

**Justificativa para as contratações
(Atendimento ao art. 5º da Lei Federal nº 8.987/95
e ao Decreto Municipal nº 48.042/06)**

A Prefeitura tem a competência de planejar, organizar, implantar e executar diretamente sob o regime de concessão, permissão ou outras formas de contratação, bem como regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público, conforme estabelece a Lei Orgânica do Município de São Paulo – LOM, sem seu Artigo 172. No âmbito do Município de São Paulo, a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 disciplina a organização dos serviços de transporte coletivo, possibilitando delegar a terceiros, particulares, por meio dos regimes jurídicos da concessão e da permissão, a execução e a consequente exploração destes serviços.

Por sua vez, a Lei Federal nº 8.987/95¹, estabelece que o Poder Concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo. Para cumprir este ditame legal, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes da Cidade de São Paulo, no cumprimento de suas atribuições legais, vem a público justificar a delegação da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, mediante a realização de concessão, pelas razões a seguir expostas.

É reconhecida e indiscutível a complexidade do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de São Paulo, em especial o transporte coletivo público, - com seus aproximadamente 14.425 ônibus (Outubro/2017) - e a decorrente dificuldade logística e operacional de o Município prover diretamente esse serviço essencial a uma população em torno de 12 milhões de habitantes². A cidade de São Paulo tem o maior sistema de transporte público municipal de passageiros sobre pneus do mundo. Na maioria das cidades brasileiras, e como vem ocorrendo no Município de São Paulo há décadas, essa atividade é delegada, por concessão ou também por permissão, a entes particulares.

É inquestionável a necessidade da modernização e da requalificação do sistema e o atendimento das demandas da população que utilizam esse serviço, especialmente face à dinâmica do desenvolvimento urbano, que tem gerado, nas últimas décadas, uma crescente demanda de deslocamentos na cidade. A Prefeitura Municipal de São Paulo tem o compromisso e trabalha para que a prestação desses serviços seja crescentemente aprimorada.

Tendo em vista o vencimento dos contratos de permissão em 2013 e considerando que os contratos de concessão vêm sendo sucessivamente prorrogados no prazo legal, mas estão às vésperas de seu termo, é imperioso deflagrar novos procedimentos licitatórios para manter a regularidade e qualidade dos serviços atualmente prestado pelos operadores do sistema e buscando promover os aprimoramentos pretendidos pelo Decreto Municipal nº 56.232/2015, coadunando-os com o Plano Diretor Estratégico promulgado pela Lei Municipal nº 16.050/14 e com o Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob/SP 2015, exigido pela Lei Federal nº 12.587/12.

Os prazos dos contratos serão aqueles estabelecidos na Lei Municipal nº 13.241/01 - alterada pela Lei Municipal 16.211/15³. O Prefeito João Doria encaminhou à Câmara Municipal o Projeto de Lei 00853/2017, que propõe alterar a Lei para reservar a definição do prazo ao Executivo Municipal. Caso o projeto seja convertido em lei, até a publicação definitiva do Edital, o prazo da concessão será de 15 (quinze) anos, prorrogável por mais 1 (um) ano, desde que justificado o interesse público. Mantido o atual texto legal o prazo será de 20 anos, podendo ter sua vigência estendida por no máximo mais 1 (um) ano, nos termos do art. 21 da Lei 13.241/2001, modificado pela Lei 16.211/2015 em seu art.7. Em razão da envergadura dos investimentos a serem realizados, como adiante se verá na presente

explicação, não se justificaria a outorga do serviço através de permissão, salvo na situação emergencial em que se encontra o sistema local atualmente.⁴

Para a implantação da nova rede, desenhada com a contribuição de consultoria externa, a administração optou por um período de transição que permita sua implantação de forma gradual, respeitando o usuário, sua rotina e, fundamentalmente, possibilitando uma curva de aprendizado e ajustes, que, seguramente, serão necessários ao longo de sua efetivação.

O Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, integrante do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, por determinação legal é organizado em Sistema Integrado, composto pelo Subsistema Estrutural e pelo Subsistema Local e em Serviços Complementares. A nova organização proposta para a Rede de Referência do Transporte Coletivo aprofunda os conceitos de estruturação e conexão entre serviços já antes estabelecidos, fortalecendo a malha de ligações de natureza estrutural, que compõem o Subsistema Estrutural, perfazem grandes deslocamentos e integram as diversas regiões da cidade.

O Subsistema Estrutural será otimizado, requalificado, simplificado e especializado para operação de eixos troncalizados a partir do seccionamento de linhas que hoje operam trajetos sobrepostos. O resultado será uma rede com traçados mais simples e diretos, que facilitem a oferta do serviço em rede, assemelhando-se à funcionalidade das redes metroferroviárias e preservando a preocupação com a racionalização. Dada a maior concentração da demanda o Subsistema Estrutural irá operar majoritariamente com ônibus de grande capacidade - articulados - desafogando e racionalizando o Viário Estrutural de interesse dos Ônibus (VEIO), especialmente os corredores, viabilizando uma maior capacidade viária e maior velocidade comercial. Para a maior eficiência deste Subsistema e devido à característica de seus veículos e de seu propósito, as linhas ou trajetos devem ser os mais lineares possíveis para a rápida e eficaz conexão, de áreas distantes e com alta demanda de passageiros.

O Subsistema Estrutural, assim concebido e organizado, em rede por meio de ligações estruturais, radiais e perimetrais, contribui para descongestionar a área do centro histórico, e amplia a capacidade viária, homogeneizando a macroacessibilidade e interligando todo o território da cidade.

Por outro lado, o Subsistema Local, é responsável por atender às demandas internas de uma mesma região e conectar esta região ao Subsistema Estrutural. Os trajetos são mais sinuosos, concebidos sob a lógica da capilaridade e da ampliação da área de cobertura e de demanda mais dispersa, e, dentro destas características, as linhas do Subsistema Local devem operar com carros menores. Na Rede de Referência do Transporte Coletivo, o conceito de tratar cada região como uma "cidade" dentro da Cidade, ganha importância, valorizando os desejos de deslocamentos locais, de curto alcance, e o atendimento aos equipamentos sociais e centro dos bairros.

Na organização proposta, as linhas do Subsistema Local foram classificadas em dois grupos com funções distintas: Linhas Locais de Articulação Regional e Linhas Locais de Distribuição.

As primeiras percorrem itinerários menos sinuosos e conectam bairros vizinhos, dentro de uma mesma Região da Cidade. As segundas, dão conta de itinerários mais complexos e sinuosos, atendendo internamente cada bairro, compreendendo os seus equipamentos públicos - escolas, hospitais, ambulatórios, delegacias, bibliotecas, centros esportivos - e os polos ou destinos de atração de viagens internas a estes bairros como, por exemplo, centros comerciais, fábricas, conjuntos habitacionais, supermercados, faculdades e universidades. Conforme o caso específico, ao conectarem Regiões ou Bairros aos grandes eixos de deslocamento da Cidade, e de acordo com a localização, alimentam o Subsistema

Estrutural e, a maior especialidade de cada tipo de linha, contribuirá com a racionalidade do serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Destaca-se ainda como um aspecto inovador da modelagem concebida, mudanças na forma de planejar, ampliando os microdetalhamentos com um tratamento específico para frequências e integrações de ônibus conforme, por exemplo, a faixa horária e a modulação da demanda. Para ilustrar, vale citar que certas linhas possuem maior demanda nos tradicionais horários de pico, outras, no entre pico, o que requer um olhar diferenciado para planejar a operação do serviço contemplando seus diversos aspectos. (horários de partida, tamanho do ônibus, integração, etc.).

A simplificação do Sistema também trará outros benefícios ao interesse público, especialmente ao segmento mais diretamente interessado, que é a população usuária do transporte público. Será facilitada a disponibilização de melhores informações aos usuários nos pontos de parada em tempo real, garantindo uma melhor leitura e compreensão da população usuária sobre como utilizar o transporte público no Município de maneira mais adequada aos anseios de cada um dos usuários.

Considerando a época em que a Lei Municipal n. 13.241/01 foi promulgada, hoje a tecnologia embarcada e os mecanismos de bilhetagem estão significativamente mais avançados. São Paulo, acompanhou as mudanças e encontra-se alinhada com municípios de outros países. Podemos destacar os ônibus equipados com GPS⁵ (*Global Positioning System* – Sistema de Posicionamento Geográfico), que permitem um monitoramento automático dos veículos, possibilitando a sua localização instantânea, a coleta de dados operacionais úteis para fins de fiscalização e planejamento e sistemas de informações aos usuários em tempo real em painéis de mensagens variáveis e pelo site Olho Vivo da SPTRANS, que são realidades na cidade desde 2005, fornecendo ao Poder Público milhões de dados processados e analisados sistematicamente, apoiando a tomada de decisão.

A experiência da São Paulo Transporte S.A no planejamento e na fiscalização do transporte coletivo público de passageiros indicou, a despeito dos avanços efetivados como mencionado acima, a necessidade de atualizar as tecnologias existentes, que acusam déficits e defasagens devido ao seu longo período de operação, e implantar equipamentos e sistemas para melhorar o monitoramento, gestão e controle operacional, de forma integrada, nos moldes das gestões de transporte das grandes capitais. Essa solução de equipamentos e sistemas, denominada Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional, contará com uma base de dados resultante da integração dos sistemas INFOTRANS e SIM, unificando cadastros e oferecendo um conjunto de informações para atender os pontos relevantes da gestão dos serviços, atendendo suas principais funcionalidades:

- Aplicar as políticas de transporte definidas pelo Poder Público;
- Gerir a produção de serviços de transporte público por meio da Concessões, gestão direta ou fretamentos dos recursos necessários;
- Definir o nível, o volume e a qualidade dos serviços propostos para o público;
- Coletar, centralizar e processar as informações e dados relativos ao objeto de sua competência;
- Comunicar aos seguintes níveis (garagens) as informações operacionais relativas aos serviços que devem ser produzidos;
- Receber, verificar e processar as informações e dados enviados pelos níveis operacionais (garagens, terminais, veículos) como produto da programação dos serviços e de sua realização;
- Medir as discrepâncias entre o serviço programado e o serviço efetuado;
- Tomar as decisões pertinentes para garantir os objetivos predefinidos nas políticas da SPTRANS: percursos de serviço produzidos, qualidade dos serviços, quantidade de passageiros transportados, equilíbrio financeiro, índices de produtividade, integração dos serviços, integração multimodal, atratividade dos serviços propostos para os usuários, promoção do transporte público,

- relacionamento com os usuários, informação aos usuários e para a comunidade paulistana;
- Comunicar e interagir com as estruturas relacionadas com os serviços de transporte público, CET, Polícia, SAMU, Bombeiros – seja diretamente, seja por intermédio dos níveis operacionais;
- Dar transparência aos dados coletados para maior controle social da população na prestação dos serviços.

Os equipamentos instalados em todos os veículos, integrados ao Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional deverão prover todas as informações para a completa gestão do sistema, sendo utilizados pelo Poder Público, Concessionários e Usuários.

As inovações pretendidas proporcionarão à Administração Pública, sob a ótica da gestão contratual:

- Melhor detalhamento e exatidão daquilo que foi realizado ou não por linha de ônibus (não mais de modo genérico, isto é, por área). Assim, a rigorosidade dos dados contribuirá para penalizar cada operador que estiver descumprindo o Contrato, refletindo estas eventuais penalidades na sua remuneração. O aumento da coercibilidade e dos instrumentos operacionais poderá, portanto, potencializar a melhoria da qualidade e da confiabilidade da prestação do serviço de transporte coletivo público no Município.

Em seara diversa, a divisão em 03 (três) grandes grupos de lotes de serviços, totalizando 29 (vinte e nove) lotes, favorecerá a competitividade e a isonomia no certame licitatório, isto porque os lotes serão formados com capacidades distintas de investimento, de frota, de recursos humanos, propiciando a participação de empresas pequenas, médias e de grande porte. As Linhas Estruturais, que requerem maior investimento totalizarão 07 (sete) lotes de serviços. As Linhas Locais de Articulação Regional poderão ser operadas por empresas médias, pois atenderão a demandas médias de passageiros em trajetos não tão longos, somando 09 (nove) lotes de serviços, sendo um deles especial, dedicado à tecnologia trólebus. As Linhas Locais de Distribuição poderão ser operadas por empresas menores, divididas em 13 (treze) lotes de serviços.

O primeiro grupo, denominado de "Grupo Estrutural", é formado por cinco lotes, denominados como "Lotes Estruturais", cujos futuros operadores terão a missão de atuar na operação da primeira camada de linhas estruturais e que conformam a "espinha dorsal" da rede, formada pelas Linhas Estruturais Radiais e as Linhas Estruturais Perimetrais. Um dos lotes será específico para a operação das linhas que utilizam a tecnologia trólebus.

Compõem os lotes estruturais as linhas com elevadas frequência que operarão na grande escala da cidade, utilizando majoritariamente as vias que compõem o Viário Estrutural de interesse do Ônibus- VEIO, e que empregarão, em grande medida, os ônibus de maior capacidade, todos com uma identidade própria. Em razão destas características, o serviço dos lotes estruturais deve ser operado por poucos operadores, de forma a proporcionar um regime uniforme de serviços.

É assim, que as análises levaram à proposição de 4 (quatro) lotes com áreas operacionais definidas pelas grandes, e consolidadas, regiões geográficas da cidade: Norte, Leste, Sul e Oeste.

Quanto ao serviço de trólebus, as suas características peculiares e outros aspectos diferenciados de natureza contratual, por empregar recursos públicos, levaram à sua reunião em um lote especial.

Assim, os lotes do Grupo Estrutural são:

Lote	Designação das Áreas Operacionais
E1	Área Operacional Noroeste
E2	Área Operacional Norte
E3	Área Operacional Leste
E4	Área Operacional Sudeste
E5	Área Operacional Sul
E6	Área Operacional Sudoeste
E7	Área Operacional Oeste

O segundo grupo, denominado "Regional" atende ao que se poderia chamar uma camada intermediária de linhas, cuja principal característica é a de "integração do território", cuidando principalmente de ligações interbairros. Por estas características, este nível compreende a ligação (integração) da camada anterior ("os grandes eixos radiais e perimetrais de transporte coletivo") com a camada primária, que reúne as linhas distribuidoras.

As linhas a serem operadas por este grupo já não têm o seu trajeto majoritariamente no "VEIO", e utilizam tecnologias de ônibus de capacidades intermediárias. A uniformidade dos serviços entre todos os operadores também não é uma condição imprescindível, ainda que seja desejada.

É assim, que diferente do Grupo "Estrutural", este novo grupo já não requer um mesmo nível de concentração que operação, por atuar na escala das sub-regiões. A opção, portanto, foi de oferecer-se a oportunidade de acesso à licitação de um maior número de operadores privados aos serviços.

Foram estabelecidos 9 (nove) lotes, através da subdivisão das grandes regiões geográficas que conformam as áreas operacionais do Grupo Estrutural.

- A região Norte foi dividida em duas sub-regiões que atendem áreas de geração de viagens distintas e utilização de corredores viários específicos: a sub-região Noroeste e a sub-região Norte.
- A região Leste foi dividida em três sub-regiões, também em função dos corredores viários: a sub-região Nordeste, ao norte das linhas férreas que cortam a região; a sub-região Leste, que abrange o "miolo" da região Leste ao sul das linhas férreas; e a sub-região Sudeste, que abrange as parcelas do território da região Leste mais próximas aos limites da cidade com o ABC.
- A região Sul não foi dividida, pois conforma uma sub-região de padrão mais uniforme de atendimento. Apenas a região do Sacomã e Ipiranga poderiam serem recortadas desta sub-região, mas as análises mostraram que tal feito, geraria um lote de serviço com pequena escala operacional, incompatível com as características pretendidas para a atuação dos operadores do nível regional.
- A região Oeste foi dividida em duas sub-regiões, pelas mesmas razões das regiões Norte e Leste, gerando: a sub-região Sudoeste, com maior relação de fluxo de viagens com a centralidade de Santo Amaro, e a sub-região Oeste, com maior relação com as centralidades de Pinheiros e Lapa.

Assim, os lotes do Grupo Regional são:

Lote	Designação das Áreas Operacionais
AR0	Lote Especial Trólebus
AR1	Noroeste
AR2	Norte
AR3	Nordeste
AR4	Leste
AR5	Sudeste
AR6	Sul
AR7	Sudoeste
AR8	Oeste

Por fim, o Grupo "Distribuidor" representa o conjunto de lotes que atenderão as demandas mais distribuídas e próximas às moradias, com íntima relação com o nível mais fundamental das ligações locais, no âmbito dos Setores de Ônibus, como se assim disséssemos "as cidades da Metrópole".

A estes lotes estarão vinculadas as Linhas Locais de Distribuição e Linhas de Reforço de Pico Locais.

Além destes tipos de linhas, caberá ao Grupo Distribuidor a operação dos serviços complementares Atende e das linhas Locais Rurais.

Para este grupo de lotes, a proposta de divisão amplia o conceito de maior diversidade de operadores empregada para o Grupo Regional, muito em razão da escala de operação poder ser menor, e pelo fato das linhas serem operadas com veículos de menor capacidade, que requer menor nível de investimento e, portanto, de mais fácil acesso à licitação para um número maior ainda de operadores privados.

As áreas de atuação foram estabelecidas de acordo com a subdivisão das sub-regiões, quando necessário e ainda, observando-se as escalas de operação resultantes (dimensões da quantidade de veículos em cada um dos lotes).

Foram estabelecidos 13 lotes para este Grupo Distribuidor, como mostra o quadro abaixo.

Lote	Designação das Áreas Operacionais
D1	Noroeste
D2	Norte
D3	Nordeste 1
D4	Nordeste 2
D5	Leste 1
D6	Leste 2
D7	Sudeste 1
D8	Sudeste 2
D9	Sul 1
D10	Sul 2
D11	Sudoeste 1
D12	Sudoeste 2
D13	Oeste

É importante lembrar, quanto à longa duração dos contratos, que os critérios de remuneração e os critérios de avaliação baseados nas informações trazidas por meios

digitais são todos mecanismos que favorecem a obtenção e melhoria da qualidade necessária para a prestação eficiente do transporte coletivo público de passageiros, com rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, atualidade tecnológica e acessibilidade. O foco da Administração Pública, através desta concessão, será, portanto, a qualidade da prestação do serviço que será medida - dentre outras maneiras - por meio de pesquisas de opinião efetuadas com os usuários.

Outra inovação que se pretende implementar com a nova concessão é a operação de Linhas Locais Rurais, as quais serão enquadradas na categoria de Serviços Complementares do Serviço Integrado e as quais atenderão as regiões da Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável e da Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, ambas definidas pelo novo Plano Diretor Estratégico vigente. A introdução destas linhas no serviço de transporte coletivo público incluirá uma significativa parcela da população municipal que até o presente momento estava alijada de um adequado e eficiente atendimento.

Por fim, dentre as inovações trazidas, é possível destacar a criação de uma única pessoa jurídica que atuará globalmente no Sistema Integrado, realizando investimentos em serviços, sistemas e tecnologia, e que será composta por todos os operadores do transporte coletivo público. A pessoa jurídica, formada em regime de Sociedade de Propósito Específico (SPE) terá por escopo principal a aquisição, manutenção e operação dos sistemas centralizados de monitoramento e gerenciamento da operação de toda a frota dos ônibus. Além dessa importante tarefa, de maneira transitória, até que se ultimem as concessões dos terminais e estações de transferência, bem como a do sistema de bilhetagem, ela deverá desempenhar, tendo por escopo a administração, manutenção e conservação dos terminais de integração e das estações de transferência; a programação da operação; a operação das bilheterias dos terminais de integração e das estações de transferência, bem como dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único; a própria operação dos terminais de integração e das estações de transferência.

Entre os avanços importantes que compõem o escopo da nova concessão, estão os ganhos previstos com a qualidade da frota, cujos veículos devem atender especificações que garantem conforto e confiabilidade. Entre os requisitos exigidos podemos citar a substituição dos motores Euro III pelos motores Euro V, acessibilidade plena, sistema de movimentação vertical da suspensão, bancos estofados, bloqueios de portas, Wi-Fi, entradas USB, limitador de velocidade, tecnologias embarcadas – GPS, CFTV, terminal do motorista, telemetria, entre outras – e ar condicionado, que em 2020 será equipamento obrigatório em todos os ônibus articulados, e em 2022 alcançará 100% da frota do sistema.

Serão exigidos também outros requisitos adicionais importantes para os veículos Padron e articulados, como transmissão automática e suspensão pneumática. Os veículos articulados de 23m devem ter suporte para transporte de bicicleta e microcâmeras para as portas devem estar instaladas em todos os veículos articulados.

Além dos avanços na especificação, o conjunto da frota ampliará o atendimento atual, no que diz respeito à oferta de lugares em números absolutos e médios e à cobertura da rede, resultando em uma ampliação do atendimento da demanda, como pode ser verificado na tabela abaixo, em que se destaca também a expansão do serviço ATENDE.

ITEM	Atual (Nov/2017)	Nova Rede
Oferta de lugares (real)	1.033.354	1.135.826
Oferta de lugares por veículo (média)	76	90
Cobertura da rede (km)	4.680	5.100
Serviço ATENDE (frota)	428	500
Demanda (dia útil)	9.330.040	10.272.674

Do ponto de vista da gestão contratual também alguns pontos devem ser destacados:

- A fixação de metas para atender ao cronograma de redução de emissão de poluentes da frota, como obrigação legal e contratual. A fim de estimular a precocidade do alcance dessas metas, o contrato prevê um estímulo na remuneração em função da antecipação do cronograma.
- A consideração da avaliação dos usuários como um dos indicadores de qualidade do Modelo de Remuneração, por meio de uma pesquisa de satisfação.
- A definição de 83 indicadores de cumprimento das obrigações contratuais, com aplicação de multa ao Concessionário e/ou SPE.
- A revisão contratual quadrienal, considerando a possibilidade de verificação independente.
- Par solução de controvérsias sobre a interpretação ou execução do Contrato, será formado um Comitê de Mediação composto por um representante do Poder Concedente e outro do Concessionário que juntos indicarão um terceiro.
- Liberação das garantias mediante o cumprimento das obrigações contratuais.

Merece registro também que até que se ultimem os processos previstos no **Plano de Desestatização**, fica a cargo dos Concessionários, organizados em Pessoa Jurídica (SPE), a realização das seguintes atividades:

- Operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único.
- Administração, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferência.

A qualidade do serviço e a segurança operacional ganham nova relevância. Índices de qualidade, incluindo uma pesquisa de avaliação do serviço a ser realizada com usuários, como já foi mencionado, influenciarão a remuneração dos concessionários. Também a diminuição de acidentes com vítimas determinará um ganho maior ou menor do concessionário, confirmando o compromisso da gestão municipal com a segurança viária, sem prejuízo das penalidades previstas no contrato e no RESAM.

É de se destacar, neste aspecto, que a remuneração prevista nos contratos busca espelhar com muito mais precisão o justo pagamento pelos serviços prestados. Parte-se de um retrato muito mais detalhado de todos os custos envolvidos, ponderado pela demanda efetivamente atendida. Depois disso aplicam-se índices relativos à qualidade, destacando-se a regularidade, frequência e atendimento das diretrizes operacionais, satisfação do usuário, qualidade da manutenção, redução de acidentes e antecipação das metas de redução de emissões poluentes. Por último, o sistema de remuneração incentiva os concessionários a buscarem melhor produtividade, propiciando ganhos ao Poder Concedente e a eles próprios.

Não passou despercebida à Administração a questão ambiental. A Câmara Municipal acaba de aprovar o PL 300/2017 que traz à luz uma nova regulamentação da frota de ônibus municipal no que diz respeito à emissão de gases poluentes. As regras contratuais espelham o que lá está previsto e determinam a redução anual da emissão de CO₂, NO_x e material particulado. Em 10 anos esses índices serão reduzidos, respectivamente para 50%, 80%, 90%. E em 20 anos, a frota municipal deixará de emitir qualquer poluente.

Dessa forma, pelo que foi exposto, restou justificado, com base nos critérios da conveniência e oportunidade, a nova modelagem da concessão do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo que está sendo proposta, em especial as características da Nova Rede de Referência, acompanhadas das preocupações com a qualidade do serviço, com o meio ambiente e com a justa remuneração, tendo sido apresentadas algumas importantes consequências, que as mudanças significarão na prática e no cotidiano do transporte municipal por ônibus.

1 Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

2 Estimativa populacional 2014 realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), publicada em 1 de julho de 2014.

3 Art. 7º O inciso 1 do art. 21 da Lei nº 13.241, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação: .

"Art. 21.

1 -para a concessão: 20 (vinte) anos, contados da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Público;

"

4 A Lei Federal 8.987/95 conceitua a concessão de serviço público precedida da execução de obra pública como sendo a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado. Ao passo que a permissão de serviço público é a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

5 O sistema de posicionamento geográfico (GPS) permite um monitoramento automático dos ônibus, uma localização instantânea em situações de emergência, a coleta de dados operacionais úteis para fins de fiscalização e planejamento e sistemas de informação ao usuário em tempo real através dos Painéis de Mensagens Variáveis (PMV) e do Sistema Olho Vivo..