolher, pelo enquadramento no código 612 do FPAS.

Se este percentual for inserido na composição de encargos sociais, o percentual total aplicado sobre os salários dos trabalhadores do setor irá para 39,14%.

Por que esta obrigação não foi contemplada na composição dos encargos sociais?”

Resposta 11:

No estudo de viabilidade, o percentual referente ao SEBRAE está alocado junto com o aviso prévio, não alterando o valor total de encargos sociais, tampouco os valores estimados dos contratos.

Questão 12:

“27. ANEXO 4.8- MEMÓRIA DE CÁLCULO - REMUNERAÇÃO POR VEÍCULO OPERACIONAL COM AR CONDICIONADO.

A base do valor para venda do veículo Articulado de 21 metros considerada foi de R\$ 855.000,00.

O valor correto não seria de R\$ 900.000,00?

Se positiva a resposta, a alteração desse valor modifica os valores dos contratos, notadamente dos lotes que utilizarão esse tipo de veículo?”

Resposta 12:

Considerou-se no estudo de viabilidade um valor de venda menor, por se tratar de tecnologia veicular não disponível no mercado, sem histórico de venda. Nesse sentido, não se faz necessária a alteração do valor e modificação dos valores dos contratos.

Questão 13:

“28. ANEXO 4.8 - MEMÓRIA DE CÁLCULO - REMUNERAÇÃO POR VEÍCULO - DADOS GERAIS e ANEXO 4.8 - MEMÓRIA DE CÁLCULO - REMUNERAÇÃO POR VEÍCULO OPERACIONAL SEM AR CONDICIONADO.

Os Índices de Consumo de Lubrificantes para “Padron” 15 metros estão divergentes nos quadros de custo e no demonstrativo de custos e parâmetros por tipologia, utilizados no fluxo de caixa. (0,0159 ou 0,0468).

Essa divergência interfere nos valores de remuneração do “Padron” 15 metros?”

Resposta 13:

É necessário considerar os seguintes valores para a Parcela 4 da remuneração para os veículos padron 15M:

Dicriminação	Anterior	Corrigido
P4 sem ar condicionado	18.801	18.621
P4 com ar condicionado	19.410	19.232

Como a rede de referência não considera a tecnologia de Padron 15 metros, este esclarecimento não altera a formulação da proposta.

Questão 14:

“29. Os questionamentos n^os 26, 27 e 28 não alteram os valores contratuais, com reflexos nas propostas comerciais e, portanto, não restam por ensejar a reabertura de prazo?”

Resposta 14:

Não alteram.

Questão 15:

“Considerando que o modelo do edital para apresentação de proposta comercial anexo 9.2, exemplifica que deve ser apresentado conjuntamente com a proposta o descrito no anexo 9.1, ou seja, planilhas do programa Excel dentre outros tipos. Indaga-se quanto a forma de apresentação destes documentos que deverão seguir em conjunto com a proposta comercial, deverão ser impressos e físicos ou apresentados em forma digital? Se digital, deverão ser gravados em qual tipo de mídia eletrônica?”

Resposta 15:

Deverão ser impressos e apresentados na forma digital, em DVD.

Questão 16:

Na aplicação das fórmulas contábeis descritas no edital no seu item 8.3.3, uma empresa que não possua índice de passivo circulante pelo simples fato de não possuir tal tipo de elemento financeiro a época da elaboração e registro do seu balanço contábil do último exercício na forma da lei, poderá considerar o descrito no parecer técnico em anexo, ou seja, utilizar o coeficiente 1 (um) em substituição ao 0 (zero) para o item “passivo circulante” na elaboração dos cálculos?

Resposta 16:

Caso a proponente não possua registros de valores no seu passivo circulante, deverá ser adotada as orientações constantes no Parecer Técnico do CFC- Conselho Federal de Contabilidade de nº 13/04, para o cálculo dos indicadores econômico-financeiros exigidos no item 8.3.3 dos Editais de Concorrência nº 001/2015. SMT-GAB, 002/2015.SMT-GAB e 003/2015.SMT-GAB.

Questão 17:

“Item do edital: Anexo 5.1,1 – Item 11.24.4

Sistema de mídia televisiva

Entendemos que a publicidade nos veículos, por mídia televisiva e por mídias digitais gerará receitas adicionais para a concessionária. Está correto o entendimento?”

Resposta 17:

Sim, observado o disposto no Art. 18 do Decreto Municipal nº 56.232/15 e Portarias 127/13-SMT.GAB e 013/15-SMT.GAB.

Questão 18:

“Item do edital: Anexo 9.3 – Estudo de Viabilidade Econômico – financeira e Item 9.1.2 – Investimento em equipamentos embarcados

Conforme o item 3.33 do edital a concessionária deverá providenciar a instalação do sistema Wi-Fi, pontos de cargas de bateria de celulares e letreiros eletrônicos nos novos veículos. Para os veículos que estejam dentro da sua idade máxima de uso, terão o prazo de até 08 (oito) meses, contados da assinatura do contrato, para a implantação do Wi-Fi.

O valor do investimento em Wi-Fi deve ser considerado no item 9.1.2 (investimento e, equipamentos embarcados), para não prejudicar a fórmula de composição da remuneração P. Está correto o entendimento?”

Resposta 18:

Não, para o fluxo de caixa não deve ser considerado o custo com equipamentos Wi-Fi.

Questão 19:

“Anexo 4.8 – Memória de Cálculo – Remuneração por veículo operacional com ar condicionado

Existem dois valores de remuneração para o mesmo tipo de veículo (Articulado 23m). Entendemos que o valor a ser considerado é de R\$ 63.025. Está correto este entendimento?”

Resposta 19:

No Anexo 4.8 (Memória de Cálculo – remuneração por veículo operacional com ar condicionado) o valor de R\$ 61.838 refere-se ao Articulado 21 metros, e o valor de R\$ 63.025, ao Articulado 23 metros, conforme coluna “FLUXO TIR 9,97%” na Tabela 12 do item 2.1.5.3 do Anexo 4.8 (Metodologia de Remuneração).

Questão 20:

“Anexo 4.8 – Metodologia de remuneração articulação regional – item 2.1.3.1.1

As tabelas 8 (Memória de cálculo de P2 – R\$/quilômetro rodado) e 9 (tabela 9. Valores mensais por veículo para peças e acessórios – P3 em R\$) dispõem de tecnologias diferentes. Entendemos que para não prejudicar o cálculo de remuneração seria necessária a utilização dos mesmos critérios nas duas tabelas. Está correto o entendimento?”

Resposta 20:

O valor de P3 para articulado 21m está discriminado nas tabelas 11 e 12 e no anexo 4.8 (Memória de Cálculo – Remuneração por veículo – Dados Gerais), devendo assim ser considerado.

Questão 21:

“Anexo 4.8 – Metodologia de Remuneração Articulação Regional Item 2.1.1.1
2.1.1.1. Somente serão remunerados os valores adicionais ao previsto em 2.1.1 que tenham sido previamente autorizados pelo CCO, de acordo com os procedimentos pré-estabelecidos, ou em casos de anormalidades, ter obtido a autorização do órgão gestor. Qual será o procedimento e o prazo para autorização do órgão gestor?”

Resposta 21:

Conforme disposto no Anexo 8-B do Edital, será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, um Grupo Executivo com objetivo de normatizar a Operação Controlada a ser implantada em todo sistema de transporte. Este grupo deverá ser formado por técnicos do Órgão Gestor e técnicos da Pessoa Jurídica Única representante das concessionárias.

Questão 22:

“Anexo 4.8 – Metodologia de Remuneração Articulação Regional Item 2.1.4.4.1
2.1.4.4.1. A medição da frota disponibilizada se dará por faixa horária (de hora em hora), por linha e por tipo de veículo ao longo de toda a operação diária, consolidando-se o número global por concessionário. Esses dados serão disponibilizados aos concorrentes?”

Resposta 22:

Os dados serão medidos conforme as Ordens de Serviço a serem emitidas. As medições estarão disponíveis aos operadores para eventuais contestações conforme item 2.1.7.1.3 do anexo 4.8 (Metodologia de Remuneração).

Questão 23:

“Edital Item 3.5
A relação das linhas que compõe os serviços de cada lote é fator preponderante no equilíbrio-financeiro do contrato. Na medida que o Poder Cedente se reserva a prerrogativa de alterar as linhas durante a vigência do contrato, de que forma será assegurado ao operador o equilíbrio financeiro do contrato?”

Resposta 23:

A metodologia de remuneração ajusta seu valor conforme a efetiva disponibilização de serviços. Assim alterações operacionais, criação, cancelamentos e transferências de linhas são automaticamente considerados. Eventuais desequilíbrios serão tratados na revisão quadrienal do contrato.

Questão 24:

“Edital item 3.8
Na medida em que a demanda (quantidade de passageiros transportados) é fator determinante da remuneração do operador, entende-se que as linhas que compõe os lotes ofertados não poderiam ser transferidos, após a celebração do contrato, para outros concessionários não vencedores do certame, sobre pena de causar desequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esse entendimento está correto?”

Resposta 24:

Não, nos termos do §3º do Artigo 12 do Decreto Municipal nº 63.025/15.

Questão 25:

“Anexo III Item 3.4.1.2
Prevê no Edital que as linhas contempladas na Rede de Referência terão caráter provisório durante os primeiros 90 dias de sua implantação.

Quais critérios serão adotados pelo Poder Cedente para o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso após esse prazo inicial de 90 dias sejam necessárias modificações nas linhas?”

Resposta 25:

A metodologia de remuneração ajusta seu valor conforme a efetiva disponibilização de serviços. Assim alterações operacionais, criação, cancelamentos e transferências de linhas são automaticamente considerados. Eventuais desequilíbrios serão tratados na revisão quadrienal do contrato.

Questão 26:

“A – Com relação ao item 3.9.1 do edital, que relata que não serão considerados percursos ociosos de garagens localizadas fora do perímetro de seus lotes para efeito de remuneração e reequilíbrio econômico-financeiro, No caso de uma garagem próxima aos limites do perímetro não será considerada nenhuma quilometragem ociosa?”

Resposta 26:

Serão considerados a quilometragem e o tempo limite estabelecidos na Ordem de Serviço Operacional.

Questão 27:

“B – Não foi levado em consideração horas extras para fiscalização, uma vez que os fiscais deverão permanecer nos pontos das 05:00 as 00:00 .Em resposta a pergunta 50 dos questionamentos da consulta pública, a resposta foi que cabe ao operador adequar sua escala para minimizar horas extras, porém foi mantido o código G46 do Resam que consta no anexo II, ou seja é obrigatório a concessionária (sobre pena de multa) manter a fiscalização 19:00 nos pontos terminais e para isso somente estará recebendo 14:00 horas?”

Resposta 27:

O fator de utilização histórico de 0,2577 para fiscais já considera a operação das linhas até o período noturno, já estando neste dimensionamento a necessidade para o período citado.

Questão 28:

“D – Quanto a resposta da questão 105 da consulta publica, relatando que o tempo de preparo do veículo supre o tempo de entrega de fêria do cobrador., entendemos que nada tem haver entre si essas tarefas ou seja o tempo de preparo do veículo é o tempo utilizado para verificação e preparo dos ônibus para início da operação, já o tempo de entrega de fêria do cobrador é o tempo que o cobrador leva do ponto terminal até a garagem ,utilizando-se de linhas regulares de ônibus (uma vez que na rendição os veículos não voltam para as garagens), e entregar o dinheiro apurado durante sua Jornada, esse tempo atualmente está torno de 25 a 40 minutos, e depende da distância do terminal de cada linha para a garagem , o pagamento desse tempo é obrigatório segundo acordo coletivo. Portanto para adequação dos custos das Concessionárias se faz necessária a apuração desses tempos para fins de remuneração, correto?”

Resposta 28:

No dimensionamento da mão de obra consideramos que o período para o cobrador efetuar a entrega de fêria se dá ao final da jornada, porém não deve ser dimensionada a volta do cobrador, no final da jornada, até a garagem quando o veículo não estiver sendo recolhido. O total de recursos em pecúnia no sistema vem caindo consideravelmente. Assim esta pecúnia é recolhida apenas no retorno do veículo à garagem.

Questão 29:

“E – Quanto ao fator transito para calculo do ICVR, o tempo de cada linha, nas viagens em cada faixa horária poderá ser questionado pela Concessionária? Quem (qual empresa) irá medir diariamente ajustes nos tempos de viagem devido ao transito? Como funcionará a interface da concessionária com quem medirá esses novos tempos diariamente, no sentido da necessidade de revisões?”

Resposta 29:

Todas as medições serão repassadas aos concessionários e haverá a possibilidade de contestação conforme item 2.1.7.1.3 do Anexo 4.8 (Metodologia de Remuneração).

Questão 30:

“F – Será utilizado o fator no Transito para o Fator de Disponibilização de Frota ? Uma vez que o veículo pode sair no horário correto da Garagem e por algum problema viário (que não depende da Concessionária) atrasar seu início de operação.”

Resposta 30:

Não. Trata-se de matéria relacionada à execução contratual e não ao Edital; no início do novo contrato será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, um Grupo Executivo com objetivo de normatizar a Operação Controlada a ser implantada em todo sistema de transporte, conforme disposto no Anexo 8-B (Implantação da Rede de Referência).

Questão 31:

“G – Para remuneração foi levado em consideração o INSS e Pis/Cofins atuais ou seja 2% do faturamento, no caso na alteração na forma de cálculo, como será considerado esse ajuste na remuneração?”

Resposta 31:

Os tributos sobre receita estão considerados na fórmula de remuneração detalhada no item 2.2. do Anexo 4.8 (Metodologia de Remuneração), acompanhando a legislação vigente.

Questão 32:

“Item do Edital – Anexo 9.1 – Quadro 9 - No quadro de depreciação pede-se que a taxa de depreciação seja semestral, mas por se tratar de um quadro com periodicidade anual não deveria ser utilizada a taxa do ano?”

Resposta 32:

Sim, devem ser preenchidas as taxas de depreciação anuais, conforme explicado no Anexo 9.1 (Instruções para Elaboração das Propostas e Declarações).

Questão 33:

“Item do Edital – Anexo 9.3 – Item 9.1.2 - Uma vez que o contador de passageiros é instalado em cada porta do veículo, o valor desse investimento não deveria ser diferente para veículos com maior quantidade de portas (Articulados)”

Resposta 33:

Não. É um valor referencial por veículo, e não pelo número de portas de cada veículo.

Questão 34:

“Pergunta 1) Critérios de depreciação

a) Depreciação de veículos, tendo como base os anexos da licitação para efeito de depreciação contábil dos veículos devem ser considerados uma taxa anual de 20% em 5 anos com valor residual igual a zero.

b) Depreciação em equipamentos de garagem (Quadro 27) deve ser considerada uma taxa anual de 5% em 20 anos com valor residual igual a zero.

Este entendimento está correto?”

Resposta 34:

Os critérios de depreciação relatados na pergunta foram utilizados no Anexo 9.3 (Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira). Na proposta comercial, os critérios de depreciação são definidos pelo concessionário, devendo estar de acordo com a legislação tributária, as normas contábeis e demais critérios da proposta.

Questão 35:

“Pergunta 2) Equipamentos embarcados (Quadro 9)

O Anexo 4.8 Memória de Cálculo Remuneração por Veículo Operacional com ar condicionado apresenta como quantitativo de contador de passageiros um valor unitário de R\$ 3.500 por veículo independente da tecnologia. Embora as tecnologias tenham um número de portas distintas, deve ser considerado o informado no Anexo 4.8 para todos os veículos.

Este entendimento está correto?”

Resposta 35:

Sim.

Questão 36:

“Pergunta 3) O Quadro 17 a célula F13 calcula o custo por quilometro referenciado sendo referenciado energia elétrica com óleo de motor (+’10!G14*’8!’\$C24) e assim sucessivamente. Entendemos que a formula deve ser alterada para (’10!G13*8!’\$C24). Este entendimento está correto?”

Resposta 36:

Assunto tratado no Comunicado nº 03 da Concorrência.

Questão 37:

“Pergunta 4) Os quadros 12 e 21 – Cálculo da rodagem. As fórmulas apresentadas consideram a duas vezes as recapagens. Alteramos as tabelas considerando PNEUS + RECAPAGENS ao invés de RECAPAGENS na primeira linha e não consideramos apenas RECAPAGEM na quarta linha. Este entendimento está correto? Em caso negativo informar o critério a ser considerado.”

Resposta 37:

Assunto tratado no Comunicado nº 03 da Concorrência.

Questão 38:

“Pergunta 5) Quadro 13 para o preenchimento de horas totais mensais deve ser considerado conforme as informações apresentadas no Anexo 9.3 Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira o valor total de horas operadas dividido pela frota operacional. Este entendimento está correto? Em caso negativo informar o critério a ser considerado.”

Resposta 38:

As informações apresentadas no Anexo 9.3 é uma referência para preenchimento do Quadro 13 da proposta comercial. Outros valores podem ser considerados, desde que tecnicamente justificáveis.

GRUPO II

Questão 01:

Observação: Em documentos do presente edital (e em todas as versões anteriormente publicadas) o nível IP (*Ingress Protection*) definido para a UCP é IP31, conforme Caderno 2, página 15, item 5.1.9, letra b. Porém na especificação do Anexo 7-A, item 06, página 35, o nível IP é definido em IP54. Sugestão: Pensando na solução da ETRA, UCP e Terminal de Dados do Motorista são equipamentos separados. O grau de proteção se faz excessivo, pois a UCP é instalada juntamente à caixa de fusíveis do ônibus, aumentando a proteção (por não estar externa) contra a incidência direta de água, poeira e vandalismo. Vide ficha técnica do equipamento ETRA anexo (folha 4, 5 e 6). Concordamos com o nível IP54 para a UCP, desde que UCP e Terminal de Dados do Motorista sejam um mesmo equipamento. Sendo equipamentos separados, entendemos que o nível exigido é acima do praticado e recomendado.

Resposta 01:

Este comentário está de acordo com o entendimento da SPTrans. Informamos que os órgãos homologadores já estão instruídos de como proceder nesses casos;

Questão 02:

Observação: Software – CCO:

- Investimento valores – 221 milhões (SAE+PLAN+FROTA+ESCALA=7.5.3 do Edital Antigo);
- Precisamos conhecer os detalhes do escopo de Software;
- Homologação e atestados: como vão definir / comparar e avaliar o software que a SPTrans está pretendendo contratar;
- SPOC = Sistema de planejamento e operação e controle: aquisição do data Center, valor não incluído no orçamento e também necessitamos saber quem fará a contratação SPTrans ou Operadores?
- Empresa global: 90 dias para constituir empresa no edital?

Resposta 02:

- Não há edital antigo;
- Os detalhes do escopo de software estão no Item 7.3., do Anexo 7-A do Edital;
- A SPTrans não está licitando a aquisição de tecnologia. O Edital trata de concessão de serviços de transportes. A SPTrans elaborará em momento oportuno, documento contendo informações para avaliação e homologação do novo sistema de planejamento, operação e controle;
- A aquisição do Data Center e do Sistema de Planejamento, Operação e Controle, será de responsabilidade da pessoa jurídica única a ser constituída pelos novos concessionários;
- Os prazos para constituição das sociedades de propósito específico e da pessoa jurídica única, a serem constituídas pelos novos concessionários, estão definidos no Edital.

Questão 03:

Observação: O Data Center é parte integrante desse edital? De quem será a responsabilidade da aquisição? Qual período e prazo para isso?

Resposta 03:

O Edital trata da concessão de serviços de transportes. A aquisição do Data Center e do Sistema de Planejamento, Operação e Controle será de responsabilidade da pessoa jurídica única a ser constituída pelos novos concessionários. O prazo para implantação do Data Center está previsto no Edital.

Questão 04:

Observação: Além da descrição do WI-FI que não está clara, não há previsão do custo do Wi-Fi na planilha de custos (aproximadamente 20 milhões de reais), tecnicamente pode ser integrado no validador ou UCP, mas devemos homologar então? No caso do validador será homologado? Note-se na tabela FASES DE IMPLANTAÇÃO – Não está listado implantação de WI-FI e os prazos da implantação. Como será garantida a isonomia de padrões técnicos entre os roteadores fornecidos juntamente com a UCP e os roteadores fornecidos com o validador?

Resposta 04:

Sim, o equipamento deverá ser homologado junto com a UCP ou o Validador. A isonomia de padrões técnicos está garantida de acordo com as especificações apresentadas pelo Edital, pela Portaria 060/15 – SMT-GAB, bem como, será garantida a partir da certificação pelos órgãos certificadores disponibilizados pela SPTrans. Os custos de implantação, manutenção e operação de wi-fi para os usuários do Sistema de Transporte Coletivo Público não estão previstos nos investimentos de que trata o Edital.

Questão 05:

Observação: Solução de SW - Também no Anexo 7-A, página 82, Item B (requisitos não funcionais) é descrito que toda a solução deve ser WEB. Este requisito procede, ou se pode haver flexibilização neste ponto? Pois não temos conhecimento de nenhuma solução robusta de transporte no mundo com plataforma WEB.

Resposta 05:

O sistema SIM é totalmente WEB. Portanto, a solução deverá ser 100% WEB.

Questão 06:

Observação: Avisos Sonoros - Será necessário acoplar "buzzer ou emissor sonoro" ao console do motorista ou pode ser realizado pelo sistema de áudio exclusivo do motorista?

Resposta 06:

Sim, pode ser realizado pelo Sistema de Áudio exclusivo do motorista.

Questão 07:

Observação: Como ficou a questão da liberação do protocolo dos validadores e dos HW do validador para comprovação de integração junto ao laboratório?

Resposta 07:

Os protocolos dos validadores estão disponíveis no Edital. Será disponibilizado um equipamento para teste e homologação nos laboratórios de homologação.

Questão 08:

Observação: o Anexo 7-A, item 7.6, páginas 252 a 255, apresenta o custo mensal de manutenção estimado. Quais serão as regras para a definição da empresa fornecedora desses serviços? Será uma empresa única? Uma empresa para cada item listado? De quem será a decisão sobre qual o fornecedor vencedor: a SPTrans, os Concessionários ou uma empresa de terceira parte?

Resposta 08:

A SPTrans não está licitando a aquisição de tecnologia. O Edital trata de concessão de serviços de transportes. As regras para contratação do CCO estão apresentadas no Edital. As regras para os equipamentos embarcados, são aquelas apresentadas para o processo de homologação dos equipamentos junto aos OCD's (Órgãos Certificadores Designados). Os fornecedores serão escolhidos pela pessoa jurídica única a ser constituída pelas sociedades de propósito específico, respeitadas as regras do Edital e as demais condições a serem apresentadas em momento oportuno pela SPTrans. É importante atentar para os capítulos de SLA exigidos no Edital.

Questão 09:

Observação: No Anexo 7-A, foram adicionados novos requisitos para o terminal de dados do motorista (itens 71, 72 e 80). Esses requisitos tratam sobre um leitor de cartões sem contato. Qual o motivo dessa inclusão? Esse leitor será utilizado exclusivamente para a identificação do motorista ao início/término do seu serviço?

Resposta 09:

Devido à necessidade de identificação do Motorista. E sim, será de uso exclusivo para a identificação do motorista.

Questão 10:

Observação: A nível de homologação, qual documentos devemos adotar: os cadernos publicados em março/2015 ou o presente edital? O edital sobrepõe os cadernos?

Resposta 10:

As regras para contratação do CCO estão apresentadas no Edital. As regras para os equipamentos embarcados são aquelas apresentadas para o processo de homologação dos equipamentos junto aos OCD's (Órgãos Certificadores Designados).

Questão 11:

Anexo VI – Item 6.3

Sugestão: Exige o edital que o Centro de Controle Operacional deverá ser dotado de software para controle e gestão da operação do serviço, que deveria ser de propriedade exclusiva da SPTrans. Nessa condição, todos os softwares deverão ser desenvolvidos pela Concessionária, que deverá assegurar ao Poder Cedente a propriedade dos códigos e fontes. É correto esse entendimento?

Resposta 11:

Os Sistemas de Controle, Gestão e Operação poderão ser desenvolvidos ou adquiridos, e adaptados às necessidades da SPTrans. No caso do desenvolvimento exclusivo pela pessoa jurídica única, os códigos e fontes deverão ser da SPTrans. Caso o software seja adquirido pela pessoa jurídica única, as licenças serão de propriedade da SPTrans.

Questão 12:

Anexo VI – Item 6.3 - Sugestão: Na hipótese de resposta afirmativa à pergunta acima, considera-se que nenhum software poderá ser disponibilizado pela concessionária, mediante a contratação de licença de uso de programas, disponíveis no mercado, ainda que tais programas, por se tratarem de produtos de prateleira, gerem custos inferiores à contratação de empresas especializadas para o desenvolvimento completo e integral dos programas demandados pelo Poder Cedente. Está correto este entendimento?

Resposta 12:

Não está correto este entendimento, pois será permitida a aquisição de softwares de prateleiras, desde que adaptados às necessidades da SPTrans.

Questão 13:

Anexo VI – Item 6.3 - Sugestão: O anexo VII do Edital informa que deverão ser fornecidas licenças de uso permanente dos programas instalados no CCO. Pede-se esclarecer essa contradição com o item 6.3 do anexo VI.

Resposta 13:

Valem os entendimentos apresentados nas respostas anteriores (1 e 2).

Questão 14:

Anexo VI – Item 6.3 - Sugestão: Quais os parâmetros (horas de trabalho, quantidade de profissionais alocados no projeto, capacitação e nível superior da equipe técnica e etc.) foram considerados para estimativa de que serão gastos apenas R\$ 220.944.000,00 no desenvolvimento de todos os programas necessários para o CCO?

Resposta 14:

Os valores previstos dos investimentos são apenas valores de referência, baseados em informações do mercado. O edital prevê as condições para reequilíbrio econômico e financeiro do contrato.

Questão 15:

Anexo VI – Item 6.3 - Sugestão: Tabela inserida no item 6.3, do Anexo VI do Edital. Considerando que o Edital informa que o orçamento para aquisição de equipamentos embarcados foi elaborado com base na cotação de R\$ 3,00 para US\$ 1,00, o valor da remuneração da concessionária será corrigido, uma vez que nesta data, diante da desvalorização do Real, US\$ 1,00 já corresponde à R\$ 3,90, causando desequilíbrio econômico-financeiro, a prejuízo da concessionária?

Resposta 15:

O valor da cotação de R\$ 3,00 para US\$ 1,00 é apenas valor de referência. O edital prevê as condições para reequilíbrio econômico e financeiro do contrato.

Questão 16:

Anexo 5.3 – Item 5.3.2.2 - Sugestão: “...Para Garagens. As operadoras deverão realizar a contratação dos serviços de comunicação 3G ou superior...” . No Item em referência, não está especificado o local para instalação do serviço e comunicação 3G. Deve ser considerado que a implantação se dará a partir de novos veículos adicionados à frota?

Resposta 16:

Não. A implantação do serviço de comunicação 3G ou superior, será realizada dentro da solução das empresas fornecedoras de equipamento embarcado, que estão em processo de homologação pela SPTrans, independente de ser veículo novo ou não.

Questão 17:

Anexo 5.3 – Item 5.3.2 - Sugestão: “...Escopo de fornecimento. Os produtos deverão ser atualizados tecnologicamente a partir do 5º ano de uso...”. Quem será o responsável técnico para fazer as atualizações tecnológicas, e quais serão as atualizações?

Resposta 17:

Sim, deverão ser realizadas atualizações tecnológicas, as quais serão definidas pela SPTrans e certificadas pelos órgãos designados.

Questão 18:

Anexo VIII-8A – Cláusula 3.33 - Sugestão: “...A concessionária deverá providenciar a instalação do sistema Wi-Fi, pontos de carga de baterias de celulares e letreiros eletrônicos...” . Entendemos que a concessionária poderá contratar o fornecedor da tecnologia a ser usada, que melhor se enquadrar às suas necessidades, uma vez que não há fornecedor homologado pela gestora. Está correto o entendimento?

Resposta 18:

Não. Está em andamento um processo de homologação para definição de empresas habilitadas, certificadas e aprovadas pela SPTrans para o fornecimento dos equipamentos. A aquisição dos equipamentos deverá ser realizada a partir da lista de fornecedores homologados.

GRUPO III

Questão 01: Item 3.25. *Os veículos atualmente em uso, cujos tipos de acessibilidade foram aprovados nas auditorias pelos Organismos de Inspeção Acreditados pelo Inmetro (OIA), poderão continuar em uso até o final de sua vida útil?*

Resposta 01:

Todos os veículos que irão compor a frota dos proponentes da licitação em curso, deverão ter acessibilidade plena em conformidade com as normas ABNT 15570, 14022 e 15646, de acordo com o que determina o Decreto Federal 5296 de dezembro de 2004.

Questão 02: Item 3.28./3.29./3.29.1/3.29.1.1/3.29.1.2 - *O prazo constante no item 3.29.1, não se mostra conflitante com o prazo fixado no item 3.29.1.2.? A exigência de “guincho provisório” não se mostra conflitante com as características exigidas nos itens 3.28 e 3.29?*

Resposta 02:

Vide Comunicado nº 003/2015-SMT-GAB.

Questão 03: 16. Anexo IV Item 4.4 Indicadores de Auto Gestão - c) Índice de Conservação, manutenção e Limpeza da Frota, ICL - *Os procedimentos de fiscalização levarão em conta o fato de veículo estar em operação há algum tempo, ou seja, durante o dia? Fiscalizações como limpeza Interna/Externa, Iluminação Interna/Externa, Luzes e Lembreiros apagados, dentre outros, serão realizadas quando da saída do veículo da garagem, para o efetivo início do Serviço?*

Resposta 03:

Para efeito de fiscalização de campo, todos os veículos desde o início e ao longo de sua operação serão exigidos os padrões de **Qualidade, Eficiência e Segurança**, previstos no regulamento de Sanções e Multas – RESAM.

Questão 04: 17. Anexo V

a) Anexo 5-1-1 Manual dos Padrões Técnicos de Veículos

- *Item 7.4 – PAINÉL NUMÉRICO DIGITAL INDICADOR DE VELOCIDADE - PNDV
Os PNDV'S atualmente em operação, que possuem mostrador luminoso de cor diferente de “amarelo Âmbar”, poderão continuar em uso até o final da vida útil do veículo?*

Resposta 04:

7.4 – PNDV – Não, deverão estar em conformidade com estabelecido no Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

Questão 05: *Item 10.3 – SISTEMA DE SUSPENSÃO - Os veículos do tipo “Padron” atualmente em uso, que possuem suspensão metálica ou mista, poderão continuar em uso até o final de sua vida útil?*

Resposta 05:

Não, deverão estar em conformidade com estabelecido no Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

Questão 06: *Item 10.5 – SISTEMA DE TRANSMISSÃO*

Os veículos do tipo Padron atualmente em uso, que possuem câmbio mecânico ou automatizado, poderão continuar em uso até o final de sua vida útil?

Resposta 06:

Não, deverão estar em conformidade com estabelecido no Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

Questão 07: *Item 11.4 – PÁRA-BRISA, VIDRO TRASEIRO E JANELAS LATERAIS*

As janelas do tipo corrediça ou do tipo basculante, com travamento individual mecânico, atualmente em uso nos veículos já equipados com sistema de ar condicionado, poderão continuar em uso até o final da vida útil destes veículos?

Resposta 07:

Não, deverão estar em conformidade com estabelecido no Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

Questão 08: Item 11.5 – SAÍDAS DE EMERGÊNCIA

As escotilhas com travamento do tipo individual mecânico, atualmente em uso nos veículos já equipados com sistema de ar condicionado, poderão continuar em uso até o final da vida útil destes veículos?

Resposta 08:

Não, deverão estar em conformidade com estabelecido no Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

Questão 09: Item 11.7 – PISO E TAMPAS DE INSPEÇÃO

A exigência de piso com revestimento térmico é exclusiva para os veículos novos, a serem fabricados com sistema de ar condicionado?

Resposta 09:

Sim.

Questão 10: Item 11.8 – REVESTIMENTO INTERNO

A exigência de revestimento térmico do teto, das laterais, do compartimento do motor e da tubulação do escapamento, é exclusiva para os veículos novos a serem fabricados com sistema de ar condicionado?

Resposta 10:

Sim.

Questão 11: Item 11.20.1 – Painel Eletrônico de Destino (letreiro frontal)

Os PED atualmente instalados nos veículos em uso, que possuem caracteres alfanuméricos de cor diferente da branca, poderão continuar em uso até o final da vida útil destes veículos?

Resposta 11:

Não, deverão estar em conformidade com estabelecido no Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

Questão 12: Item 11.20.2 – Painel Eletrônico Traseiro

Os veículos atualmente em uso, que possuem indicação da linha operada mediante placa ou adesivo posicionados no vidro traseiro, poderão manter este tipo de configuração?

Resposta 12:

Não, deverão estar em conformidade com estabelecido no Manual de Padrões Técnicos de Veículos.

Questão 13: a) Anexo 5-2-1 Infraestrutura Garagem

Item 7.2.5.6.

Estas guias podem não ser contínuas ao longo da valeta, devendo ter um espaço livre para posicionar os pontos de apoio no piso, junto aos eixos do veículo? Indaga-se, pois nos veículos de piso baixo, a presença desta guia pode até ser uma agravante, em caso de acidentes em eventuais movimentações da suspensão do veículo. O uso de tachões ou faixas pintadas no solo podem ser aceitos como opção?

Resposta 13:

Será admitido o posicionamento das guias externamente ao dos pneus dos veículos, desde que compatível com as bitolas dos eixos dos veículos da frota. Não serão admitidos o uso de tachões ou faixas pintadas como guias.

Questão 14: Item 9.4 Compressores de Ar

A quantidade mínima de compressores não deve ser definida, mas estar de acordo com os critérios de cada garagem. Por exemplo, na maioria das garagens, o setor de borracharia trabalha com nitrogênio, dispensando o uso de compressor de ar.

Indaga-se: Serão necessários dois compressores?

Resposta 14:

Quando da utilização de nitrogênio para calibragem de pneus no setor de borracharia, não será necessária a utilização de compressor de ar para esse fim. Deverão ser atendidas as exigências contidas nos itens do anexo V- 5.2.1 do Edital.

Questão 15: Anexo 5.1.1

Item 11.20.1

Painel eletrônico de destino (Letreiro frontal)

A cor dos caracteres alfa numéricos deve ser Branca.

Podemos considerar que a exigência quanto a cor do letreiro, (branca) deverá ser adotada a partir de novas aquisições dos veículos?

Resposta 15:

Não, deverão estar em conformidade com o estabelecido no Manual de Padrões Técnicos de Veículos

Questão 16: Anexo 5.1.1

Item 11.24

Acessórios da Carroceria.

O ônibus deve estar preparado para receber, no mínimo, os acessórios indicados.

Para as adaptações contidas neste item, está correto o entendimento, de que, se dará a partir do recebimento de novos veículos?

Quanto ao letreiro lateral já existe um padrão aprovado (Tela ou Led) ? Favor descrever a especificação faltante no referido anexo.

Resposta 16:

Não, deverão estar em conformidade com o estabelecido no Manual de Padrões Técnicos de Veículos. Quanto ao letreiro lateral, o tipo de tecnologia a ser adotada é a mesma dos letreiros frontal e traseiro. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

GRUPO IV

Questão 01:

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTOS
Tabela 40: Dados referenciais da oferta do lote AR7 (3.06.11); “Aeroporto – Metrô São Judas” Miruna	Na publicação de 14/10/2015, o serviço de referencia (3.06.11) está sendo transferido para o Grupo de Articulação Regional Lote AR7. O pedido de esclarecimento/correção se faz necessário: quanto ao Terminal Inicial do serviço (3.06.11) está localizado dentro da área geográfica do grupo de Articulação Regional Lote AR6. Não cabendo alternativas, solicitamos a regularização da linha (3.06.11) para o Sistema Articulação Regional (AR6) no itinerário proposto na publicação.

Resposta 01:

Conforme o Art. 13, as Áreas Operacionais delimitam as parcelas do território da cidade, estabelecidas por limites geográficos, que servem de referência para a agregação das linhas que constituem os lotes de serviços. § 1º Uma Área Operacional é definida pela agregação de Setores de Ônibus utilizados no planejamento do serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros. No caso específico do serviço 3.06.11 foi vinculada ao lote AR7, sendo mais apropriado levando em consideração o fator associado ao modelo de estruturação do Sistema Integrado, tanto no aspecto traçado e amplitude de operação como de percurso predominante no lote AR7, além disso, a operação desse serviço está diretamente correlacionada com a operação do serviço 4.02.25 vinculado ao mesmo lote.

Questão 02:

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTOS
----------------------------------	------------------------

<p>Tabela 50: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (3.07.03); “Eldorado – Shopping Interlagos”</p>	<p>Na CONSULTA PÚBLICA da outorga da Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros da Cidade de São Paulo, nos termos do Decreto Municipal nº48.042/06, foi apresentado que o serviço (3.07.03) pertencente ao lote AR6 com operação Eldorado – Aeroporto, que estava correto devido à operação de outros serviços (1.03.03) em reforço ao Grupo Estrutural. Contudo, na publicação de 14/10/2015, o serviço de referencia (3.07.03) está sendo transferido para o Grupo Local Distribuidor lote D9 e seccionado no Shopping Interlagos, para justificar a transferência.</p> <p>O pedido de esclarecimento/correção se faz necessário: quanto ao seccionamento e a criação da sobreposição dos Grupos Estrutural/Regional com o Distribuidor que não existe atualmente.</p> <p>Não cabendo alternativas para não penalizar, e criar transferências injustificáveis com sobreposições de Grupos, aumentando à dificuldade e custos operacionais, solicitamos a regularização do serviço (3.07.03) para o Grupo Regional de Articulação lote AR6 com operação até o Aeroporto em suporte ao Grupo Estrutural serviço (1.03.03) em conformidade com a primeira publicação.</p>
---	---

Resposta 02:

Durante o período de consulta cujo objeto é a Delegação por Concessão, da Prestação e Exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na Cidade de São Paulo a Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT analisou as críticas, opiniões, sugestões e os pedidos de esclarecimentos recebidos, entre os dias 9 de julho e 31 de agosto de 2015, nos termos do Decreto Municipal nº 48.042, de 26 de dezembro de 2006. Em função dessas análises foram feitos ajustes técnicos que foram ao encontro da conceituação e reorganização do sistema de transporte, o que se aplica à linha 3.07.03.

Questão 03:

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTOS
<p>Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote AR7 (4.02.25); “Aeroporto – Metrô São Judas.”</p>	<p>Na CONSULTA PÚBLICA da outorga da Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros da Cidade de São Paulo, nos termos do Decreto Municipal nº48.042/06, foi apresentado que o serviço (4.02.25) pertencia ao lote AR0 com operação Aeroporto – Metrô São Judas, que estava errado devido à operação iniciar na região do Grupo de Articulação Regional Lote AR6.</p> <p>Contudo, na publicação de 14/10/2015, o serviço de referencia (4.02.25) está sendo transferido para o Grupo de Articulação Regional Lote AR7.</p> <p>O pedido de esclarecimento/correção se faz necessário: quanto ao Terminal Inicial do serviço (4.02.25) esta localizado dentro da área geográfica do Grupo de Articulação Regional Lote AR6.</p> <p>Não cabendo alternativas, solicitamos a regularização da linha (4.02.25) para o Sistema Articulação Regional (AR6) com operação até a região de Perdizes, na sugestão do itinerário atual da linha 875A/10.</p>

Resposta 03:

Serviço vinculado ao lote AR7, sendo mais apropriado levando em consideração seu traçado e predominância de atendimento ao lote AR7.

Questão 04:

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTOS
---------------------------	-----------------

<p>Tabela 50: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.02.24)</p> <p>“Jd. Ubirajara – Metrô São Judas - C”.</p>	<p>Na CONSULTA PÚBLICA da outorga da Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros da Cidade de São Paulo, nos termos do Decreto Municipal nº48.042/06, foi apresentado que o serviço (4.02.24) pertencia ao lote AR6, que estava correto devido à operação iniciar na região do Grupo de Articulação Regional Lote AR6 e terminar no setor 01 e não criar sobreposição com o Grupo Estrutural (1.03.02).</p> <p>Contudo, na publicação de 14/10/2015, o serviço de referencia (4.02.24) está sendo transferido para o Grupo de Articulação Distribuidor Lote D9.</p> <p>O pedido de esclarecimento/correção se faz necessário: quanto ao Terminal Inicial do serviço (4.02.24) estar localizado dentro da área geográfica do Grupo de Articulação Regional Lote AR6 e terminar no setor 01 (neutro).</p> <p>Não cabendo alternativas, solicitamos a regularização da linha (4.02.24) para o Sistema Articulação Regional (AR6) com operação normal até o setor 01.</p>
---	--

Resposta 04:

Durante o período de consulta cujo objeto é a Delegação por Concessão, da Prestação e Exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na Cidade de São Paulo a Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT analisou as críticas, opiniões, sugestões e os pedidos de esclarecimentos recebidos, entre os dias 9 de julho e 31 de agosto de 2015, nos termos do Decreto Municipal nº 48.042, de 26 de dezembro de 2006. Em função dessas análises foram feitos ajustes técnicos que foram ao encontro da conceituação e reorganização do sistema de transporte, o que se aplica à linha 4.02.24. O serviço 4.02.24 serviço realiza ligação interna ao Setor de ônibus, atendendo as centralidades de bairro e centralidade urbana de alcance regional inseridas no Setor de Ônibus e também pode realizar ligações externas ao Setor de Ônibus, cumprindo a função de alimentação do Subsistema Estrutural, mediante atendimento aos terminais de ônibus e às estações da rede metroferroviária localizadas em outro Setor.

Questão 05:

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTOS
<p>Dados referenciais da oferta do lote AR6 (FALTA);</p>	<p>Na CONSULTA PÚBLICA da outorga da Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros da Cidade de São Paulo, nos termos do Decreto Municipal nº48.042/06, não contempla a ligação Balneária São Francisco – Praça da Sé – via Yervant Kissajikian.</p> <p>Contudo, na publicação de 14/10/2015, a ligação também não é contemplada, e não foram apresentadas justificativas técnicas que garante a transferência através do bilhete único sem que o usuário (cliente) realize a transferência com ganho de tempo em sua viagem (percurso).</p> <p>O pedido de esclarecimento/correção se faz necessário: quanto ao tempo de deslocamento dos usuários do Balneário com destino na Av. Yervant Kissajikian, Aeroporto e Parque do Ibirapuera.</p> <p>Não cabendo alternativas, solicitamos a criação do serviço Apura – Parque do Ibirapuera, na sugestão do itinerário da atual linha 5175/10, sendo contemplada a operação para o Grupo Articulação Regional (AR6).</p>

Resposta 05:

O Jardim Apurá e o bairro Balneário São Francisco, na Rede de Referência continuam com atendimento por transporte coletivo modo ônibus pelos serviços 4.16.02 “Jardim Apurá – Santo Amaro”, 5.17.03 “Jd. Apurá – CPTM Jurubatuba”, 4.17.01 “Jardim Apurá – Socorro” e 4.15.04 “Jardim Apurá – Metrô Jabaquara”. O Serviço 4.15.04 está especificado para desenvolver itinerário semelhante ao da linha 5175-10 desde o seu trajeto inicial até as imediações do Jardim Miriam, onde os usuários têm a opção de utilizar outros serviços, via Av. Yervant Kissajikian pelo serviço 3.06.13. “Jardim Luso – Terminal Santo Amaro”, ou ainda para a região central, via Av. Cupecê, com os serviços 1.03.04 “Jardim Luso – Terminal Bandeira” e 1.03.05

“Jardim Miriam – Terminal Princesa Isabel”. A rede proposta é composta por 1.242 linhas. Destas, 693, ou 56%, são linhas com operação diurna que foram mantidas com os seus traçados atuais, ainda que com modificações de demanda em virtude do efeito do projeto da nova rede. A elas, se somam as 151 linhas noturnas que não foram modificadas. Assim, 68% das linhas foram mantidas. Foram criadas 79 linhas, que representam 6% do total, e 26% (319 linhas) passaram por modificações de traçado, incluindo, em alguns casos, a integração em algum local da rede, não sendo necessária a implantação do serviço ora solicitado.

Questão 06:

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTOS
Dados referenciais da oferta do lote AR6 (FALTA);	<p>Na CONSULTA PÚBLICA da outorga da Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros da Cidade de São Paulo, nos termos do Decreto Municipal nº48.042/06, não contempla a ligação Jardim Miriam – Praça João Mendes – via Cupecê/ Aeroporto/ Parque do Ibirapuera.</p> <p>Contudo, na publicação de 14/10/2015, a ligação também não é contemplada, e não foram apresentadas justificativas técnicas que garante a transferência através do bilhete único sem que o usuário (cliente) realize a transferência com ganho de tempo em sua viagem (percurso).</p> <p>O pedido de esclarecimento/correção se faz necessário: quanto ao tempo de deslocamento dos usuários do Miriam com destino ao Aeroporto e Parque do Ibirapuera.</p> <p>Não cabendo alternativas, solicitamos a criação do serviço Jardim Miriam Praça João Mendes, na sugestão do itinerário da atual linha 5178/10, sendo contemplada a operação para o Grupo Articulação Estrutural (E3).</p>

Resposta 06:

O Jardim Miriam na Rede de Referência será atendido pelas linhas: 1.03.08 “Jardim Miriam - Praça Dom Gastão”, 3.06.14 “Jardim Miriam - Metrô Ana Rosa”, 2.33.01 “Jardim Miriam - Shopping Morumbi”, 3.06.15 “Jardim Miriam - Terminal Bandeira”, 1.03.05 “Jardim Miriam - Terminal Princ. Isabel” (via Cupecê / Washington Luis), 2.34.02 “Jardim Miriam - Terminal Guarapiranga” (via Cupecê / Washington Luís), 4.15.05 “Jardim Miriam - Metrô Jabaquara”, 5.03.02 “Jardim Miriam – Moema”, 4.16.04 “Jardim Miriam - Santo Amaro”, N603-11 “Terminal Pinheiros - Metrô Jabaquara”, 4.15.15 “Vila Guacuri - Metrô Jabaquara”, 4.15.12 “Refúgio Santa Terezinha - Metrô Jabaquara” 4.15.02 “Cidade Julia - Metrô Conceição”, 4.15.09 “Pedreira - Metrô Conceição”, 1.03.04 “Jardim Luso - Terminal Bandeira”, 4.15.04 “Jardim Apurá - Metrô Jabaquara”, 5.03.25 “Jardim Selma - Largo São Francisco” (circular) e 5.03.21 “Jardim Luso - Colégio Santa Maria”. Com esses serviços todas as opções de deslocamento atuais, estão garantidas seja de forma direta ou indiretamente mediante a conexão entre linhas. A rede proposta é composta por 1.242 linhas. Destas, 693, ou 56%, são linhas com operação diurna que foram mantidas com os seus traçados atuais, ainda que com modificações de demanda em virtude do efeito do projeto da nova rede. A elas, se somam as 151 linhas noturnas que não foram modificadas. Assim, 68% das linhas foram mantidas. Foram criadas 79 linhas, que representam 6% do total, e 26% (319 linhas) passaram por modificações de traçado, incluindo, em alguns casos, a integração em algum local da rede, não sendo necessária a implantação do serviço ora solicitado.

Questão 07:

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTOS
Tabela 50: Dados referenciais da oferta do lote D9 (4.15.03); “ Eldorado – Metrô Jabaquara”	<p>Na CONSULTA PÚBLICA da outorga da Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros da Cidade de São Paulo, nos termos do Decreto Municipal nº48.042/06, foi apresentado que o serviço (4.15.03) pertencia ao lote D9, que não estava correto devido à operação criar sobreposição com Grupo Estrutural (1.03.02) e o destino final dos passageiros conforme pesquisas de deslocamento de conhecimento do órgão gestor apontar a região da São Judas.</p> <p>Contudo, na publicação de 14/10/2015, o serviço de referencia (4.15.03) se mantém com a operação contemplada no Grupo de Articulação Distribuidor Lote D9.</p>

	<p>O pedido de esclarecimento/correção se faz necessário: quanto a sobreposição de Grupos Estrutural/Regional com o Distribuidor, ocasionando dificuldade operacional, visto que, o serviço 4.15.03 será um reforço e apoio ao Serviço Estrutural 1.03.02 e 1.03.02.</p> <p>Não cabendo alternativas, solicitamos a regularização do serviço (4.15.03) para o Sistema Articulação Regional (AR6)</p>
--	--

Resposta 07:

O serviço 4.15.03 realiza ligação interna ao Setor de ônibus, atendendo as centralidades de bairro e centralidade urbana de alcance regional inseridas no Setor de Ônibus e também pode realizar ligações externas ao Setor de Ônibus, cumprindo a função de alimentação do Subsistema Estrutural, mediante atendimento aos terminais de ônibus e às estações da rede metroferroviária localizadas em outro Setor, o que se aplica a linha em questão.

Questão 08:

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTOS
<p>Tabela 50: Dados referenciais da oferta do lote D9 (4.15.01);</p> <p>“ Americanópolis – Metrô Jabaquara”</p>	<p>Na CONSULTA PÚBLICA da outorga da Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros da Cidade de São Paulo, nos termos do Decreto Municipal nº48.042/06, foi apresentado que o serviço (4.15.01) pertencia ao lote D9, que não estava correto devido à operação criar sobreposição com Grupo Estrutural (1.03.02) e o destino final dos passageiros conforme pesquisas de deslocamento de conhecimento do órgão gestor apontar a região da Vila Mariana.</p> <p>Contudo, na publicação de 14/10/2015, o serviço de referencia (4.15.01) se mantém com a operação contemplada no Grupo de Articulação Distribuidor Lote D9.</p> <p>O pedido de esclarecimento/correção se faz necessário: quanto à sobreposição de Grupos Estrutural/Regional com o Distribuidor, ocasionando dificuldade operacional, visto que, o serviço 4.15.03 será um reforço e apoio ao Serviço Estrutural 1.03.02 e 1.03.02.</p> <p>Não cabendo alternativas, solicitamos a regularização do serviço (4.15.01) para o Sistema Articulação Regional (AR6), com destino final para o Metro Vila Mariana, na sugestão do itinerário atual da linha 574A/10.</p>

Resposta 08:

O serviço 4.15.01 realiza ligação interna ao Setor de ônibus, atendendo as centralidades de bairro e centralidade urbana de alcance regional inseridas no Setor de Ônibus e também pode realizar ligações externas ao Setor de Ônibus, cumprindo a função de alimentação do Subsistema Estrutural, mediante atendimento aos terminais de ônibus e às estações da rede metroferroviária localizadas em outro Setor, o que se aplica a linha em questão.

Questão 09:

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTOS
<p>Tabela 39: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.20);</p> <p>“Metrô Jabaquara – Term.Pinheiros”</p>	<p>O pedido de esclarecimento/correção se faz necessário: quanto à operação iniciar no Metrô Jabaquara e a operação pelo Grupo de Articulação.</p> <p>Não cabendo alternativas para não penalizar, e criar transferências injustificáveis para os usuários (clientes) solicitamos que o início do serviço (3.06.20) seja na região do Jardim Miriam (futuro terminal Pedreira ou Miriam) com operação contemplada para Grupo Estrutural E3, na sugestão do itinerário ser o mesmo da atual 576M/10, passando a ser Jardim Miriam – Term.Pinheiros.</p>

Resposta 09:

O início da operação do serviço 3.06.20 no Jardim Miriam, resultaria em sobreposição com o serviço 4.02.23 “Jardim Miriam – Metrô São Judas”, o qual cumpre a função de alimentar o Subsistema Estrutural, não sendo necessário prolongar o itinerário da linha 3.06.20.

Questão 10:

“ANEXO III TABELA 30 – SERVIÇO 1.03.21 LOTE E3”

“No EDITAL e seus ANEXOS apresentado para consulta pública em 09/07/2015, o serviço 1.03.21 Terminal Parelheiros – Metro Vila Mariana do lote E3, foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	09/07/2015
TEMPO DE CICLO	233 minutos
FROTA OPERACIONAL	38 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	36,2 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	372
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	387.022 km

“Este serviço existe atualmente sendo a linha 695Y/10 que possui as seguintes características operacionais conforme sua Ordem de Serviço N° 006 084/105 com vigência de 22/08/2015:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	OSOP atual
TEMPO DE CICLO EM MINUTOS	PM 246, EP 260, PT 288
FROTA OPERACIONAL	33 ônibus nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	36,14
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	217

“É notório que a velocidade comercial pretendida para este serviço é muito superior a velocidade atualmente praticada, como também é indicado um aumento de mais de 70% na quantidade de meias viagens (de 217 para 372 viagens).”

“Assim encaminhamos sugestão para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO (protocolada em 29/07/2015) abortando está nossa preocupação, indicando a necessidade de 45 ônibus nos horários de pico para este serviço, conforme estudo realizado em software específico de programação horária.”

“Sendo que recebemos a seguinte resposta “A SUGESTÃO APRESENTADA FOI ANALISADA PELA ÁREA TÉCNICA E SANADA NO EDITAL””

“Porem na publicação 14/10/2015 este serviço foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	14/10/2015
TEMPO DE CICLO	238 minutos
FROTA OPERACIONAL	38 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	36,2 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	374
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	383.190 km

“Evidentemente a questão não foi sanada e persiste.”

“Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: Como devemos apresentar nossa proposta para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO: Pois o tempo de ciclo apresentado para este serviço é muito menor que o tempo de ciclo realizado atualmente, assim com a frota indicada não será possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 45 ônibus nos horários de pico.”

Resposta 10:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 11:

“Qual o número real de Trólebus licitado e qual o número Real de Trólebus que precisará ser adquirido, levando já em consideração a frota de reserva técnica necessária?”

Resposta 11:

A Frota Operacional deverá ser composta por 231 (duzentos e trinta e um) veículos, com o acréscimo de até 7% de Reserva Técnica. A diferença entre os trólebus atuais e a frota do edital, pode ser complementada com veículos de tração elétrica (Híbrido e Bateria).

Questão 12:

“Analisando a quantidade de linhas que compõem o lote E5, identificamos que o mesmo é composto somente por linhas de veículos movidos a energia elétrica (Trólebus), onde diante da necessidade de garantir o atendimento emergencial à operação trólebus, gostaríamos de saber se haverá a inclusão de veículos com tecnologia Diesel, mesclando a frota das linhas, na mesma metodologia utilizada atualmente?”

Resposta 12::

Não haverá a inclusão de veículos com tecnologia Diesel. Poderão ser utilizados veículos de tração elétrica, a exemplo dos veículos híbridos e a bateria, desde que, respeitado o item 2.1.3.4 do Anexo 4.8 – Metodologia de Remuneração. Em situações emergenciais será acionado o PAESE.

Questão 13:

“a) A linha 1.02.93 que consta como operacional com trólebus, não possui rede aérea a partir da Rua da Mooca até a Praça João Mendes, situação esta necessária para operação deste tipo de veículo.” “b) A linha 1.02.08 que também consta como operacional com trólebus, também possui um trecho da Av. Celso Garcia, entre as Ruas Cesário Galeno e Antônio de Barros (sentido Penha) que não possui rede aérea, situação também necessária para a operação deste tipo de veículo. “Qual o tipo de tecnologia que os veículos precisarão ter para operar nas linhas citadas?”

Resposta 13:

A) No trecho em questão, as linhas utilizarão a Av. Alcântara Machado, onde dispõe de rede aérea para os ônibus trólebus. B) Os trechos mencionados dispõem de rede aérea para os ônibus trólebus, portanto, as tecnologias veiculares dessas linhas são trólebus.

Questão 14:

“Qual foi o método utilizado para se chegar ao tempo de ciclo estabelecido no edital que constatamos estar aquém dos tempos reais e atuais, onde, como poderão ser feitas as programações das linhas, para se chegar a definir a quantidade de mão de obra a ser aplicada e demais informações necessárias para apurar os custos por carro?”

Resposta 14:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 15: ITEM 3.6.1

“Tendo em vista os descontos na remuneração diária e a aplicabilidade do RESAM, referente às perdas de partidas, em qual prazo o Poder Concedente se manifestará sobre as propostas de alteração ou reprogramação das linhas?”

Resposta 15:

Conforme edital não foi estabelecido prazo, uma vez que o assunto requer análise de dados operacionais. Com a relação a penalização por perda de partidas, esta só será aplicada quando a responsabilidade for do concessionário.

Questão 16:

II – QUESTIONAMENTOS SOBRE ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 13. ANEXO III – ITEM 3.6.

“Qual a velocidade média (dia útil/hora pico) adotada para o dimensionamento dos serviços de referência?”

Resposta 16:

Conforme informado no Anexo III do Edital o cálculo da frota foi realizado considerando como base de dados de tempos de percurso os tempos de viagem obtidos a partir do monitoramento da operação das linhas atuais, acrescidos dos tempos de regulação de operação apresentados na Tabela 21, na mesma página deste anexo. Assim, as velocidades não são uniformes por tipo de linha.

Questão 17:

16. ANEXO IV – ITEM 4.4. INDICADORES DE AUTOGESTÃO

a) Índice de Quilômetros por Acidentes – IQA

“Na hipótese de acidente em que, comprovadamente, a culpa não seja da concessionária, será computado para cálculo do índice?”

Resposta 17:

Conforme ficha técnica do indicador, constante do mencionado Anexo, será considerado o total de ocorrências de acidentes e atropelamentos registrados e analisados pelo PRAT – Programa de Redução de Acidentes de Trânsito com responsabilidade do motorista.

Questão 18:

b) Índice de Cumprimento de Viagens – ICV

“Da mesma forma que os dados de partidas não serão considerados em caso de indisponibilidade do SIM, nas hipóteses em que haja ocorrências não rotineiras (chuvas, manifestações, acidentes, etc.), reconhecidamente prejudiciais à prestação dos serviços programados, o tratamento será o mesmo?”

Resposta 18:

Conforme ficha técnica do indicador, constante do mencionado Anexo, poderão ser expurgados os dias ou períodos de horas com incidência de ocorrências que prejudicaram a operação da linha, registradas pelo Órgão Gestor (manifestação em via pública, PAESE não programado, paralisações em terminais/garagens, alagamentos intransitáveis, interrupções no viário e ocorrências do Sistema Trólebus).

Questão 19:

c) Índice de Conservação, Manutenção e Limpeza da Frota – ICL

“Para apuração desse índice o número de auto de infração será considerado após o trânsito em julgado dos recursos interpostos?”

Resposta 19:

Conforme ficha técnica do indicador, constante do mencionado Anexo, para cálculo do indicador será considerada a quantidade de Autos de Infração emitidos para os códigos relacionados a limpeza, conservação e manutenção da frota das Concessionárias, independente de eventuais recursos interpostos.

Questão 20:

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
Anexo III – Especificação do Sistema Integrado do Transporte Coletivo.	A tabela 40 – Dados referenciais da oferta do Lote AR7, diz que a empresa vencedora do lote deve operar linhas de reforço estrutural, está correto?
Item 3.3.4 – Associação de grupos de lotes de serviço, áreas de operação e tipologia de linhas	

Resposta 20:

Não. As linhas de reforço a serem operadas pelo lote de Articulação Regional, são chamadas de reforço de Articulação Regional.

Questão 21:

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
Anexo III – Especificação do Sistema Integrado do Transporte Coletivo. Item 3.6 Dados de oferta do Sistema Integrado de Transporte coletivo projetado por Lote	Frota operacional da tabela 27. Entendemos que para elaboração da tabela 40 deve ser considerada a frota operacional de 464 veículos. Está correto, o entendimento?

Resposta 21:

A tabela 27 é a totalização da tabela 40. Sim. Considera-se a frota necessária para operação dos três períodos PM – EP – PT.

Questão 22:

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
Anexo III – Especificação do Sistema Integrado do Transporte Coletivo. Item 3.4.2.1 Critérios de especificação da oferta	A demanda de máximo carregamento é resultante de simulação da rede através de software de planejamento de transporte ou de processo de cálculo considerando dados de demanda e de fatores de renovação. A capacidade do ônibus depende das características físicas (quantidade de assentos e área para transporte em pé) dos ônibus considerados e da taxa de conforto adotada. O Concorrente terá acesso aos dados considerados para cálculo da demanda?

Resposta 22:

As informações necessárias para formulação da proposta comercial estão todas disponíveis no Anexo III.

Questão 23:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 30: Dados referenciais da oferta do lote E3:	Se solicitado pela SPTRANS um acréscimo de frota para a operação dos serviços que constam na tabela 30 do anexo III da oferta do lote E3, estes carros acrescidos serão remunerados?

Resposta 23:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 24:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 39: Dados referenciais da oferta do lote AR6:	Se solicitado pela SPTRANS um acréscimo de frota para a operação dos serviços que constam na tabela 39 do anexo III da oferta do lote AR6, estes carros acrescidos serão remunerados?

Resposta 24:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 25:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 30: Dados referenciais da oferta do lote E3 (5.03.07)	O serviço do lote E3 (5.03.07) GRAJAÚ – ITAIM BIBI tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor “17” com destino setor “3”, cuja função da ligação é atender as centralidades regionais urbanas ao longo dos eixos viário que compõem a ligação com a região central interligando áreas operacionais distintas, linha com grande interesse e utilização pela comunidade da região do Pq. Res. Cocaia, Jd. Gaivotas, Jd. Lucélia, Jd. Eliana e Grajaú e ao longo da Av. Dna. Belmira Marim, nos corredores Teotônio Vilela, Av. Santo Amaro e Av. Brig. Faria Lima. Desta forma solicitamos manter a operação CONTINUA do serviço com característica atual: 637G/10 – GRAJAÚ – PINHEIROS operando das 04h00 às 23h40 com destino a Pinheiros, com frota operacional de 30 ônibus Padrão nos horários de pico.

Resposta 25:

Não Procede, pois o conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo terão características diferenciadas adequadas às variações de demanda e aos padrões de deslocamento dos usuários conforme os dias da semana (dias úteis, sábados e domingos) e períodos do dia, estabelecendo conjuntos personalizados de linhas, e nesse caso da seguinte forma: **Linhas de Reforço (Horários de Pico dos Dias Úteis):** conjunto de linhas para complementação do atendimento da **Rede de Referência de Dia Útil** nos horários de pico, ou em outros horários específicos, caracterizadas por linhas com traçado que ofereça atendimento direto dos bairros à região do Centro Histórico da Cidade e às centralidades urbanas de âmbito regional, estabelecidas de forma a evitar saturações dos equipamentos públicos de integração e desconfortos decorrentes de transferência de elevados fluxos de passageiros entre linhas em condições pouco confortáveis. **Linhas de Reforço de Pico** toda a linha com operação limitada aos períodos de pico manhã e ou pico tarde, destinada a complementar a operação de uma Linha de Referência, no interesse da regulação da oferta à demanda.

Questão 26:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 30: Dados referenciais da oferta do lote E3 (4.17.34)	O serviço do lote AR6 (4.17.34) PARQUE RES. COCAIS – PRAÇA DA SÉ tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor “17” com destino setor “0”, cuja função da ligação é atender as centralidades regionais urbanas ao longo dos eixos viário que compõem a ligação com a região central interligando áreas operacionais distintas, linha com grande interesse e utilização pela comunidade da região do Pq. Res. Cocaia, Jd. Gaivotas, Jd. Lucélia, Jd. Eliana e Grajaú e ao longo da Av. Dna. Belmira Marim, corredor Teotônio Vilela, Atlântica, vereador José Diniz e corredor Norte Sul, desta forma sugerimos manter a operação CONTINUA com característica: 5362/10 PQ. RES. COCAIA – PÇA. DA SÉ, com frota operacional de 22 ônibus Padrão nos horários de pico.

Resposta 26:

Não Procede, pois o conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo terão características diferenciadas adequadas às variações de demanda e aos padrões de deslocamento dos usuários conforme os dias da semana (dias úteis, sábados e domingos) e períodos do dia, estabelecendo conjuntos personalizados de linhas, e nesse caso da seguinte forma: **Linhas de Reforço (Horários de Pico dos Dias Úteis):** conjunto de linhas para complementação do atendimento da **Rede de Referência de Dia Útil** nos

horários de pico, ou em outros horários específicos, caracterizadas por linhas com traçado que ofereça atendimento direto dos bairros à região do Centro Histórico da Cidade e às centralidades urbanas de âmbito regional, estabelecidas de forma a evitar saturações dos equipamentos públicos de integração e desconomias decorrentes de transferência de elevados fluxos de passageiros entre linhas em condições pouco confortáveis. **Linhas de Reforço de Pico** toda a linha com operação limitada aos períodos de pico manhã e ou pico tarde, destinada a complementar a operação de uma Linha de Referência, no interesse da regulação da oferta à demanda.

Questão 27:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 30: Dados referenciais da oferta do lote E3 (5.03.14)	O serviço do lote E3 (5.03.14) TERMINAL VARGINHA – E.T. VITOR MANZINI, foi apresentado no edital da seguinte forma: FROTA (PT) – 01 CARRO ARTICULADO 21m MEIAS VIAGENS – 66 Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: de que forma poderíamos cumprir 66 partidas com apenas 01 carro? Este serviço existe atualmente como 6960/21, sendo, 05 ônibus com 20 meias viagens no pico tarde (PT). Desta forma solicitamos 15 ônibus para atender a quantidade de viagens solicitadas.

Resposta 27:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 28:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 30: Dados referenciais da oferta do lote E3 (5.03.11)	O serviço do lote AR6 (5.03.11) VARGEM GRANDE – TERMINAL SANTO AMARO tem sua característica Estrutural, Linhas com origem no setor “17” com destino setor “16”, cuja função da ligação é atender as centralidades regionais urbanas ao longo dos eixos viário que compõem a ligação com a região central interligando áreas operacionais distintas, linha com grande potencial de demanda e de muita utilização pela comunidade da região de Vargem Grande, Parelheiros e Corredor Teotônio Vilela, desta forma sugerimos manter a operação CONTINUA do serviço da forma atual, 6091/10 – VARGEM GRANDE – TERMINAL SANTO AMARO operando das 03h20 às 00h25 com intervalos de 00h06, com frota operacional de 27 ônibus Padrão nos horários de pico.

Resposta 28:

Não Procede, pois o conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo terão características diferenciadas adequadas às variações de demanda e aos padrões de deslocamento dos usuários conforme os dias da semana (dias úteis, sábados e domingos) e períodos do dia, estabelecendo conjuntos personalizados de linhas, e nesse caso da seguinte forma: **Linhas de Reforço (Horários de Pico dos Dias Úteis):** conjunto de linhas para complementação do atendimento da **Rede de Referência de Dia Útil** nos horários de pico, ou em outros horários específicos, caracterizadas por linhas com traçado que ofereça atendimento direto dos bairros à região do Centro Histórico da Cidade e às centralidades urbanas de âmbito regional, estabelecidas de forma a evitar saturações dos equipamentos públicos de integração e desconomias decorrentes de transferência de elevados fluxos de passageiros entre linhas em condições pouco confortáveis. **Linhas de Reforço de Pico** toda a linha com operação limitada aos períodos de pico manhã e ou pico tarde, destinada a complementar a operação de uma Linha de Referência, no interesse da regulação da oferta à demanda.

Questão 29:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 30: Dados referenciais da oferta do lote E3 (5.03.04)	O serviço do lote E3 (5.03.04) ELIANA – ITAIM BIBI tem sua característica Estrutural, Linhas com origem no setor “17” com destino setor “3”, cuja função da ligação é atender as centralidades regionais urbanas ao longo dos eixos viário que compõem a ligação com a região central interligando áreas operacionais distintas, linha com grande interesse e utilização pela comunidade da região do Pq. Res. Cocaia, Jd. Gaivotas, Jd. Lucélia, Jd. Eliana e Grajaú e ao longo da Av. Dna. Belmira Marim, nos corredores Teotônio Vilela, Av. Santo Amaro e Av. Brig. Faria Lima desta forma sugerimos manter a operação CONTINUA do serviço, com frota operacional de 27 ônibus Padrão nos horários de pico.

Resposta 29:

Não Procede, pois o conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo terão características diferenciadas adequadas às variações de demanda e aos padrões de deslocamento dos usuários conforme os dias da semana (dias úteis, sábados e domingos) e períodos do dia, estabelecendo conjuntos personalizados de linhas, e nesse caso da seguinte forma: **Linhas de Reforço (Horários de Pico dos Dias Úteis):** conjunto de linhas para complementação do atendimento da **Rede de Referência de Dia Útil** nos horários de pico, ou em outros horários específicos, caracterizadas por linhas com traçado que ofereça atendimento direto dos bairros à região do Centro Histórico da Cidade e às centralidades urbanas de âmbito regional, estabelecidas de forma a evitar saturações dos equipamentos públicos de integração e desconomias decorrentes de transferência de elevados fluxos de passageiros entre linhas em condições pouco confortáveis. **Linhas de Reforço de Pico** toda a linha com operação limitada aos períodos de pico manhã e ou pico tarde, destinada a complementar a operação de uma Linha de Referência, no interesse da regulação da oferta à demanda.

Questão 30:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 30: Dados referenciais da oferta do lote E3 (3.06.24) Frota op. DU: 07 Meia viagem DU: 180	O serviço do lote AR6 (3.06.24) CONEXÃO RIO BONITO – CPTM SANTO AMARO, com a frota indicada não será possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 12 ônibus nos horários de pico.

Resposta 30:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 31:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 39: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.35) Frota op. DU: 08 Meia viagem DU: 166	O serviço do lote AR6 (3.06.35) vila são José – terminal santo amaro, com a frota indicada não será possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 12 ônibus nos horários de pico.

Resposta 31:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 32:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 39: Dados referenciais da oferta do lote D8 (3.06.36) Frota op. DU: 07 Meia viagem DU: 180	O serviço do lote AR6 (3.06.36) JARDIM SATÉLITE II – PÇA. DOM FRANCISCO DE SOUZA, com a frota indicada não será possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 10 ônibus nos horários de pico.

Resposta 32:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 33:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
Tabela 39: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (5.03.06)	O serviço do lote E3 (5.03.06) PARQUE COCAIA – METRÔ JABAQUARA tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor “17”, cuja função da ligação é atender as centralidades regionais urbanas ao longo dos eixos viário que compõem a ligação com a região central interligando áreas operacionais distintas, linha com grande interesse e utilização pela comunidade da região do Pq. Res. Cocaia, Jd. Gaivotas, Jd. Lucélia, Jd. Eliana e Grajaú e ao longo da Av. Dna. Belmira Marim e Av. Interlagos desta forma sugerimos manter a operação CONTINUA do serviço indicado, mantendo características da atual linha 675G-10 – Pq. Res. Cocaia – Metrô Jabaquara com operação das 04h00 às 23h40 intervalo de 00h06, com frota de 24 ônibus.

Resposta 33:

Não Procede, pois o conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo terão características diferenciadas adequadas às variações de demanda e aos padrões de deslocamento dos usuários conforme os dias da semana (dias úteis, sábados e domingos) e períodos do dia, estabelecendo conjuntos personalizados de linhas, e nesse caso da seguinte forma:

Linhas de Reforço (Horários de Pico dos Dias Úteis): conjunto de linhas para complementação do atendimento da **Rede de Referência de Dia Útil** nos horários de pico, ou em outros horários específicos, caracterizadas por linhas com traçado que ofereça atendimento direto dos bairros à região do Centro Histórico da Cidade e às centralidades urbanas de âmbito regional, estabelecidas de forma a evitar saturações dos equipamentos públicos de integração e desconomias decorrentes de transferência de elevados fluxos de passageiros entre linhas em condições pouco confortáveis.

Linhas de Reforço de Pico toda a linha com operação limitada aos períodos de pico manhã e ou pico tarde, destinada a complementar a operação de uma Linha de Referência, no interesse da regulação da oferta à demanda.

Questão 34:

ITEM DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO
----------------------------	----------------

Tabela 30: Dados referenciais da oferta do lote E3

Entre os serviços previstos do lote E3 não consta a atual ligação do TERMINAL GRAJAÚ – METRÔ VILA MARIANA (675x-10). Trata-se de uma importante linha de ligação dos usuários de realizarem integração no terminal Grajaú a um grande polo comercial e de serviços médicos, tais como: AACD, SERVIDOR PUBLICO, HOSPITAL SÃO PAULO entre outros. Desta forma solicitamos a manutenção do serviço da forma atual, 675X/10 – TERMINAL GRAJAÚ – VILA MARIANA operando das 04h10 às 23h55, mantendo a frota com 29 ônibus.

Resposta 34:

Não procede, pois o conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo terão características diferenciadas adequadas às variações de demanda e aos padrões de deslocamento dos usuários conforme os dias da semana (dias úteis, sábados e domingos) e períodos do dia, estabelecendo conjuntos personalizados de linhas, e todas as ligações estão garantidas, seja de forma direta ou indiretamente mediante a conexão entre linhas, no caso do atendimento no Terminal Grajaú, a Rede de Referência conta as seguintes linhas estruturais: 1.03.16 “Terminal Grajaú - Terminal Parque Dom Pedro II” Estrutural Radial, 3.06.33 “Terminal Grajaú - Terminal Varginha” Estrutural Radial, 1.03.19 “Terminal Grajaú - Terminal Santo Amaro” Estrutural Radial, 1.03.18 “Terminal Grajaú - Metrô Jabaquara” Estrutural Radial, 1.03.17 “Terminal Grajaú - Shopping Interlagos” Reforço de Rede Estrutural, 4.17.34 “Parque Res. Cocaia - Praça da Sé” Reforço de Rede Estrutural, 5.03.04 “Jardim Eliana - Itaim Bibi” Reforço de Rede Estrutural, 1.03.15 “Terminal Grajaú - Parque do Ibirapuera” Estrutural Radial, 5.03.07 “Grajaú - Itaim Bibi” Reforço de Rede Estrutural. Portanto, não se faz necessário a ligação pleiteada.

Questão 35:

“C – Foi questionado na consulta pública, se a linha Metro Barra Funda – Metro Vila Madalena, não deveria permanecer na rede da licitação, no Lote AR0, a resposta foi que a linha seria coberta pela linha 3.08.01 Cidade Universitária – Barra Funda porém com um frota de apenas 10 veículos. Como será atendida toda a demanda que existe hoje na região com apenas 10 veículos realizando viagens 14 km por sentido?”

Resposta 35:

A demanda será atendida pelo conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo que atenderão a região, e essas linhas terão características diferenciadas adequadas às variações de demanda e aos padrões de deslocamento dos usuários conforme os dias da semana (dias úteis, sábados e domingos) e períodos do dia, estabelecendo conjuntos personalizados de linhas, classificadas da seguinte forma: Rede de Referência de Dia Útil e Sábados, Linhas de Reforço (Horários de Pico dos Dias Úteis), Rede da Madrugada (dia útil, sábado e domingo) e Rede de Domingo.

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital.

Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 36:

“ANEXO III TABELA 28 – SERVIÇO 1.03.23 LOTE E3”

“No EDITAL e seu ANEXOS apresentado para consulta pública em 09/07/2015, o serviço 1.03.23 Terminal Varginha – Pq. Do Ibirapuera do lote E3, foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	09/07/2015
TEMPO DE CICLO	151 minutos
FROTA OPERACIONAL	20 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	25,5 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	388
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	205.309 km

“É notório que a velocidade comercial pretendida para este serviço é muito superior a velocidade atualmente praticada, é indicado um grande aumento na quantidade de meias viagens. Assim encaminhamos sugestão para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO (protocolada em 29/07/2015)

abordando está nossa preocupação, indicando a necessidade de 39 ônibus nos horários de pico para este serviço, realizado em software específico de programação horaria.”

“Sendo que recebemos a seguinte resposta “A SUGESTÃO APRESENTADA FOI ANALISADA PELA ÁREA TÉCNICA E SANADA NO EDITAL””

“Porem na publicação 14/10/2015 este serviço foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	14/10/2015
TEMPO DE CICLO	164 minutos
FROTA OPERACIONAL	20 nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	25,5 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	374
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	383.190 km

“Evidentemente a questão não foi sanada e persiste.”

“Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: como devemos apresentar nossa proposta para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO? Pois o tempo de ciclo apresentado para este serviço é muito menor que o tempo de ciclo realizado atualmente, assim com a frota indicada não será possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 39 ônibus nos horários de pico.”

Resposta 36:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 37:

“ANEXO III TABELA 28 – SERVIÇO 1.03.15 LOTE E3”

“No EDITAL e seu ANEXOS apresentado para consulta pública em 09/07/2015, o serviço 1.03.15 Terminal Grajaú – Pq. Do Ibirapuera do lote E3, foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	09/07/2015
TEMPO DE CICLO	144 minutos
FROTA OPERACIONAL	25 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	22,4 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	344
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	159.887 km

“É notório que a velocidade comercial pretendida para este serviço é muito superior a velocidade atualmente praticada. Assim encaminhamos sugestão para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO (protocolada em 29/07/2015) abordando está nossa preocupação, indicando a necessidade de 29 ônibus nos horários de pico para este serviço, conforme estudo realizado em software específico de programação horaria.”

“Sendo que recebemos a seguinte resposta “A SUGESTÃO APRESENTADA FOI ANALISADA PELA ÁREA TÉCNICA E SANADA NO EDITAL””

“Porem na publicação 14/10/2015 este serviço foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	14/10/2015
TEMPO DE CICLO	157 minutos
FROTA OPERACIONAL	26 nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	22,4 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	334
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	213.765 km

“Evidentemente a questão não foi sanada e persiste.”

“Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: como devemos apresentar nossa proposta para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO? Pois o tempo de ciclo apresentado para este serviço é muito menor que o tempo de ciclo realizado atualmente, assim com a frota indicada não será possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste

serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 29 ônibus nos horários de pico.”

Resposta 37:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 38:

“ANEXO III TABELA 28 – SERVIÇO 1.03.16 LOTE E3”

“No EDITAL e seu ANEXOS apresentado para consulta pública em 09/07/2015, o serviço 1.03.16 Terminal Grajaú – Pq. Dom Pedro do lote E3, foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	09/07/2015
TEMPO DE CICLO	173 minutos
FROTA OPERACIONAL	29 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	27,9 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	362
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	288.992 km

“É notório que a velocidade comercial pretendida para este serviço é muito superior a velocidade atualmente praticada, assim encaminhamos sugestão para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO (protocolada em 29/07/2015) abordando está nossa preocupação, indicando a necessidade de 38 ônibus nos horários de pico para este serviço, conforme estudo realizado em software específico de programação horaria.”

“Sendo que recebemos a seguinte resposta “A SUGESTÃO APRESENTADA FOI ANALISADA PELA ÁREA TÉCNICA E SANADA NO EDITAL””

“Porem na publicação 14/10/2015 este serviço foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	14/10/2015
TEMPO DE CICLO	195 minutos
FROTA OPERACIONAL	32 nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	27,9 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	358
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	285.477 km

“Evidentemente a questão não foi sanada e persiste.”

“Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: como devemos apresentar nossa proposta para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO? Pois o tempo de ciclo apresentado para este serviço é muito menor que o tempo de ciclo realizado atualmente, assim com a frota indicada não será possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 38 ônibus nos horários de pico.”

Resposta 38:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 39:

“ANEXO III TABELA 28 – SERVIÇO 1.03.22 LOTE E3”

“No EDITAL e seu ANEXOS apresentado para consulta pública em 09/07/2015, o serviço 1.03.22 Terminal Varginha – Lgo. São Francisco do lote E3, foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	09/07/2015
TEMPO DE CICLO	193 minutos
FROTA OPERACIONAL	30 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	31,4 km

QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	364
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	328.664 km

“É notório que a velocidade comercial pretendida para este serviço é muito superior a velocidade atualmente praticada, assim encaminhamos sugestão para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO (protocolada em 29/07/2015) abordando está nossa preocupação, indicando a necessidade de 43 ônibus nos horários de pico para este serviço, conforme estudo realizado em software específico de programação horaria.”

“Sendo que recebemos a seguinte resposta “A SUGESTÃO APRESENTADA FOI ANALISADA PELA ÁREA TÉCNICA E SANADA NO EDITAL””

“Porem na publicação 14/10/2015 este serviço foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	14/10/2015
TEMPO DE CICLO	188 minutos
FROTA OPERACIONAL	29 nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	31,4 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	102
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	66.600 km

“Evidentemente a questão não foi sanada e persiste.”

“Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: Manutenção de jornada de operação contínua desse serviço planejados para 43 ônibus pico para atender intervalos de partidas a cada 00h06.”

Resposta 39:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 40:

“ANEXO III TABELA 28 – SERVIÇO 1.03.24 LOTE E3”

“No EDITAL e seu ANEXOS apresentado para consulta pública em 09/07/2015, o serviço 1.03.24 Terminal Varginha – Terminal Bandeira do lote E3, foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	09/07/2015
TEMPO DE CICLO	210 minutos
FROTA OPERACIONAL	45 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	29,8 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	366
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	312.962 km

“Este serviço existe atualmente sendo a linha 6913/10 que possui as seguintes características operacionais conforme sua Ordem de Serviço N° 006 081/125 com vigência de 15/08/2015:

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	OSOP atual
TEMPO DE CICLO EM MINUTOS	PM 199, EP 198, PT 216
FROTA OPERACIONAL	53 ônibus nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	29,8 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	368

“É notório que a frota pretendida para este serviço é muito inferior a demanda atual, (de 53 para 45 ônibus), que tende a aumentar por ausência do atendimento: 6913/21 – “ITAIM BIBI”, assim encaminhamos sugestão para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO (protocolada em 29/07/2015) abordando está nossa preocupação, indicando a necessidade de 49 ônibus nos horários de pico para este serviço, conforme estudo realizado em software específico de programação horaria.” “Sendo que recebemos a seguinte resposta “A SUGESTÃO APRESENTADA FOI ANALISADA PELA ÁREA TÉCNICA E SANADA NO EDITAL””

“Porem na publicação 14/10/2015 este serviço foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	14/10/2015
TEMPO DE CICLO	200 minutos

FROTA OPERACIONAL	45 nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	29,8 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	428
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	348.024 km

“Evidentemente a questão não foi sanada e persiste.”

“Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: como devemos apresentar nossa proposta para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO? Pois o tempo de ciclo apresentado para este serviço é muito menor que o tempo de ciclo realizado atualmente, assim com a frota indicada não será possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 49 ônibus nos horários de pico.”

Resposta 40:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 41:

“ANEXO III TABELA 28 – SERVIÇO 1.03.25 LOTE E3”

“No EDITAL e seu ANEXOS apresentado para consulta pública em 09/07/2015, o serviço 1.03.25 Terminal Varginha – Metrô Jabaquara do lote E3, foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	09/07/2015
TEMPO DE CICLO	182 minutos
FROTA OPERACIONAL	31 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	13 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	370
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	243.032 km

“Este serviço existe atualmente sendo a linha 695X/10 que possui as seguintes características operacionais conforme sua Ordem de Serviço N° 006 078/119 com vigência de 26/09/2015:

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	OSOP atual
TEMPO DE CICLO EM MINUTOS	PM 187, EP 183, PT 196
FROTA OPERACIONAL	34 ônibus nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	23 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	300

“É notório que a velocidade comercial pretendida para este serviço é muito superior a velocidade atualmente praticada, como também é indicado um aumento de mais de 23% na quantidade de meias viagens (de 300 para 370 viagens).”

“Assim encaminhamos sugestão para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO (protocolada em 29/07/2015) abordando está nossa preocupação, indicando a necessidade de 36 ônibus nos horários de pico para este serviço, conforme estudo realizado em software específico de programação horaria.”

“Sendo que recebemos a seguinte resposta “A SUGESTÃO APRESENTADA FOI ANALISADA PELA ÁREA TÉCNICA E SANADA NO EDITAL””

“Porem na publicação 14/10/2015 este serviço foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	14/10/2015
TEMPO DE CICLO	157 minutos
FROTA OPERACIONAL	26 nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	23 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	374
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	214.240 km

“Evidentemente a questão não foi sanada e persiste.”

“Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: como devemos apresentar nossa proposta para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO? Pois o tempo de ciclo apresentado para este serviço é muito menor que o tempo de ciclo realizado atualmente, assim com a frota indicada não será

possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 36 ônibus nos horários de pico.”

Resposta 41:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 42:

“ANEXO III TABELA 28 – SERVIÇO 1.03.26 LOTE E3”

“No EDITAL e seu ANEXOS apresentado para consulta pública em 09/07/2015, o serviço 1.03.26 Terminal Varginha – Terminal Santo Amaro do lote E3, foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERISTICAS OPERACIONAIS	09/07/2015
TEMPO DE CICLO	112 minutos
FROTA OPERACIONAL	20 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	16,1 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	356
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	164.811 km

“Este serviço existe atualmente sendo a linha 6960/10 que possui as seguintes características operacionais conforme sua Ordem de Serviço N° 006 079/125 com vigência de 15/08/2015:

CARACTERISTICAS OPERACIONAIS	OSOP atual
TEMPO DE CICLO EM MINUTOS	PM 91, EP 97, PT 100
FROTA OPERACIONAL	23 ônibus nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	16 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	304

“É notório que a velocidade comercial pretendida para este serviço é muito superior a velocidade atualmente praticada, como também é indicado um aumento de mais de 17% na quantidade de meias viagens (de 304 para 356 viagens).”

“Assim encaminhamos sugestão para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO (protocolada em 29/07/2015) abordando está nossa preocupação, indicando a necessidade de 24 ônibus nos horários de pico para este serviço, conforme estudo realizado em software específico de programação horaria.”

“Sendo que recebemos a seguinte resposta “A SUGESTÃO APRESENTADA FOI ANALISADA PELA ÁREA TÉCNICA E SANADA NO EDITAL””

“Porem na publicação 14/10/2015 este serviço foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERISTICAS OPERACIONAIS	14/10/2015
TEMPO DE CICLO	91 minutos
FROTA OPERACIONAL	20 nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	16 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	416
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	184.945 km

“Evidentemente a questão não foi sanada e persiste.”

“Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: como devemos apresentar nossa proposta para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO? Pois o tempo de ciclo apresentado para este serviço é muito menor que o tempo de ciclo realizado atualmente, assim com a frota indicada não será possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 24 ônibus nos horários de pico.”

Resposta 42:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior)

aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 43:

“ANEXO III TABELA 28 – SERVIÇO 1.03.18 LOTE E3”

“No EDITAL e seu ANEXOS apresentado para consulta pública em 09/07/2015, o serviço 1.03.18 Terminal Grajaú – Metrô Jabaquara do lote E3, foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	09/07/2015
TEMPO DE CICLO	154 minutos
FROTA OPERACIONAL	24 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	18,8 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	360
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	194.557 km

“É notório que a velocidade comercial pretendida para este serviço é muito superior a velocidade atualmente praticada, como também é indicado um”

“Assim encaminhamos sugestão para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO (protocolada em 29/07/2015) abordando está nossa preocupação, indicando a necessidade de 28 ônibus nos horários de pico para este serviço, conforme estudo realizado em software específico de programação horaria.”

“Sendo que recebemos a seguinte resposta “A SUGESTÃO APRESENTADA FOI ANALISADA PELA ÁREA TÉCNICA E SANADA NO EDITAL””

“Porem na publicação 14/10/2015 este serviço foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	14/10/2015
TEMPO DE CICLO	150 minutos
FROTA OPERACIONAL	24 nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	18,8 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	368
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	196.982 km

“Evidentemente a questão não foi sanada e persiste.”

“Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: como devemos apresentar nossa proposta para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO? Pois o tempo de ciclo apresentado para este serviço é muito menor que o tempo de ciclo realizado atualmente, assim com a frota indicada não será possível atender a quantidade de viagens pretendida no edital, esta condição inviabiliza a operação deste serviço com os parâmetros apresentados no edital. Para garantir a realização das viagens programadas é necessário o acréscimo da frota deste serviço para 28 ônibus nos horários de pico.”

Resposta 43:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 44:

“ANEXO III TABELA 28 – SERVIÇO 1.03.17 LOTE E3”

“No EDITAL e seu ANEXOS apresentado para consulta pública em 09/07/2015, o serviço 1.03.17 Terminal Grajaú – Shop. Interlagos do lote E3, foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	09/07/2015
TEMPO DE CICLO	70 minutos
FROTA OPERACIONAL	13 ônibus
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	8,9 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	348
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	89.559 km

“Porem na publicação 14/10/2015 este serviço foi apresentado com as seguintes características operacionais:”

CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	14/10/2015
-------------------------------------	-------------------

TEMPO DE CICLO	65 minutos
FROTA OPERACIONAL	5 nos picos
EXTENSÃO UNIDIRECIONAL	8,9 km
QUANTIDADES DE MEIAS VIAGENS	64
PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA MENSAL	11.877 km

“Este serviço foi alterado para operação somente em horários de pico.”

“Assim solicitamos o seguinte PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: como devemos apresentar nossa proposta para a COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO? Pois entendemos ser necessário a jornada de operação contínua para este serviço, pois são inúmeros os serviços atuais que serão seccionados no terminal Grajaú com destino ao Shopping Interlagos, sendo necessário a utilização de 20 ônibus tipo Padron.”

Resposta 44:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 45:

“1.03.05 – Jardim Miriam x Terminal Princesa Isabel (via Cupecê/W. Luís)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

Solicitamos esclarecimentos de como atender ao intervalo máximo de 6 minutos se pela simulação o intervalo é de 7 minutos, conforme quadro abaixo.”

1.03.05	TEMPO DE CICLO	FROTA A	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	160	26	6	1.658
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	176	26	7	1.507

Resposta 45:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 46:

“1.03.06 – Praça Acuri x Berrini”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

Solicitamos esclarecimentos de como atender ao intervalo máximo de 6 minutos se pela simulação o intervalo é de 7 minutos, conforme quadro abaixo.”

1.03.06	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	156	26	6	850
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	190	26	7	698

Resposta 46:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 47:

“1.03.08 – Jardim Miriam - Praça Dom Gastão (circular)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

As características operacionais da linha estão mantidas, com previsão de grande demanda que é atendida atualmente por 26 veículos de grande capacidade (18 metros e 23 metros) e intervalos de até 5 minutos no PM.

Essa capacidade de oferta está sendo reduzida ao substituir a frota atual por uma frota menor, aumentando a ocupação e deteriorando o nível do serviço.

Solicitamos esclarecimentos de como atender ao intervalo máximo de 6 minutos se pela simulação o intervalo é de 11 minutos, conforme quadro abaixo:”

1.03.08	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	84	14	6	1.700
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	148	14	11	965

Resposta 47:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 48:

“1.03.20 – Terminal Parelheiros x Terminal Santo Amaro”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

Solicitamos esclarecimentos de como atender ao intervalo máximo de 6 minutos se pela simulação o intervalo é de 7 minutos, conforme quadro abaixo:”

1.03.20	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	135	22	6	1.506
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	150	22	7	1.355

Resposta 48:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos

tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 49:

“2.33.01 – Jardim Miriam x Shopping Morumbi”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

As características operacionais da linha estão sendo mantidas, com previsão de grande demanda que é atendida atualmente por 17 veículos de grande capacidade (18 metros e 23 metros) e intervalos de até 4 minutos nos picos.

Essa capacidade de oferta está sendo reduzida, ao substituir a frota atual por uma frota menor e composta por veículos de menor capacidade (Padron LE) aumentando a ocupação e deteriorando o nível de serviço.

Solicitamos esclarecimentos de como atender ao intervalo máximo de 6 minutos se pela simulação o intervalo é de 7 minutos, conforme quadro abaixo.”

1.33.01	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	93	15	6	823
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	105	15	7	729

Resposta 49:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 50:

“2.34.02 – Jardim Miriam x Terminal Guarapiranga (via Cupecê/W. Luís)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

Solicitamos esclarecimentos de como atender ao intervalo máximo de 6 minutos se pela simulação o intervalo é de 8 minutos, conforme quadro abaixo.”

1.34.02	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	118	19	6	821
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	147	19	8	659

Resposta 50:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 51:

“5.03.01 – Cidade Ademar x Parque Dom Pedro II (picos)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

De acordo com o tempo de ciclo definido no edital o intervalo é de 15 minutos, porém com a simulação o intervalo é de 16 minutos, conforme quadro abaixo:”

5.03.01

	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	168	11	15	334
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	174	11	16	322

Resposta 51:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 52:

“5.03.02 – Jardim Miriam x Moema (picos)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans. De acordo com o tempo de ciclo definido no edital o intervalo é de 23 minutos, porém com a simulação o intervalo é de 27 minutos, conforme quadro abaixo.”

5.03.02

	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	92	4	23	222
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	108	4	27	189

Resposta 52:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 53:

“5.03.20 – Vila Império x Terminal Bandeira (picos)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans. Essa linha opera atualmente apenas o sentido “ida” com um tempo de ciclo de 77 minutos. No edital estará operando como linha circular. Solicitamos esclarecimentos de como atender ao intervalo de 30 minutos se com a simulação, considerando a linha ida e volta (circular) com o tempo de ciclo real o intervalo é de 71 minutos conforme quadro abaixo.”

5.03.20

	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
--	-----------------------	--------------	------------------	-----------------------------

EDITAL	56	2	28	182
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	142	2	71	72

Resposta 53:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 54:

“5.03.25 – Jardim Selma x Largo São Francisco - Circular (picos)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.” “De acordo com o tempo de ciclo definido no edital o intervalo é de 8 minutos, porém com a simulação o intervalo é de 15 minutos, conforme quadro abaixo:”

5.03.25	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	116	15	8	659
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	222	15	15	345

Resposta 54:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 55:

“3.06.13 – Jardim Luso x Terminal Santo Amaro”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans. Essa linha tem sua capacidade de oferta reduzida ao aumentar o intervalo de 8 para 12 minutos nos picos deteriorando o nível de serviço.

De acordo com o tempo de ciclo definido no edital o intervalo é de 11 minutos, porém com a simulação o intervalo é de 12 minutos, conforme quadro abaixo:”

3.06.13	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	119	11	11	410
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	132	11	12	370

Resposta 55:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos

tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 56:

“3.06.14 – Jardim Miriam x Metrô Ana Rosa (picos)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

De acordo com o tempo de ciclo definido no edital o intervalo é de 17 minutos, porém com a simulação o intervalo é de 18 minutos, conforme quadro abaixo:”

3.06.14	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	187	11	17	261
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	202	11	18	242

Resposta 56:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 57:

“3.06.15 – Jardim Miriam x Terminal Bandeira”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

Essa linha irá absolver a demanda da linha 5175-10 que será cancelada.

De acordo com o tempo de ciclo definido no edital o intervalo é de 6 minutos, porém com a simulação o intervalo é de 7 minutos, conforme quadro abaixo:”

3.06.15	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	183	30	6	836
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	196	30	7	781

Resposta 57:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 58:

“3.06.21 – Metrô Jabaquara x Terminal Santo Amaro”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

De acordo com o tempo de ciclo definido no edital o intervalo é de 11 minutos, porém com a simulação o intervalo é de 12 minutos, conforme quadro abaixo:”

3.06.21

	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	158	14	11	393
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	172	14	12	361

“Durante a consulta pública foi apresentada a sugestão de aumento de frota nesse serviço conforme quadro abaixo. A resposta foi positiva, porém o ajuste não consta no edital. Solicitamos por gentileza, esclarecimentos do por que não foi alterado no edital se a resposta foi positiva.”

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>3.6 Dados de Oferta do Sistema Integrado de Transporte Coletivo Projetado Por Lote</p> <p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.21);</p> <p>“Metrô Jabaquara – Terminal Santo Amaro”</p>	<p>Serviço Local de Articulação Regional do Lote AR6 com frota de 14 veículos básicos dia útil de acordo com o edital de licitação. O tempo de ciclo com a frota proposta é insuficiente para atender os usuários, deteriorando o nível de serviço.</p> <p>Sugerimos a frota de 20 veículos conforme característica atual, melhorando o nível de serviço e o índice de Ocupação.</p>

“Resposta: A sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital”

Resposta 58:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 59:

“3.07.05 – Metrô Conceição x Shopping Morumbi (circular)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

Solicitamos esclarecimentos de como atender ao intervalo máximo de 12 minutos definido para as linhas regionais se pela simulação o intervalo é de 25 minutos, conforme quadro abaixo:”

3.07.05

	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	85	7	12	366
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	173	7	25	180

Resposta 59:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 60:

“3.07.07 – Vila Missionária x Moema (circular) (picos)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

Solicitamos esclarecimentos de como atender ao intervalo máximo de 30 minutos definido para as linhas reforço se pela simulação o intervalo é de 43 minutos, conforme quadro abaixo:”

3.07.07	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	64	3	21	208
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	130	3	43	102

Resposta 60:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 61:

“3.07.08 – Vila Santa Catarina x Parque do Ibirapuera (circular)”

“O tempo de ciclo (PM/útil) indicado para o serviço acima mencionado, não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (Agosto/2015) divulgado pela SPTrans.

Solicitamos esclarecimentos de como atender ao intervalo máximo de 12 minutos definido para as linhas regionais se pela simulação o intervalo é de 19 minutos, conforme quadro abaixo:”

3.07.08	TEMPO DE CICLO	FROTA	INTERVALO	OFERTA FAIXA HORÁRIA
EDITAL	79	8	10	450
SIMULAÇÃO COM BASE NO RELATÓRIO PERFORMANCE SPTRANS	148	8	19	240

“Durante a consulta pública foi apresentada a sugestão de aumento de frota nesse serviço conforme quadro abaixo. A resposta foi positiva, porém o ajuste não consta no edital, e a frota foi reduzida de 11 para 8 veículos em relação ao edital anterior. Solicitamos por gentileza, esclarecimentos do por que a frota foi reduzida se piorando ainda mais o nível de serviço se a resposta foi positiva.”

26.9.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>3.6 Dados de Oferta do Sistema Integrado de Transporte Coletivo Projetado Por Lote</p> <p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.07.08);</p> <p>“Vila Santa Catarina – Parque do Ibirapuera”</p>	<p>Serviço Local de Articulação Regional do Lote AR6 com frota de 11 veículos básicos dia útil de acordo com o edital de licitação. O tempo de ciclo com a frota proposta é insuficiente para atender os usuários, deteriorando o nível de serviço.</p> <p>Com o cancelamento do serviço “Cidade Leonor – Pq. Do Ibirapuera” projeta-se uma migração de 70% dos 2.500 usuários médios/dia, para o serviço 3.07.08.</p> <p>Sugerimos que a frota dia útil seja de 20 veículos.</p>

“Resposta: A sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital”

Resposta 61:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos

tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 62:

“5.03.13 – Terminal Parelheiros x Praça Suzana Rodrigues”

“Solicitamos esclarecimentos sobre a informação que consta no edital sobre 48 meias viagens para esse serviço, se o mesmo possui apenas um veículo que opera no Pico da Tarde como reforço estrutural e um tempo de ciclo de 85 minutos conforma simulação utilizando software específico com parâmetro adequado, baseado no relatório de Performance Operacional das Linhas (agosto/2015) divulgado pela SPTrans.”

Resposta 62:

A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital. Os dados de tempo de ciclo, a oferta dimensionada e as frotas das linhas serão ajustados (para menor e para maior) aos valores observados no processo de implantação da rede de referência (em especial em relação aos tempos de viagem), com o devido registro nas Ordens de Serviço de Operação (OSO), que é o instrumento contratual para o cálculo da remuneração dos serviços.

Questão 63:

“Inclusão no edital do serviço – Terminal Pinheiros x Metrô Jabaquara (via Av. Assembleia e Corredor Cupecê)”

“Durante a consulta pública foi solicitada a inclusão do serviço Terminal Pinheiros x Metrô Jabaquara no edital conforme quadro abaixo e a resposta foi positiva. Solicitamos por gentileza esclarecimentos do por que não foi incluso no edital.”

26.6

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>3.6 Dados de Oferta do Sistema Integrado de Transporte Coletivo Projetado Por Lote</p> <p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (N603-11);</p> <p>“Terminal Pinheiros – Metrô Jabaquara”</p>	<p>Esse serviço compõe a Rede Noturna, operada pelo Lote AR6 no referido edital de licitação. É uma importante ligação da Região do Jabaquara e Jardim Miriam com a região de Pinheiros.</p> <p>Diante do exposto, sugerimos a inclusão no edital do serviço “Metrô Jabaquara – Terminal Pinheiros” via Av. Engenheiro Armando Arruda Pereira, Av. Assembleia e Corredor Cupecê. Serviço com característica Estrutural Perimetral a ser operado pelo lote E3.</p>

“Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao edital.”

Resposta 63:

De fato a resposta foi publicada, “procede, pleito aceito e será incorporado ao edital”, a linha foi publicada no Lote E3, com as características Estrutural Noturno. Quanto à atribuição para Estrutural Perimetral, não se aplica, pois a operação diurna dessa linha conflitaria com a operação das demais linhas da Rede de Referência no eixo formada pelas Avs. Assembléia, Armando de Arruda Pereira, Cupecê, Ver. João de Luca, Prof. Vicente Rao, Roque Petroni Jr, Eng. Luiz Carlos Berrini e Brig. Faria Lima.

Questão 64:

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>Anexo III</p> <p>Item: Tabela 40 – Dados referenciais da oferta do Lote AR7</p>	<p>A Linha 3.07.07 atualmente é operado com veículos de tecnologia articulada, o Edital prevê operação com veículos básicos, neste caso o tipo de veículo poderá ser revisto?</p>

Resposta 64:

No momento não. A proposta deverá ser apresentada considerando as quantidades previstas no Anexo III do Edital.

Questão 65:

Considerando que o item 6.2 do Anexo VI do edital traz uma tabela que informa que o lote D7 contará com a operação de 24 unidades de veículo do sistema "ATENDE" e o lote D8 de 34 unidades respectivamente. Considerando que o item 3.2 do anexo 4-3 do mesmo edital informa de o lote D7 não contará com este tipo de serviço e operação e o lote D8 contará com o quantitativo de 35 unidades de veículos, indaga-se o que segue:

De fato, qual o respectivo quantitativo de veículos correto para se considerar na operação do sistema ATENDE para os lotes D7 e D8?

O entendimento correto, sem dúvida, se faz de natureza capital haja vista que tal resposta trará parâmetros para a elaboração adequada da proposta comercial.

Resposta 65:

Conforme Comunicado nº 02, devidamente publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo – DOC, de 05 de novembro de 2015, a tabela contida no item 6.2 do Anexo VI, foi substituída por aquela contida no item 3.2 do Anexo IV – 4.3.

Questão 66:

Indaga-se se uma mesma empresa poderá participar do certame, sem ferir as normas editalícias, integrando a constituição de consórcio que apresente proposta comercial em um dos lotes e ainda assim concorrer de forma individual apresentando proposta comercial sozinha em outro lote distinto daquele?

Resposta 66:

Sim, o entendimento está correto.

Questão 67:

Edital - Item 3.12/3.13/3.22/3.22.1/3.22.2.

Caso as alterações previstas nos itens acima onerem o Concessionário, como será feita a compensação econômica deste ônus?

Resposta 67:

Toda e qualquer modificação que altere as condições econômicas do contrato de concessão será avaliada segundo os requisitos e regras constitucional e legalmente garantidoras da manutenção da equação econômico-financeira inicial do contrato.

Questão 68:

Item 3.41.1.

Qual a abrangência do "etecetera", constante no item acima? Em outras palavras: o concessionário se obriga por algo, que ele ainda nem tem ciência?

Resposta 68:

O termo 'etecetera' tem significado exemplificativo, tendo em vista que outros tipos de Operações Especiais poderão ser criadas durante a vigência do contrato. Quanto à ciência do concessionário sobre essas novas Operações Especiais, todas as Operações Especiais deverão ser atendidas pelo concessionário, as quais serão previamente discutidas com o Poder Concedente.

Questão 69:

Item 3.43.

Qual a penalidade na eventual hipótese de alguma concessionária não aderir à Pessoa Jurídica prevista neste item?

Resposta 69:

Será aplicada a multa prevista no Item 72 do subitem 5.1.2.2 da Cláusula Quinta do Anexo VIII – 8-A do Edital.

Questão 70:

Item 4.4.

E se o futuro concessionário não concordar com os valores estabelecidos pelo Poder Concedente, para a prestação dos serviços previstos no item 3.41. do Edital?

Resposta 70:

Todos os eventos da Operação Especial deverão ser atendidos pela Concessionária, os quais serão previamente discutidos e acordados com o Poder Concedente, inclusive quanto à remuneração.

Questão 71:

Item 5.3.1.7./8.1.7.1.

O compromisso futuro de constituição de SPE – Sociedade de Propósito Específico, previsto neste item, estará atendido se for objeto de cláusula específica do instrumento de constituição do consórcio, ou deverá ser materializado mediante “declaração expressa” específica, nos termos do item 8.1.7.1.?

Resposta 71:

No caso de participação em consórcio, o cumprimento da exigência contida no subitem 5.3.1.7 do Edital dispensa a declaração exigida no subitem 8.1.7.1.

Questão 72:

Item 8.2.1

No caso das atuais concessionárias, o atestado exigido neste item é atribuição exclusiva da SPTrans? E, no caso de empresas que não prestam serviços atualmente?

Resposta 72:

Tendo em vista que a atual concessão foi delegada pela Secretaria Municipal de Transporte, é ela que expedirá os atestados técnicos, como Poder Concedente. No caso de empresa que não preste serviço atualmente, mas já operou no Sistema de Transporte Público da Cidade de São Paulo, o atestado também será expedido pela SMT, na qualidade de Poder Concedente.

Questão 73:

Item 8.3.4.

Não será necessária a apresentação de certidão dos distribuidores cíveis de ações de outra natureza, bem como de executivos fiscais?

Resposta 73:

Não. A exigência do Item 8.3.4 do Edital está em consonância com o disposto no inciso II do art. 31 da Lei Federal 8.666/93.

Questão 74:

Item 4.1.27

“Informar ao Poder Concedente, imediatamente quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo, que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente, ou dos intervenientes, inclusive dos termos e prazos contratuais, bem como envidar os melhores na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo”.

A cláusula aparenta não estar com a redação completa, além de ensejar uma complexidade prática, que a torna quase inexecutável.

Caso mantida a exigência, não seria mais razoável a apresentação de relatórios periódicos?

Resposta 74:

Referida cláusula será mantida e está sendo ajustada mediante Comunicado. Quanto à segunda indagação, essa obrigação não poderá ser substituída por relatórios periódicos.

Questão 75:

Item 5.1.2.2.

“Sem prejuízo de regulamentação específica editada pelo Poder Concedente, será aplicada multa em virtude de descumprimento total ou parcial das obrigações abaixo discriminadas, na seguinte conformidade”:

Ao prever penalidade extraída de regulamentação específica a ser editada pelo poder Concedente, indaga-se se a hipótese prevista no item não ensejará a aplicação de duas ou mais penalidades, por uma mesma infração?

As multas estabelecidas nos itens 25 a 31 e 72 serão aplicadas para cada contrato ou serão proporcionais à participação no sistema?

Resposta 75:

A ressalva quanto à existência de regulamentação específica não significa que haverá aplicação de penalidade em duplicidade. Quanto à segunda indagação, as multas serão proporcionais à participação da Concessionária no Sistema.

Questão 76:

O item 6.4 do anexo VI do Edital prevê a obrigatoriedade de o concessionário utilizar as garagens públicas dos respectivos lotes e pagar o valor de aluguel fixado, porém, o item 3.17 do Edital, contrariamente, informe que a concessionária não é obrigada a utilizar as garagens públicas, ainda que localizadas no lote de interesse. Diante da contradição, pede-se que seja esclarecido se existe ou não a obrigatoriedade ou não da utilização das garagens públicas.

Resposta 76:

Nos termos do Item 3.17 do Edital, a Concessionária não é obrigada a utilizar as garagens públicas. O Item 6.4 do Anexo VI do Edital será ajustado nesse sentido, mediante Comunicado.

Questão 77:

A tabela inserida no item 6.4 do Anexo VI do Edital, informa que a garagem Santo Amaro teria 81.410 m² de área de terreno. Ocorre que por conta da desapropriação efetuada para construção do complexo viário Córrego Ponte Baixa, essa área foi severamente reduzida, estima-se que atualmente o imóvel disponha de 34.800m², estimativa essa efetuada sem base em levantamento topográfico. O Poder Cedente fará a devida correção?

Resposta 77:

Sim. A metragem correta será ajustada mediante Comunicado, mantendo-se o valor do aluguel previsto na referida Tabela.

Questão 78:

É possível a esta empresa, que a mesma seja habilitada no referido certame, mesmo sem a apresentação do seu atestado de capacidade técnica, conforme as características e os quantitativos do contrato nº 009/15 – SMT.GAB – ÁREA 5 assinado em 15/1/2015?

Resposta 78:

A apresentação de atestado técnico para a comprovação da capacidade técnica é obrigatória, mesmo para as empresas que operam ou operaram no Sistema.

Questão 79:

Pode esta empresa ter sua habilitação técnica averiguada e demonstrada pela própria SMT (Secretaria Municipal de Transportes), por meio de diligência interna que a mesma realize em seus arquivos próprios, e assim não seja necessária a apresentação do atestado no envelope 1 do certame?

Resposta 79:

Vide resposta ao Item 15.

Questão 80:

Caso as respostas as questões “a” e “b” sejam não. Em ocorrendo da SMT (Secretaria Municipal de Transportes) não expedir o referido atestado de capacidade técnica em tempo hábil para que esta empresa possa incluí-lo em no envelope 1 do certame, tal situação não caracterizaria um fato onde tivesse havido restrição à competitividade do procedimento licitatório?

Resposta 80:

Certamente todos os pedidos de atestados serão atendidos, tempestivamente, pela SMT.

Questão 81:

Em de fato concretizando-se a não expedição do atestado em tempo hábil a normal participação no certame, não estaria evidente o ferimento ao princípio da isonomia, bem como a outros princípios definidos no art. 3º da Lei nº 8.666/93?

Resposta 81:

Vide resposta ao Item 17.

Questão 82:

Solicitamos esclarecimentos quanto ao entendimento dessa Comissão sobre a validade dessa unificação (determinada pela Portaria 358, do Ministério da Fazenda, em relação à Certidão expedida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil – RFB e pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional – PGFN) pois, conforme destacamos acima, está indisponível a opção da emissão da prova de regularidade relativa à Seguridade Social no site da Previdência Social.

Resposta 82:

A Certidão acima mencionada, para a regularidade junto à Fazenda Federal, deverá ser apresentada nos termos do Item 8.4.3 do Edital e seus subitens.

Questão 83:

Com relação ao item 8.1.2. da HABILITAÇÃO JURÍDICA, qual documento específico será exigido como PROVA DO REGISTRO DO CONTRATO SOCIAL NA JUCESP?

Resposta 83:

Para atendimento ao Item 8.1.2 do Edital, a licitante deverá apresentar cópia do seu Contrato Social, devidamente registrado na JUCESP.

Questão 84:

Com relação ao item 8.3.2.2.1. da HABILITAÇÃO ECONÔMICA-FINANCEIRA, qual documento específico será exigido para comprovar a CÓPIA LEGÍVEL E AUTENTICADA DAS PÁGINAS DO LIVRO DIÁRIO PELA JUCESP?

Resposta 84:

O atendimento ao Item 8.3.2.2.1 do Edital deverá ser nos exatos termos prescritos no referido Item.

Questão 85:

Com relação ao item 8.4.3.2.2. da REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA, qual documento específico será exigido para comprovar a ausência de INSCRIÇÃO ESTADUAL na SECRETARIA ESTADUAL DA FAZENDA?

Resposta 85:

: A regra está contida no Item 8.4.3.2.3 do Edital.

Questão 86:

Com relação ao item 8.4.3.3. da REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA, o edital não é claro com relação a obrigatoriedade em apresentar certidão negativa de débitos INSCRITOS e NÃO INSCRITOS municipais. Favor esclarecer.

Resposta 86:

A regularidade junto à Fazenda Municipal deverá atender a regra contida no Item 8.4.3 c/c o 8.4.3.3 do Edital e seus subitens.

Questão 87:

Com relação ao ANEXO 9.9 da DECLARAÇÃO ao MINISTÉRIO DO TRABALHO não existe campo para assinalar a ressalva de trabalho de menores como aprendizes. Como deve ser feito?

Resposta 87:

Atentar para a observação contida no referido Anexo 9.9 do Edital.

Considerando que o conteúdo do presente Boletim de Esclarecimentos nº 001/2015-SMT-GAB não altera as datas de entregas e aberturas dos envelopes, ficam mantidas as seguintes datas:

CONCORRÊNCIA Nº 001/2015-SMT-GAB

GRUPO ESTRUTURAL

(Processo Administrativo nº 2015-0.051.567-8)

Entrega dos Envelopes: nº 01 - Documentos de Habilitação e nº 02 - Proposta Comercial

Data: dia 18/11/2015 até às 13h.

Endereço: Rua Boa Vista, nº 136, 5º andar - Centro – SP.

Abertura do Envelope: nº 01 – Documentos de Habilitação.

Data: 18/11/2015 às 14h.

Endereço: Rua Boa Vista, nº 136, 5º andar - Centro – SP.

CONCORRÊNCIA Nº 002/2015-SMT-GAB

GRUPO LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL

(Processo Administrativo nº 2015-0.051.569-4)

Entrega dos Envelopes: nº 01 - Documentos de Habilitação e nº 02 - Proposta Comercial

Data: dia 19/11/2015 até às 08h.

Endereço: Rua Boa Vista, nº 136, 5º andar - Centro – SP.

Abertura do Envelope: nº 01 – Documentos de Habilitação.

Data: 19/11/2015 às 09h.

Endereço: Rua Boa Vista, nº 136, 5º andar - Centro – SP.

CONCORRÊNCIA Nº 003/2015-SMT-GAB

GRUPO LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO

(Processo Administrativo nº 2015-0.051.573-2)

Entrega dos Envelopes: nº 01 - Documentos de Habilitação e nº 02 - Proposta Comercial

Data: dia 19/11/2015 até às 13h.

Endereço: Rua Boa Vista, nº 136, 5º andar - Centro – SP.

Abertura do Envelope: nº 01 – Documentos de Habilitação.

Data: 19/11/2015 às 14h.

Endereço: Rua Boa Vista, nº 136, 5º andar - Centro – SP.

São Paulo, 11 de novembro de 2015.

Paulo de Moraes Bourroul

Presidente da Comissão Especial de Licitações

Portaria nº 023/2015-SMT-GAB