

CONSULTAS PÚBLICAS

GRUPO ESTRUTURAL

(Processo Administrativo nº 2015-0.051.567-8)

GRUPO LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL

(Processo Administrativo nº 2015-0.051.569-4)

GRUPO LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO

(Processo Administrativo nº 2015-0.051.573-2)

SUBSÍDIOS

OBJETO: 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, expede o presente documento para comunicar que foram analisadas e respondidas 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, divididos em 6 (seis) grupos, conforme segue:

GRUPO I

1. **PROPOSTA:** Caminhabilidade/acessibilidade. Segundo o Edital, “os terminais seguem constituindo os mais importantes equipamentos de transferência do sistema e pontos de conexão entre linhas, oferecendo ao usuário uma grande flexibilidade de destinos. Configuram-se como os principais pontos de troncalização da rede e devem abrigar grande número de integrações, especialmente entre linhas locais e estruturais.” E o Edital ainda salienta que: “além das transferências no interior dos terminais de ônibus, a rede de linhas também priorizará as integrações nos locais denominados conexões, que são conjuntos organizados de pontos de parada, normalmente próximos a cruzamentos ou estações de metrô e trem e estão sendo objeto de tratamento especial visando possibilitar que abriguem os usuários de forma segura e confortável em suas integrações. O projeto dos locais de conexão na rede inclui a aproximação dos pontos de parada sempre que possível, diminuindo o caminhar dos usuários nas transferências, melhorias de iluminação, acessibilidade, sinalização, segurança e principalmente informação ao usuário. Além destas conexões em cruzamentos viários, a rede proposta requer a implantação de locais de integração de linhas em alguns pontos de concentração de itinerários, *com a previsão de implantação de infraestrutura de apoio adequada ao menor porte em relação aos terminais tradicionais.*” Assim, o edital deixa clara a importância dos terminais, conexões e integrações para o sucesso do Sistema, E esses espaços precisam ser pensados visando a segurança, conforto e caminhabilidade para o usuário. Embora as características físicas dos terminais e estações de transferência, assim como as diretrizes de Administração, Operação, Manutenção e Conservação estejam detalhadas no Anexo VII, 7-C, é importante que fique estabelecida a responsabilidade das concessionárias pelos espaços de deslocamento dentro do sistema e em sua entrada e saída, pensando nesses espaços

como parte de um Sistema de Transporte maior, que inclui o Sistema de Mobilidade a Pé.

Assim, gostaríamos de sugerir alguns itens adicionais à Minuta do Edital para explicitar essa necessidade:

Capítulo III – Da forma de prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros:

DOS TERMINAIS

3.35. A gestão dos terminais está baseada nos seguintes preceitos:

Sugerimos acrescentar:

- Acessibilidade e conectividade universal dos usuários ao terminal, coordenando entradas e saídas dos terminais às lógicas de deslocamentos principais de acesso ao terminal, bem como os deslocamentos internos;

- Proverimento total e completo de informações aos usuários sobre as redes e áreas servidas pelo terminal, bem como horários de saída e frequência compilados de todas as linhas e também pontos de interesse e de referência próximos aos terminais, implantação de painéis de mensagens fixos e variáveis para tal fim.

3.37. A execução dos serviços relativos aos Terminais corresponde a Administração, Operação, Manutenção e Conservação dos terminais de integração e estações de transferência na seguinte conformidade:

Sugerimos acrescentar

3.37.6. Manutenção de calçadas, rampas, travessias, passarelas e todos os espaços de acesso aos terminais e os espaços de deslocamento dentro deles, garantindo vias regulares, uniformes, desobstruídas, acessíveis e seguras a todo momento.

Resposta: As sugestões foram acatadas e incorporadas ao Edital.

2. PROPOSTA: Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

Anexo VII – GESTÃO OPERACIONAL DO SERVIÇO CONCEDIDO (grupos estrutural, articulação regional e distribuição)

Anexo 7-C – ADMINISTRAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DOS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO E ESTAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA

IX. Indicadores de Qualidade e Desempenho dos Terminais (IQDT)

Item 2.1. Indicador de Atendimento ao Usuário (IAU)

“Este indicador verifica a qualidade do atendimento prestado pela Concessionária aos usuários dos Terminais. A avaliação deste indicador será realizada através de uma pesquisa de satisfação. As instruções para a realização desta pesquisa estão relacionadas no item 6 deste documento.”

Proposta: Incluir no Indicador de Atendimento ao usuário uma parcela referente a manifestações dos usuários a partir de canal de atendimento a ser estabelecido pelo Poder Público.

Argumentação: O uso exclusivo de pesquisas estimuladas para o Indicador de Atendimento ao Usuário pode não retratar uma gama representativa dos problemas possíveis na operação de um terminal, dependendo muito da representatividade da pesquisa face ao universo de usuários.

Resposta: A sugestão foi acatada e incorporada ao Edital.

3. PROPOSTA: Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO I – O TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (grupos estrutural, articulação regional e distribuição)

Item 1.2. O PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO E AS AÇÕES PRIORITÁRIAS NO TRANSPORTE COLETIVO

Item 1.2.2. Ações Prioritárias no Sistema de Transporte Público Coletivo

Item 1.2.2.3. Infraestrutura do Transporte por ônibus na Cidade de São Paulo

Terminais de ônibus

Proposta: Que conste da infraestrutura de serviços disponível nos terminais de ônibus serviços básicos tais como minimercado e farmácia, com funcionamento 24 horas.

Argumentação: É importante para o cidadão que passa o dia longe de casa ou do bairro onde mora e volta quando os serviços já não estão mais funcionando. Assim, se na reformulação da rede de transportes está prevista a centralidade dos terminais de ônibus nas dinâmicas de mobilidade e mesmo na articulação local e de bairro, pode-se aproveitar esse potencial para transformá-los em pólos de comércio e serviços de funcionamento 24 horas, trazendo mais praticidade para a população, além de segurança para os arredores dos terminais.

Resposta: Quando da apresentação das propostas relativas à presente licitação, os interessados deverão apresentar um plano de negócios para a área dos terminais, no que se insere a presente sugestão de oferta de serviços básicos.

GRUPO II

1-

ITENS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
3.9.2. Na hipótese de a concessionária não dispor de local para abrigo, abastecimento e manutenção da frota operacional, bem como para realização dos serviços administrativos de apoio, o Poder Concedente disponibilizará, onerosamente, local com a mesma finalidade, para garantir a operação dos serviços.	Uma vez que as garagens estão sendo disponibilizadas às proponentes, não está claro se o local atende por completo aos requisitos de infraestrutura de garagem (Anexo 5.2.1.) ou haverá custo, além dos valores de aluguel, que deverão ser pagos pela proponente para adequação?

RESPOSTA: O ônus a que se refere o item do edital é o investimento a ser realizado pelo futuro Concessionário para a desapropriação das garagens atuais, no estado em que se encontram, portanto aptas a operar. Eventuais intervenções se darão por conta do futuro Concessionário. Para fins de remuneração foi considerado um valor de aluguel compatível com o mercado e um valor de investimento em equipamentos de garagem.

2-

ITENS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
3.17. A concessionária é obrigada a utilizar garagens públicas, quando for o caso, cujos quantitativos por lote de concessão e os valores de alugueres estão discriminados no Anexo VI.	<p>As despesas de aluguel das garagens públicas seguirão as regras do mercado imobiliário?</p> <p>O Edital quis dispor que as garagens públicas utilizadas atualmente, devem <u>obrigatoriamente</u> continuar sendo utilizadas?</p> <p>Não há descrição de quais são os lotes em que a Concessionária deverá utilizar as Garagens Públicas ou por qual sistema deverá ser utilizada (Estrutural, Articulação Regional ou Local de Distribuição). Deveria haver uma alocação destas garagens a Lotes específicos considerando que, de acordo com o item 3.9. do Edital, não há obrigatoriedade da garagem estar localizada no perímetro do lote de concessão. Salvo engano, qualquer proponente poderá solicitar a disponibilização das garagens públicas.</p>

RESPOSTA: Para as garagens públicas existentes atualmente, os valores de aluguel estão no ANEXO VI e obedecem ao valor de mercado a preços de dezembro de 2014, conforme pesquisa efetuada pela verificadora independente Ernst & Young, atualizado pelo IPC/FIPE (Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de

Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo). O aluguel será reajustado anualmente pelo mesmo índice, que é um dos indicadores que compõem a cesta de reajuste do contrato.

3-

ITENS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>3.29. O guincho deverá ter características técnico/funcionais que atendam às operações de arraste e de içamento de qualquer dos tipos de veículos operacionais do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo. Essas operações deverão ser realizadas normalmente do local aonde tenha ocorrido o defeito gerador da solicitação do serviço de guinchamento até as instalações da garagem da concessionária do veículo avariado, ou até o local informado ao operador do guincho, dentro do Município de São Paulo.</p>	<p>O Custo da operação está incluído na planilha de custo do sistema?</p> <p>Sugere-se que este veículo seja excluído para efeito de cálculo de idade média.</p> <p>O carro socorro da concessionária não poderia atender somente a operação de arraste?</p> <p>Nas condições de içamento, questão muito rara, sugere-se que seja possível a contratação de terceiros.</p>

RESPOSTA – O custo de operação do veículo guincho não está incluído na planilha de custo do sistema. Isto será revisto e incluído no edital definitivo.

4-

ITENS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>3.31. A concessionária deverá atender as determinações do Poder Concedente referente à composição da frota operacional quanto ao que estabelece a Lei Municipal nº 14.933/09, visando à substituição do combustível óleo diesel de petróleo por outro(s) de origem não fóssil e de fonte renovável e/ou da substituição de veículos movidos por motor de combustível interna por outros de tração elétrica.</p>	<p>Pondera-se que o atendimento à exigência desta Lei Municipal não depende somente da Concessionária.</p> <p>Eventual desabastecimento de combustível não fóssil por razões alheias e fora do controle da concessionária, dará direito ao uso de combustível fóssil alternativo, sem implicação de penalidades.</p> <p>Registre-se que não existem tecnologias disponíveis para atendimento desta legislação, principalmente dentro do prazo estipulado.</p> <p>O SPUrbanuss já apresentou relatório técnico comprobatório da não factibilidade do prazo fixado em lei.</p>

RESPOSTA – A lei 14.933/09 estabelece obrigações para o Poder Público e para os Concessionários, não sendo opcional sua observação. Fatos supervenientes serão analisados de forma tempestiva.

5-

ITENS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
41.3. Atender as determinações do Poder Concedente referente à composição da frota operacional quanto ao que estabelece a Lei Municipal nº 14.933/09, em vista da substituição do combustível óleo diesel de petróleo por outro(s) de origem não fóssil e de fonte renovável e/ou da substituição de veículos movidos por motor de combustível interna por outros de tração elétrica.	<p>Pondera-se que o atendimento à exigência desta Lei Municipal não depende somente da Concessionária.</p> <p>Eventual desabastecimento de combustível não fóssil por razões alheias e fora do controle da concessionária, dará direito ao uso de combustível fóssil alternativo, sem implicação de penalidades.</p> <p>Registre-se que não existem tecnologias disponíveis para atendimento desta legislação, principalmente dentro do prazo estipulado. O SPUrbanuss já apresentou relatório técnico comprobatório da não factibilidade do prazo fixado em lei.</p>

RESPOSTA – A lei 14.933/09 estabelece obrigações para o Poder Público e para os Concessionários, não sendo opcional sua observação. Fatos supervenientes serão analisados de forma tempestiva.

6-

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
Anexo 4 Anexo 4.8. – Metodologia da Remuneração	A remuneração máxima admissível para o concessionário não considera vários parâmetros que hoje são realidade nas operações e continuarão sendo realidade no futuro. Multa do FGTS, aviso prévio, “turnover”, ou rotatividade do pessoal e o absenteísmo médio da categoria são parâmetros que deveriam ser considerados.

RESPOSTA- O contrato de concessão não é um contrato de reembolso de custos ou despesas. Adota-se um custo padrão que abarca todos os itens de custeio estabelecidos legalmente ou em acordos coletivos de trabalho. Questões como rotatividade de pessoal e absenteísmo são de gestão exclusiva do Concessionário, a quem caberá adotar as boas práticas para minimizar seus efeitos.

7-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
----------------------------	---------------------------------

<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.2.1. P1</p> <p>Tabela 2. Memória de cálculo de P1- mão de obra operacional</p>	<p>Na apuração de horas disponibilizadas para operação não foi contemplada o intervalo para refeição dos operadores.</p> <p>Considerar no cômputo dos dias parados, 10 dias referentes a ausências justificadas, passando assim para 104 dias.</p> <p>Considerar 39,14% de encargos sociais, de acordo com as alterações legais (multa FGTS e Aviso prévio indenizado), ou considerar a base do GEIPOT.</p> <p>Incorporar no adicional de horas extras o aumento de horas operacionais do final de semana.</p> <p>Considerar o impacto das horas extras habituais no DSR. (Súmula 172 TST)</p>
--	--

RESPOSTA-

- 1- O período de refeição da mão de obra operacional está previsto em acordo coletivo, sendo portanto contabilizado na apuração de horas disponibilizadas para fim de remuneração.
 - 2- Serão considerados os dias parados conforme abaixo:
 - a. 30 dias de férias por ano
 - b. 48 dias de descanso semanal
 - c. 5 dias de abono
 - d. 11 feriados por ano
 - e. 3 dias de treinamento, mediante comprovação.

Assim, esse parâmetro não será adotado no edital, cabendo ao Concessionário a administração da mão de obra.
 - 3- Será acatada a sugestão de aumento dos encargos sociais face ao aumento da multa do FGTS de 40% para 50% e da alteração do período de aviso prévio para até 90 dias e serão revisados as contribuições para SEST/SENAT resultando em um percentual de 38,44% para encargos sociais, além dos 2% sobre a receita, referente à contribuição patronal do INSS.
 - 4- Não será acatada a sugestão de que o aumento de horas operadas no final de semana irá acarretar em aumento de horas extras.
- Não existe comprovação que o aumento no final de semana aumente as horas extras já consideradas na planilha, podendo ocorrer apenas um aumento de dimensionamento, já considerado no cálculo da remuneração das horas operadas conforme valor hora demonstrados nos Anexos 4.8 e 9.3.
- 5- O efeito das horas extras sobre o DSR já é considerado no dimensionamento dos custos através de sua inclusão no salário/hora da mão de obra operacional, não havendo necessidade de correções.

8-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8</p> <p>Item 2.1.2.1 – P 1</p>	<p>Foram considerados 271 dias trabalhados, porém, chegamos no número de 274. O que compõe o cálculo dos 271?</p> <p>Encargos</p>

	<p>Quais eventos compõem os itens abaixo?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abono Férias (2,78%) • Auxílio Enfermidade (0,73%) • Adicional Noturno (2,46%) <p>Despesas com rescisões contratuais (3,2%)</p>
--	---

RESPOSTA-

1- Os dias trabalhados estão no anexo 9. na planilha de cálculo do Fator de Utilização:

- a. 30 dias de férias por ano
- b. 48 dias de descanso semanal
- c. 5 dias de abono
- d. 11 feriados por ano

Serão considerados ainda 3 dias de treinamento, mediante comprovação.

2- Abono férias refere-se ao adicional que todo trabalhador tem direito ao gozar as férias.

Os demais índices são históricos do setor.

9-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.2.2.1 – Horas disponibilizadas para a operação</p> <p>Item (a) – Percorso ocioso, tempo pré-estabelecido em O.S.O.</p>	<p>A definição do trajeto ocioso é estabelecida através do uso de ferramenta de posicionamento global (GPS). No entanto, as vias informadas em varias situações apresentam sentido de mão de direção invertido ou vias impróprias para trafego de coletivos. Solicitamos que os trajetos a serem realizados sejam informados pelas empresas, bem como o tempo médio do percurso realizado. Sugere-se nova redação ao item “a”, conforme abaixo: “a) Percorso ocioso entre garagem e pontos terminais das linhas, limitados a um tempo pré-estabelecido em OSO, considerando-se as variações ao longo do dia.”</p>

RESPOSTA- Os tempos deverão ser definidos para cada faixa horária, sendo acatada a sugestão de alteração do item “a”

10-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
----------------------------	---------------------------------

<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.2.2.1 – Horas disponibilizadas para a operação</p> <p>Item (b) – Percorso da operação da linha</p>	<p>As horas em operação/tempo de percurso são definidas na passagem dos veículos pelos polígonos (pontos notáveis). Ocorre que esses pontos, dependendo da topografia, apresentam diferença de tempo entre o TP/TS e este polígono. Solicitamos que seja acrescida ao tempo de viagem essa diferença de tempo entre o polígono e o ponto TP/TS.</p>
--	---

RESPOSTA- Será acrescida ao tempo de viagem a diferença de tempo entre o polígono e o ponto TP/TS, quando comprovada.

11-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.2.2.1 – Horas disponibilizadas para a operação</p> <p>Item (d)</p>	<p>Sugestão de nova redação</p> <p>d) – “Parada nos pontos terminais, limitado a 5 minutos, refeições, ou o tempo especificado em OSO, acrescido de eventual antecipação do término da viagem anterior, ou ainda se autorizado pelo CCO.”</p>

RESPOSTA- Será acatada a sugestão efetuada.

12-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.2.2.1 – Horas disponibilizadas para a operação</p> <p>Item (F) – Sugestão de inclusão de item</p>	<p>Item (F) – Sugestão de inclusão de item</p> <p>f) – “Paradas motivadas por situações de força maior, atípicas, desde que registradas e monitoradas pelo CCO, tais como bloqueios de via, acidentes, situações legais, panes, etc.”</p>

RESPOSTA- Entendemos que a mudança proposta não se faz necessária por já estar contemplada no elenco de atividades que compõem o item 2.1.2.2.1. Cabe registrar que a imprecisão da redação sugerida pode levar ao pagamento de horas não disponibilizadas por responsabilidade do próprio Concessionário.

13-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
----------------------------	---------------------------------

<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.2.3. P1</p> <p>Tabela 2. Memória de cálculo de P1 para rede da madrugada-mão de obra operacional</p>	<p>Na apuração de horas disponibilizadas para operação, não foi contemplada o intervalo para refeição dos operadores.</p>
--	---

RESPOSTA- O período de refeição da mão de obra operacional está previsto em acordo coletivo, sendo assim contabilizado na apuração de horas disponibilizadas para fim de remuneração.

14-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.3.1. P2</p> <p>Tabela 4. Custo de diesel, energia elétrica por quilômetro.</p>	<p>O preço médio apontado pela pesquisa da ANP já contempla o poder de negociação de grandes consumidores, não sendo necessário subtrair um desvio padrão. Não está contemplado o custo do Arla 32.</p>

RESPOSTA- A metodologia adotada foi baseada nos resultados da verificação independente efetuada pela empresa Ernst & Young em 2014.

Na ocasião, levantaram-se os documentos na contabilidade dos operadores, concluindo que o preço médio efetivamente pago é cerca de 3,6% inferior à média ANP, o que se aproxima de um desvio padrão.

Os custos com Arla 32 serão acrescidos no edital.

15-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.3.2.1. Q2 - Quantidade de quilômetros rodados:</p> <p>Sugestão de acréscimo da letra “e” com a seguinte redação:</p>	<p>Sugestão de acréscimo da letra “e” com a seguinte redação:</p> <p>e) “Externalidades que exijam mudança de itinerário ou interrupção da viagem obrigando retorno a garagem da operadora.”</p>

RESPOSTA- Externalidade é um conceito muito amplo, não ficando claro o responsável por sua geração.

Desta forma, considerando a imprevisibilidade da operação diária, será acrescido item com

a seguinte redação:

e) Fatores aos quais a concessionária não tenha dado causa e que exijam mudança de itinerário, desde que registrados, autorizados e monitorados pelo CCO.

16-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.4. Cálculo da parcela 3 – $PA3=P3 \times Q3$</p> <p>Sugestão de alteração da cláusula 2.1.4.1.2 e criação da cláusula 2.1.4.1.2.1.</p>	<p>2.1.4.1.2. O índice de consumo de peças e acessórios é de 0,8333% ao mês e será aplicado sobre o preço do veículo novo, excluído o preço do conjunto de pneus novos de cada modelo, considerando um indicador de quilômetros percorridos entre falhas (MKBF).</p> <p>2.1.4.1.2.1. O MKBF referência será definido através de medições realizadas ao longo de 12 meses, após a implantação da rede de transporte licitada.</p>

RESPOSTA- As sugestões não apresentam dados comprobatórios para a alteração do índice de consumo. O MKBF de 10.000 já foi adotado nos contratos de concessão anteriores, não havendo razão técnica para alterar este parâmetro. Cabe registrar que os eventos que afetarão o resultado serão apenas aqueles que exigirem a interrupção da viagem, com danos ao tempo do usuário.

17-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.4.2. Os valores de peças e acessórios (P3) estão demonstrados a seguir.</p> <p>Tabela 9. Valores mensais por veículo para peças e acessórios – P3 em R\$.</p>	<p>Com o aumento de PMM em 12,33% o índice de consumo passará dos atuais 8,904% a.a. para 10% a.a. Assim sugere-se que o índice mensal seja de 0,8333 e que os valores constantes da Tabela 9 sejam recalculados.</p>

RESPOSTA- As sugestões não apresentam dados comprobatórios para a alteração do índice de consumo. O acréscimo de quilometragem não necessariamente acarreta em aumento de consumo de gastos com manutenção.

O índice adotado refere-se ao percentual médio de consumo de peças e acessórios recomendados pela verificação independente da Ernst&Young.

O edital prevê a cada quatro anos uma reavaliação do contrato, incluindo os índices de consumo.

18-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
----------------------------	---------------------------------

<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.4.3. Sobre os valores estabelecidos na tabela 9, referente a peças e acessórios haverá uma variação no valor de acordo com a qualidade da manutenção da frota, medida pelo indicador de quilômetros percorridos entre falhas (MKBF). Este item pode variar de -4% a + 4% de acordo com a tabela a seguir:</p>	<p>Porque não aplicar o MKBF somente após a implantação da rede licitada?</p> <p><u>A cláusula 2.1.4.3.5. Passa a ter a seguinte redação:</u></p> <p>2.1.4.3.5. Até a implantação do CCO o controle de falhas será medido pela SPTrans através do Ranking da Manutenção de Frota, conforme demonstrado abaixo:</p> <p>Satisfatório=> +1% sobre os valores estabelecidos na tabela 9</p> <p>Regular => mantém os valores estabelecidos na tabela 9</p> <p>Insatisfatório=> -1% sobre os valores estabelecidos na tabela 9.</p>
--	---

RESPOSTA: A qualidade desejada para a operação não deve depender da rede licitada e esta é uma premissa para qualquer estágio de execução do contrato. Não será acatada a sugestão.

19-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.4.3.1. Considera-se para o cálculo do MKBF para fins do disposto neste artigo o intervalo de quilômetros para recolhidas anormais motivadas por falhas no veículo.</p>	<p>Dentro da apuração do MKBF não estão identificadas falhas e quebras que são de responsabilidade do Poder Público? Tais falhas ou quebras serão expurgadas?</p>

RESPOSTA: O conceito desta cláusula é impedir a interrupção da viagem por problemas na manutenção do veículo, o que prejudica o usuário. Será considerada como falha toda e qualquer ocorrência que interrompa a viagem do usuário.

20-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
----------------------------	---------------------------------

Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2.1.4.4.1 – Medição da frota disponibilizada se dará por faixa horária, por linha e por tipo de veículo ao longo de toda a operação diária.

2.1.4.4.2 – Para fins de cálculo do Q3, não serão permitidas compensações por faixa horária ou entre linhas.

Em razão de situações que influenciam negativamente no serviço prestado, tais como ex.:

- Falta de energia na rede de trólebus
- Oscilação de energia na rede de trólebus
- Quebra da rede aérea quer seja por desgaste de material ou pavimento irregular.
- Obstruções diversas na via que impeçam o Sistema Trólebus de prosseguir viagem na rede aérea.
- Acidente de trânsito
- Alagamentos

Esses fatores tornam o ciclo de 1 hora insuficiente para realização dessa contagem total da frota da faixa.

Solicita-se a seguinte redação para as cláusulas abaixo:

2.1.4.4.1. A medição da frota disponibilizada se dará por períodos de operação (Pico da manhã, entre-pico, pico da tarde e pós-pico), por linha e por tipo de veículo ao longo de toda a operação diária, consolidando-se o número global por concessionário.

A cláusula 2.1.4.4.3 deverá ter seguinte redação:

Para cálculo da frota disponibilizada serão considerados os veículos que tenham capacidade de oferta de lugares igual ou superior ao previsto em OSO. Caso superior serão adotados para cálculo de remuneração os parâmetros do veículo previsto na OSO, salvo se autorizado pelo CCO.

2.1.4.4.4. Suprimir (atraso superior a 50%)

A cláusula 2.1.4.4.6.1. terá a seguinte redação:

Caso a frota solicitada para operação pelo CCO seja maior do que a frota OSO, será considerada a frota solicitada, desde que atendida, reduzindo-se a quantidade de veículos da reserva técnica.

RESPOSTA- CCO e Concessionário deverão em suas rotinas prever planos de contingência para situações excepcionais. Não será acatada a sugestão.

21-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.4.4.4 - Veículo que inicie a operação com atraso superior a 50% do intervalo para a próxima partida será computado como frota disponibilizada apenas na faixa horária subsequente.</p>	<p>Diversas linhas possuem intervalos entre partidas, inferiores à 5 minutos, e por situações que influenciam negativamente no serviço prestado, tais como ex.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de energia na rede de trólebus • Oscilação de energia na rede de trólebus • Quebra da rede aérea quer seja por desgaste de material ou pavimento irregular. • Obstruções diversas na via que impeçam o Sistema Trólebus de prosseguir viagem na rede aérea. • Acidente de trânsito • Trânsito • Alagamentos <p>Ocorrências como as expostas, dificultam o cumprimento do intervalo. Ponderamos SUPRIMIR o aludido item.</p>

RESPOSTA- Atrasos na disponibilização de frota afetam o usuário. CCO e Concessionário deverão em suas rotinas prever planos de contingência para situações excepcionais. Não será acatada a sugestão.

22-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.4.5 – Nos meses de férias, finais de semana, feriados e dias ponte, será utilizado para cálculo da frota disponibilizada a frota OSO do último dia útil anterior ao evento, multiplicado pelo fator de disponibilização de frota verificada.</p>	<p>A quantidade da frota em operação nos Meses atípicos (Julho e Janeiro) e datas comemorativas sofrem alteração em relação à OSO dos demais meses.</p> <p>A utilização desse parâmetro em relação na frota operada implicará em redução no fator de disponibilidade da frota verificada.</p> <p>Sugerimos seja adotado como parâmetro a OSO vigente no último dia útil para cada situação de operação.</p>

RESPOSTA – Esclarecemos que o Fator de Disponibilização de Frota será calculado considerando a frota OSO e a realizada no dia de operação.

Apenas a frota de referência para cálculo de Q3 e Q4 que será a do mês anterior, nos meses atípicos, de forma a remunerar adequadamente o investimento do operador. Não há necessidade de se acatar a sugestão.

23-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.7 – Para medição do volume de serviços ofertados (horas, frota disponibilizada e km percorrido) serão utilizados equipamentos embarcados de localização de veículo, cujas informações serão consolidadas através do sistema de operação e controle instalado no CCO.</p>	<p>Os Equipamentos eletrônicos ficam expostos à trepidação e solavancos durante a realização das viagens dos veículos em decorrência do estado de conservação das vias e falha de transmissão por sombra do sistema (Exemplo: Metrô Itaquera).</p> <p>Esses fenômenos causam mal funcionamento desses equipamentos durante a operação e influenciam negativamente na medição do volume de serviços.</p> <p>Sugerimos que, em situações de instabilidade na transmissão dos dados desses equipamentos durante a operação, possa ser utilizado o SBE (Sistema de Bilhetagem), o RDB e o Relatório de Serviço do Agente do Terminal para validar esses dados.</p> <p>A cláusula 2.1.7.1.3.1. passa ter a seguinte <u>redação</u>:</p>

RESPOSTA – O SBE somente poderá ser utilizado para comprovar contestações do que foi medido pelos equipamentos de localização. Relatório de Bordo e Relatório de Serviço do Agente de Terminal não serão considerados.

A sugestão do prazo de 72 horas pode ser acatada. Porém apenas as contestações apresentadas em um prazo de 48 horas poderão ser analisadas para o pagamento diário, ficando as demais para uma revisão mensal.

24-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
----------------------------	---------------------------------

Cálculo do F.U.	<p>A jornada legal de trabalho dos operadores é de 07 horas de serviço.</p> <p>Os serviços das linhas de reforço / atendimento estão pré-definidos com jornada inferior à mínima exigida.</p> <p>O cálculo do total de operadores necessários para a operação leva em conta este HVD, diminuindo assim a quantidade de operadores necessários para a operacionalização das escalas.</p> <p>Sugerimos que para definição do nº total de operadores, considerar jornada mínima de 7 horas por turno de trabalho para as linhas de reforço/atendimentos.</p>
------------------------	---

RESPOSTA – Questões de aproveitamento de mão de obra são de gestão exclusiva do Concessionário, a quem caberá adotar as boas práticas para sua alocação.

25-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.1.5. Cálculo da Parcela 4 - $PA4 = P4 \times Q4$</p> <p>Remuneração de mão de obra de manutenção e de fiscalização, os benefícios sociais, as despesas administrativas, os investimentos e a margem de lucro do operador.</p>	<p>Necessidade de revisão e atualização de custos.</p> <p>Convênio Médico – R\$ 75,00</p> <p>Convênio Odontológico – R\$ 8,00</p> <p>Revisão das Despesas Administrativas considerando-se integralmente todos os registros nas diversas contas dos balancetes que refletem esse tipo de despesa.</p> <p>Revisão dos valores previstos de investimento, pois o plano de negócios dos fluxos de caixa não considera a real necessidade de investimento em frota nos primeiros anos do contrato. Por exemplo, o investimento inicial para articulado de 23 metros não pode representar 43% do valor do veículo novo. Este problema se estende as demais tecnologias.</p> <p>Ainda sobre investimento, deverão ser considerados os valores necessários para aquisição do contador de passageiros para veículos de 3 portas que representam 50% a mais do valor orçado.</p> <p>Revisão do cálculo do F.U., considerando os dados operacionais da rede projetada (Anexo III – HVD, PMM e dias tipo), pois é importante para o dimensionamento da mão de obra operacional.</p> <p>Revisão da quantidade de dias utilizados para cálculo do capital de giro de 5 para 15 dias,</p>

	<p>considerando, entre outros, o lapso de tempo entre os reajustes de insumos e o repasse na data base.</p> <p>Revisão do cálculo do F.U. para benefícios na proporção da correção do F.U. projetado para nova rede.</p> <p>Separar os custos de comercialização das despesas administrativas.</p> <p>Considerar a manutenção de 1% a.m. para a totalidade dos novos equipamentos embarcados, bem como dos atuais validadores.</p> <p>Considerar a existência de dois validadores para veículos articulados no cálculo da manutenção desses equipamentos.</p> <p>Considerar horas extras no cálculo do custo do pessoal de fiscalização, em virtude do período de operação das linhas, ou a fixação de quantidade maior de fiscais.</p> <p>Verificar incidência de IR sobre saldos negativos (Trólebus)</p>
--	---

RESPOSTA- Os valores de plano de saúde e convênio odontológico indicados na pergunta serão considerados na versão final do Edital, face corresponderem ao acordo coletivo da categoria profissional.

- As despesas administrativas, fixadas na versão do Edital para consulta pública com base nos balanços de 2013 dos atuais concessionários, serão revisadas de acordo com os balanços de 2014 já disponíveis, considerando os registros pertinentes a este item de custeio.

- O plano de investimento não considera a idade da frota atualmente disponibilizada e sim um padrão com cinco anos de idade média e um cronograma de investimento de 10% de renovação por ano, independentemente da frota efetiva que o futuro concessionário irá disponibilizar, mantidas as regras do Edital.

No caso dos articulados de 21 e de 23 metros, uma vez que o início de fabricação deste modelo é recente e se torna inviável a distribuição da frota linearmente entre as faixas etárias, o cronograma de investimento será revisto.

- Todo investimento em contador de passageiros será considerado para cálculo da remuneração do futuro concessionário.

- A remuneração relativa às funções de motorista e cobrador considera o valor por hora e o seu pagamento tem como referência o total de horas disponibilizadas. Nesse sentido, o cálculo do Fator de Utilização – FU - , no que se refere aos salários de motorista e cobrador, não é relevante para elaboração da proposta comercial.

- Considerando que o pagamento da remuneração é efetuado em até 5 dias úteis, o capital de giro proposto na consulta pública é suficiente. Não será acatada a sugestão de 15 dias de capital de giro.

- De acordo com o dimensionamento da rede o fator de utilização para benefícios encontra-se adequado

- As despesas de comercialização serão apartadas das despesas administrativas

- Os custos de manutenção dos equipamentos embarcados serão revisados. O valor do investimento nesse tipo de equipamentos será agregado ao valor do investimento do veículo e será utilizado o percentual de 0,742% a.m., mesmo índice de consumo de peças e acessórios utilizado nos veículos.

- Nos casos de veículos com dois validadores será considerada a despesa de manutenção dos dois equipamentos.
- Não será considerada hora extra para fiscalização. Questões de aproveitamento de mão de obra são de gestão exclusiva do Concessionário, a quem caberá adotar as boas práticas para sua alocação.
- Será corrigida a incidência de Imposto de Renda sobre saldo negativo.

26-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>Item 2.2. Sobre a remuneração básica (RB) será aplicada a tarifa de remuneração proposta pelo licitante, os índices de demanda e de produtividade e os impostos incidentes sobre receita, de forma que a remuneração final do operador será dada pela seguinte fórmula:</p> <p>$R = (RB \times (TO / TR) \times IQ) \times ISR + Pro$</p>	<p>Adequar fórmula de remuneração, a fim de que os custos incorridos na prestação do serviço sejam integralmente remunerados, seguindo os conceitos estabelecidos na Lei Federal nº 12.587/2012, especialmente o parágrafo 1º de seu art. 9º. Assim propõe-se a retirada da variável “IQ” da fórmula de remuneração.</p> <p>Fórmula proposta:</p> <p>$R = RB \times (TO / TR) \times ISR + Pro$</p>

RESPOSTA – A decisão de inclusão do IQ na remuneração obedece o artigo 10º da lei 12.587/2012 que transcrevemos para melhor compreensão:

“A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas; “...

O IQ se enquadra como uma medida de incentivo ao cumprimento de metas de qualidade e desempenho, a saber: i- atendimento de metas de passageiros a transportar; ii- disponibilização da frota e iii- cumprimento da programação das viagens.

Lembramos que a apuração do cumprimento das viagens será feita de maneira a expurgar os efeitos da velocidade real do viário, uma vez que esse fator não se encontra sob gestão do futuro concessionário.

Assim sendo, não será acatada a sugestão de retirada destes indicadores da remuneração, uma vez que ele se caracteriza como uma medida de proteção ao usuário.

27-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
----------------------------	---------------------------------

<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.2.1.1. ED-Efeito da Demanda na remuneração</p>	<p>Utilizar período e parâmetros para uma projeção mais segura e factível.</p> <p>Cláusula 2.2.1.1. Considerar o período de 12 meses e não somente 3 meses para projeção da demanda meta e estabelecimento dos fatores de sazonalidade.</p> <p><u>Adequar as cláusulas abaixo:</u></p> <p>2.2.1.1.3. O indicador ED será calculado através da divisão da demanda de passageiros transportados, expurgados os dias atípicos, pela demanda de referência, sendo o resultado expresso com duas casas decimais.</p> <p>2.2.1.1.3.1. Considera-se dias atípicos aqueles em que a demanda realizada fica abaixo do desvio padrão.</p> <p>2.2.1.1.3.1. Quando o resultado for igual ou superior a 97,00%, o valor do indicador será igual a 100,00%</p> <p>2.2.1.1.3.2. Quando o resultado estiver entre 93,00% e 96,99%, o valor do indicador será o próprio resultado.</p> <p>2.2.1.1.3.3. Quando o resultado for inferior a 93,00%, o valor do indicador será o próprio resultado e será reavaliação automática da demanda de referência.</p>
---	--

RESPOSTA- Não se encontra na pergunta a necessária fundamentação técnica para o pleito. A alternativa proposta retira de forma substancial o impacto da demanda na remuneração. Sendo assim não será adotada a sugestão.

28-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>2.2.1.3. ICVr- Índice de Cumprimento de Viagens para remuneração.</p>	<p>A forma de medição apresentada não garante que as externalidades sejam consideradas levando a uma punição desmedida ao concessionário.</p> <p><u>Adequar a cláusula 2.2.1.3. conforme abaixo:</u></p> <p>“Para cálculo deste indicador deverá ser considerada a quantidade de viagens realizadas pelo operador em relação às viagens programadas, conforme determinado pelo Poder Concedente, nos termos da fixa técnica ICV constante do Anexo 4.4.,que contempla</p>

	<p>períodos de operação (PM, EP, PT e PP), levando em conta os dados apurados pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE, bem a apuração da velocidade média”.</p> <p>2.2.1.3.1. Se o ICVr apurado for igual ou maior que 97%, então o indicador será 100%.</p>
--	--

RESPOSTA - O Conceito do IQ na fórmula de remuneração é melhorar o atendimento para o usuário. A adoção de viagens consolidadas por picos e entrepicos não garante a efetiva prestação de serviço para o usuário em cada faixa horária. Não será acatada a sugestão.

29-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>3. REMUNERAÇÃO DO CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL</p>	<p>Detalhar a estrutura de custos do CCO (Estimado em R\$ 10 milhões/mês), bem como da remuneração quando da variação de quantitativos.</p> <p>Criar um comitê composto por concessionários e poder público para definição do IQ.</p>

RESPOSTA- A estrutura de custo do CCO será detalhada no edital. Cabe ao Poder Público o controle da qualidade do serviço. Não será acatada a sugestão

30-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 4.8 – METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO</p> <p>5. REAJUSTE DA REMUNERAÇÃO.</p>	<p>Sugere-se utilizar a convenção coletiva do setor ao invés do indicador do IBGE, e o IPCA ao invés do IPC/FIPE.</p>

RESPOSTA – A eventual adoção de índice de convenção coletiva, além de não ser usual em contratos de Concessão, eliminaria estímulos ao concessionário no sentido de controlar os custos do principal item de custeio do transporte, colocando sob risco, em última análise, o equilíbrio econômico-financeiro, sob o ponto de vista do Poder Concedente. O rendimento médio nominal acompanha a variação de rendimento da população, representando de maneira mais adequada o momento da economia e por consequência o poder de negociação dos sindicatos, incluindo os que representam os trabalhadores do setor de transporte e os trabalhadores dos demais setores, usuários desses serviços. O IPC/FIPE representa a variação dos preços em geral na cidade de São Paulo e é o índice básico adotado na Prefeitura para reajustes, conforme decreto 53.841/13 . O IPCA é um índice nacional de inflação não havendo razões para adotar em um contrato com

especificidades municipais.
Não será acatada a sugestão.

31-

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
Anexo 4.8 – Dados Gerais Guia – Aluguéis Célula A45 Investimento em equipamentos de garagem = R\$ 477,01 por veículo	<p>Não está claro se o valor de investimento calculado por veículo para os equipamentos de garagem deve ser aplicado somente nas garagens públicas apresentadas no Anexo VI –item 6.4. ou também para as demais garagens que, conforme item 3.9.2. do Edital estão sendo oferecidas aos proponentes.</p>

RESPOSTA - O investimento em equipamentos é para todas as garagens, independente de ser pública ou privada.

32-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
ANEXO 8-A 3.29.4. A mão de obra para a operação do guincho deverá ter treinamento específico. A concessionária deverá comprovar habilitação compatível do operador sob pena de não poder operar o mencionado veículo e, como, consequência, será considerada inadimplente em relação á exigência de 01 (um) guincho por garagem.	<p>Pondera-se que no cálculo do custo/hora do serviço deve ser considerado o salário/hora do mecânico oficial que normalmente opera esse tipo de veículo.</p>

RESPOSTA – Serão acrescidos os custos dos veículos guincho nos contratos, considerando o salário de mecânico.

33-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
----------------------------	---------------------------------

<p>ANEXO 8-B No início do novo contrato, será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, um grupo de implantação da operação controlada, formado pelo Poder Público pelos concessionários. A normatização definida nesse grupo, que terá 06 (seis meses) para produzi-la, passará a ser parte integrante do contrato.</p>	<p>Pondera-se que o prazo para que esta normatização venha a fazer parte integrante do contrato, somente após a implantação do CCO.</p>
---	---

RESPOSTA – O grupo de implantação da operação controlada também participará da elaboração da normatização dos procedimentos do CCO, portanto a criação desse grupo se faz necessária antes da implantação do CCO. Dessa forma não será acatada a sugestão.

34-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>ANEXO 8-B MEDIÇÃO DOS SERVIÇOS PELO “SIM”</p>	<p>Até a implantação definitiva do CCO, com as novas tecnologias, a apuração dos serviços deverá ser feita em conjunto com a Bilhetagem Eletrônica e ou outros instrumentos correlatos. O sistema SIM não tem sido confiável no levantamento das variáveis operacionais e mesmo assim, estará sendo utilizado inicialmente para as medições. Os indicadores de qualidade serão aplicados desde o início do contrato, entretanto, a produtividade somente fará parte da remuneração após a implantação da nova rede.</p> <p>Cabe registrar que o sistema SIM, atualmente não é consistente para realizar as avaliações que estão sendo propostas, e se fosse suficientemente consistente, não haveria necessidade de um investimento de mais de oitocentos milhões em um novo CCO.</p>

RESPOSTA – O instrumento para medição será o SIM, tal como já acontece nos atuais contratos, para os serviços da rede da madrugada. Esse sistema tem recebido constantes melhorias e já apresenta níveis satisfatórios de acuidade. O SIM é um sistema de monitoramento da operação e não de planejamento e operação, portanto, não cabe razão em afirmar, como faz a pergunta, que o investimento em CCO se dará por suposta consistência insuficiente do SIM. A bilhetagem pode ser

utilizada para contestação dos dados verificados pelo SIM. Não será acatada sugestão.

35-

ITEM DOS ANEXOS EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
Anexo 9.3 Item 9.1.1 Investimento em Frota de ônibus	A tipologia “Básico” está duplicada, e não foi considerado o preço do veículo da tipologia “Padron” e “Articulado” no quadro.

RESPOSTA – Realmente o quadro no arquivo em Word está errado e será corrigido no edital. As planilhas em Excel contêm as tecnologias corretamente.

36-

ITEM DOS ANEXOS EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
Anexo 9.3 9.2.1.1. Custos Variáveis	O anexo não contempla o custo com o Arla 32. Como será pago? No cálculo do custo variável não foi identificado o custo de manutenção e troca de rodas, que se faz necessário devido ao desgaste/ovalização.

RESPOSTA- É necessária a correção dos valores para considerar o Arla 32. Este será considerado como um adicional de custo variável por km para os veículos que operem com este aditivo

Troca de roda deve ser considerada como um custo de peças e acessórios

37-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
Anexo 9.3 - ESTUDO DE VIABILIDADE GRUPO ESTRUTURAL 9.2.1.2. Custos com pessoal operacional Tabela. Encargos sociais	Na tabela dos encargos sociais estão contempladas alterações legais, tais como: multa do FGTS, Aviso prévio indenizado, Aviso prévio proporcional ao tempo de serviço Lei n.º 12506/2011?

RESPOSTA- Sim, como valores históricos de rescisão contratual. Porém será acatada a sugestão já explanada de aumento dos encargos sociais para 38,44%, face ao aumento da multa do FGTS de 40% para 50%, da alteração do período de aviso prévio para até 90 dias e atualização das contribuições para SEST/SENAT.

38-

ITENS DOS ANEXOS DO	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
Anexo 9.3 - ESTUDO DE VIABILIDADE GRUPO ESTRUTURAL 9.2.1.2. Custos com pessoal operacional Tabela. Benefícios mensais por funcionário	<p>Nos benefícios não foi contemplado o custo com convênio odontológico.</p> <p>Os benefícios como plano de saúde e seguro de vida estão abaixo dos valores que o setor paga por funcionário. No Edital está considerando o valor de R\$ 70,00 para o Plano de Saúde, porém conforme Convenção Coletiva o valor é de R\$ 75,00.</p> <p>O valor do vale refeição demonstrado por dia está errado. O valor correto é R\$ 19,00 (dezenove reais) por dia.</p> <p>Conforme a convenção coletiva a composição do cálculo da proporção de dias por mês (sem as férias), considera o mês de fevereiro com 25 dias e no item referente está sendo considerado 24 dias. Dispomos o cálculo a seguir:</p>

RESPOSTA- - Será adotado o valor de plano de saúde de R\$ 75,00 conforme convenção coletiva.

O valor adotado para vale refeição foi de R\$ 19,00, estando errado apenas o título da tabela, o qual será corrigido.

Será alterada, para cálculo do vale refeição, a quantidade de vales para fevereiro conforme acordo coletivo, resultando em uma média de 24,29 vales por mês ao invés dos 24,22 adotados na consulta pública.

39-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
Anexo 9.3 Item: 9.2.1.2 E Item 9.2.1.2.1	<p>Divergências de percentuais de encargos aplicados:</p> <p>No Item 9.2.1.2 - Percentual de encargos sociais > 38,34% - Operação;</p> <p>No Item 9.2.1.2.1 - Percentual de encargos sociais > 35,46% - Rede da Madrugada.</p> <p>Qual será considerado?</p>

RESPOSTA- Os dois serão considerados. O percentual de 38,34% considera 2,88% a título de adicional noturno, referente ao peso das horas noturnas no total das horas. No caso das linhas da madrugada, o adicional noturno está considerado no valor da hora e não no percentual de encargos.

40-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 9.3</p> <p>9.2.1.2.1. Custos com motorista e cobrador</p> <p>Tabela. Horas trabalhadas no ano por motorista</p>	<p>O custo de motorista e cobrador não considera os dias parados em função de absenteísmo?</p> <p>Consta a projeção de 4% de horas extras, esse percentual inviabiliza a operação nos períodos.</p> <p>Na tabela do HVD dá para ter uma ideia da proporção da frota a ser utilizada no final de semana, assim, uma vez que a soma da <u>frota de sábado e domingo é maior do que a do dia útil</u>, precisaremos ter mais funcionários do que a quantidade necessária para o dia útil para cobrir as folgas, não sendo viável para questão de custo/remuneração.</p> <p>A Tabela. Custo mensal com cada motorista e cobrador, <u>a coluna Motorista + Cobrador está com diferença no valor do benefício</u>, onde apenas considera o valor de 01 funcionário e não dos 02, assim interfere no valor do custo total</p>

RESPOSTA-

1 - Serão considerados os dias parados conforme abaixo:

- a. 30 dias de férias por ano
- b. 48 dias de descanso semanal
- c. 5 dias de abono
- d. 11 feriados por ano
- e. 3 dias de treinamento, mediante comprovação.

2- Não será acatada a sugestão de que o aumento de horas operadas no final de semana irá acarretar em aumento de horas extras.

Não existe comprovação que o aumento no final de semana aumente as horas extras já consideradas na planilha, podendo ocorrer apenas um aumento de dimensionamento, já considerado no cálculo da remuneração das horas operadas conforme valor hora demonstrado nos Anexos 4.8 e 9.3 do Edital.

3- O item "Benefícios" da coluna "Motorista + Cobrador" do quadro mencionado será corrigido .

41-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
----------------------------	---------------------------------

<p>Anexo 9.3</p> <p>9.2.1.2.2. Custos com pessoal de manutenção e fiscalização</p> <p>Tabela. Custo mensal por veículo com pessoal de manutenção e fiscalização</p>	<p>Na tabela consta o salário Manutenção de R\$ 2.231,23.</p> <p>No entanto, consta em convenção coletiva piso salarial de R\$ 12,96 por hora, sendo que o pessoal de manutenção trabalha 200 horas/mês, resultando num salário/mês de <u>R\$ 2.592,00</u>, superior ao constante do anexo.</p>
--	---

RESPOSTA- Será atualizado conforme acordo coletivo.

42-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 9.3</p> <p>Item 9.2.1.4 e 9.1.2</p>	<p>Trata do investimento em equipamentos embarcados, no qual se verifica o seguinte texto: "...para veículo articulados e biarticulados, foram considerados 2 validadores por veículo".</p> <p>Entretanto, o item 9.2.1.4. menciona que, para manutenção dos equipamentos embarcados, foram considerados os valores da planilha tarifária de dezembro/14, de R\$ 25,00 mensais por veículo para os validadores, e R\$ 30,00 mensais por veículo para demais equipamentos embarcados.</p> <p>Neste caso os veículos que possuem 2 catracas terão o custo de manutenção de 2 validadores?</p>

RESPOSTA- Sim, neste caso será considerado o custo de manutenção de 2 validadores.

43-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
<p>Anexo 9.3</p> <p>9.2.1.5. Despesas Administrativas</p>	<p>As informações foram extraídas dos balanços contábeis de 2013.</p> <p>Pondera-se porque não foi utilizado o exercício de 2014, já que, em outras partes deste edital, o exercício utilizado foi o de 2014?</p>

RESPOSTA - Será atualizado para os dados de balanço de 2014 dos atuais concessionários e demais operadores dos serviços

44-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
----------------------------	---------------------------------

Anexo 9.3	O item está idêntico ao item 9.3.1.2.1.1?
9.3.1.2.1.2 Depreciação de equipamentos embarcados	

RESPOSTA- O texto correto é a “depreciação dos equipamentos foi efetuada em 5 anos”. Será corrigido no edital.

45-

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
Anexo 9.3 – ESTUDO DE VIABILIDADE GRUPO ESTRUTURAL 9.4. Resultados Tabela. Resultados do Estudo Fluxo de Caixa do Projeto	<p>A Tabela mencionada é o resultado dos fluxos de caixa dos 27 lotes de serviço, parte constante deste edital. No entanto, podemos constatar que, em alguns lotes a demanda ficou superestimada, com um PVD superior a 1.000 e em contrapartida na apuração dos custos, como por exemplo HVD, muito abaixo da realizada do setor. Como essa tabela gera a tarifa de referência e se trata de uma licitação do tipo menor valor da Tarifa de Remuneração Ofertada (TO), essas distorções não poderão comprometer a proposta comercial?</p> <p>A demanda total está superior em cerca de 9% comparativamente à demanda atual. Como a demanda constante do estudo foi projetada?</p>

RESPOSTA - Os parâmetros de demanda da rede foram simulados com base em pesquisa OD - Origem e Destino e dados oriundos do Sistema de Bilhetagem Eletrônica. De fato, pode ocorrer uma variação entre a demanda efetiva da rede e a demanda estimada. Por isto que no item 2.2.1.1 do Anexo 4.8 determina-se que a demanda base para cálculo do ED (Efeito Demanda) será definida após 3 meses de operação, e estabelece os critérios para sua revisão.

O estudo de viabilidade, do qual as tarifas de referência (TR) foram resultantes, considerou um cenário operacional constante no período do contrato, e igual à rede futura apresentada no Edital.

As propostas comerciais, da mesma forma, deverão necessariamente considerar cenário constante e a rede futura, de forma a evitar distorções entre TO e TR.

46-

ITENS DO EDITAL-	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO
------------------	---------------------------------

Não Localizado.	O aditivo arla 32, será incluso na planilha de custos operacional ou será pago conforme a utilização, sendo apresentado mensalmente a nota fiscal para comprovação e reembolso, como será aplicado?
-----------------	---

RESPOSTA - O aditivo Arla 32 será acrescido no edital na fórmula de remuneração.

47- A soma da frota para operação dessa região aos sábados e domingos é cerca de 30% maior que a frota do dia útil, para isso será necessário a contratação de funcionários para folga durante a semana, esses funcionários estão previstos no cálculo do custo? em que parte da planilha.

RESPOSTA- No modelo de remuneração, todas as horas disponibilizadas serão remuneradas, sejam elas realizadas em quaisquer dias da semana, conforme anexo 4.8 e 9.3.

48- Para o cumprimento do intervalo máximo de 12 minutos (linhas de articulação regional) estipulado de segunda a sábado das 06:00 as 20:00 com a frota prevista, grande parte das linhas deverão manter 100% da frota em operação durante todo esse período, com isso:

1 – Está prevista a remuneração de funcionários extras para cobertura dos horários de refeição? Em qual local da planilha?

2 – Dentro do custo de manutenção com foi calculado o FU? Levou-se em consideração PMM do edital (bem maior que o atual)? Foi considerado nesse custo o adicional noturno, uma vez que com os veículos operando sem oscilação as revisões preventivas terão de ser realizadas no período noturno?

RESPOSTA- Quanto ao item 1, será considerado no Edital, na parcela da rede que assim o exigir.

Quanto ao item 2, o FU de manutenção é um indicador histórico do sistema. O percentual de 7% de reserva técnica já considera em sua estimativa a parada de veículos para manutenção periódica.

Cabe ao concessionário a administração da mão de obra da melhor forma possível.

49– Qual o critério utilizado para cálculo do FU de fiscalização? Não houve diferença desse fator entre as áreas de operação?

RESPOSTA- O fator de utilização de fiscalização é uma média histórica utilizada no sistema, nos momentos de revisão da tarifa do usuário, e foi adotado para todos os lotes licitados.

50– Por que não foi levado em consideração horas extras para fiscalização, uma vez que os fiscais deverão permanecer nos pontos das 05:00 as 0:00.

RESPOSTA- Cabe ao operador adequar a escala da mão de obra de modo a minimizar esta quantidade de horas extras. Diferentemente da operação de veículos (motoristas e cobradores) que é influenciada por fatores externos, esta mão de obra está em um ponto fixo.

51- Não foram considerados no edital veículos do tipo Padron 15M para efeito de Operação nem de Remuneração, sendo que atualmente esse veículo está no sistema inclusive com veículos 2014. Como será feita a remuneração desses veículos após a licitação até a substituição dos mesmos? Porque essa tecnologia não foi prevista no edital?

RESPOSTA- Conforme verificado no anexo 4.8 do Edital, a tipologia está prevista, caso haja necessidade de se operar com ela.

52- Atualmente as empresas necessitam de mão de obra de apoio operacional, para realização de escalas, soltura da frota...mão de obra alocada na área de operação inclusive na folha de pagamento. Qual local da planilha disponibilizada no edital foi considerado esse custo, uma vez que não se trata de custo administrativo e sim operacional.

RESPOSTA- Como parte do custo administrativo. A otimização da gestão de pessoal é competência da futura concessionária.

53- Referido pedido está pautado no fato de que o Edital ora posto em Consulta Pública, prevê que a operação Trólebus será licitada no Grupo Estrutural, Lote E5 e, em seu anexo 9.3, ao tratar do "Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira do Grupo Estrutural", dispõe Q seguinte acerca do investimento em frota de ônibus:

"Para os trólebus, o investimento consiste na aquisição dos veículos que já se encontram em operação e que consistiam em bens reversíveis no Contrato de Concessão 037/07-SMT.GAB, caducado em 2013 antes do prazo final do contrato, que seria em 2017. Com isso, o valor considerado da frota de 192 trólebus na data de referência de 01/05/2015, a preços históricos ,foi de R\$ 59.759.943,00."

19. Isso porque a ora Consultante, responsável pela operação desde 01 de setembro de 2011 até a presente data, através do 3º Termo de aditamento do Contrato de Concessão no 037/07-SMT.GAB - área 4 - e emergencialmente desde a Decretação da Caducidade do referido contrato - cumpriu e ainda vem cumprindo com todas obrigações assumidas, inclusive providenciou a renovação de 192 (cento e noventa e dois) trólebus da frota pública, investimento este que gerou um endividamento bancário cujo saldo em 30/06/2015 era de R\$ 107.207.428.51 (cento sete milhões, duzentos e sete mil, quatrocentos e vinte e oito reais e cinquenta e um centavos).

RESPOSTA- O valor residual de referência adotado no estudo do lote E5 considera o valor não amortizado do investimento nos veículos trólebus, independente da forma de composição do capital dos veículos (próprio ou financiado), mas de acordo

com o prazo originalmente estabelecido de término do Contrato nº 037/07-SMT.GAB, ou seja, 2017.

Com relação à atualização dos valores de indenização, serão corrigidos pela coluna 43 da FGV, que é o índice adotado para veículos na fórmula paramétrica de reajuste da remuneração.

Os demais itens posteriores do questionamento estão prejudicados, por não se relacionarem ao Edital em questão.

54- No Anexo 4-8- METODOLOGIA REMUNERAÇÃO – GRUPO ESTRUTURAL o item 2.1.3.4.2. não obriga o uso de modos alternativos de propulsão, a exemplo dos itens referentes aos outros combustíveis alternativos, ficando incoerente a afirmação, em outra parte do documento, obriga o empresário a cumprir a Lei de Mudanças Climáticas. O texto poderá ser alterado, especificando o uso de tração elétrica e criando-se incentivos na remuneração da tarifa de modo que o empresário seja encorajado e obrigado a utilizar os ônibus elétricos. O incentivo também poderá ser atribuído como peso positivo na pontuação das propostas que utilizem trólebus ou ônibus elétricos em suas linhas, sempre visando o cumprimento da Lei referida.

RESPOSTA- O modelo apresentado na consulta pública estabelece o custo como referência para a remuneração da operação dos serviços pelos futuros concessionários. Os valores referenciais dos custos foram estabelecidos com base em parâmetros técnicos de consumo e valores de mercado dos insumos utilizados na produção dos serviços. Dessa forma, todos os aspectos relativos aos custos estão diretamente relacionados à tecnologia veicular, incluindo os combustíveis utilizados. O veículo trólebus, em particular, está contemplado nas tabelas referenciais de custos, sendo tecnologia veicular de maior custo do que seus similares movidos a combustível de origem fóssil. Quanto a obrigar a utilização de veículos, ela está presente em um dos lotes de serviços, onde já existe a infraestrutura urbana para a operação dos trólebus. Nos moldes atuais, dado o custo mais elevado e a baixa escala de produção industrial não nos parece prudente um aumento significativo dessa tecnologia.

Quanto aos combustíveis de origem não fóssil, o item 2.3.1.4 do anexo 4.8 estabelece os critérios para remuneração dos veículos para atender a lei 17.933/09.

Assim, entendemos que o espírito da sugestão está contemplado no edital, nos moldes da consulta pública

55- COBRADOR DE ÔNIBUS- Assegurar o cumprimento da Lei Municipal 13.207/2001 que assegura a presença de um segundo homem (COBRADOR) em todos os veículos de transporte de passageiros de São Paulo inclusive nas atuais permissionárias.

RESPOSTA- A observância de toda legislação pertinente à regulamentação dos serviços de transporte, ainda que não nominadas no Edital, não é opcional aos concessionários e ao Poder Público. Tanto que no capítulo que trata da remuneração, os custos decorrentes da remuneração dos cobradores encontram-se definidos.

56- INFRA-ESTRUTURA NOS PONTOS FINAIS E TERMINAIS DE ÔNIBUS- Adoção de infra-estrutura mínima nos pontos finais e terminais de ônibus, como: Banheiros, água potável e locais destinados a refeições. Atendimento da Lei 12.619/2012 (Estatuto do Motorista) e da NR. 24 do Ministério do Trabalho, bem como, a lei Municipal 15.778/2013.

RESPOSTA- O edital contemplará a lei municipal 15.778/2013 e 16.217/2015, porém as questões econômicas e financeiras destas obrigações ainda dependem de regulamentação, podendo ser tratadas apenas quando de suas definições.

57- Na seção. 7.5 são informados os investimentos em equipamentos, infraestrutura e softwares, num detalhamento bastante razoável. Entretanto, quando tratados a partir do item 3.3 do Anexo 4.8, os custos mensais atribuídos ao CCO não foram considerados em detalhes, não se identificando quais seriam as parcelas dos custos mensais referentes a operação (que inclui a mão de obra), manutenção de hardware, de software e da infraestrutura, comunicação e processamento de dados do CCO. Além disso, o valor nos parece insuficiente para cobrir todos os custos mencionados. Seria importante destacar aquelas parcelas, o que contribuiria para o ajuste de valores, e correto cálculo sobre o retorno dos proponentes, e ainda facilitaria eventuais estudos futuros sobre reequilíbrios econômico-financeiros.

RESPOSTA- Os custos mensais do CCO são aqueles necessários à execução das atribuições detalhadas no Anexo 7-A, e serão detalhados no Edital.

58- Quanto à fórmula de remuneração proposta nos arquivos Grupo Estrutural; Anexo 4.8 - Metodologia Remuneração Grupo Distribuição; e Articulação Regional Não concordamos que a produtividade considerada como um menor custo por passageiro, seja incluída nesta fórmula uma vez que ela reintroduz o conceito errado de remuneração por passageiro. Sugerimos que a produtividade (PRO) seja excluída da fórmula e que nela seja introduzida o Índice de Qualidade do Transporte (IQT). Tal como está colocado agora, o IQT não entra na fórmula de remuneração e portanto não resulta numa melhoria contínua do sistema. Por outro lado, o IQ presente na fórmula apresentada, apesar de se chamar Índice de Qualidade, não significa qualidade, mas refere-se apenas ao cumprimento do contrato.

RESPOSTA- O conceito de remuneração por passageiro em nenhum momento foi excluído. A própria lei 13.241/01 estabelece que a remuneração deve ter por base o passageiro. 50% da remuneração é baseada na demanda, e além disso, foi introduzida a fórmula da produtividade. O edital estabelece parâmetros para programação do serviço dada uma qualidade desejada, entre estes estão o intervalo entre partidas e os níveis de lotação dos veículos. Uma vez atendidos os parâmetros entendemos ser salutar estimular os futuros Concessionários não pressionarem pelo aumento de custo. A produtividade possibilita um ganho para a sociedade no melhor aproveitamento dos recursos disponíveis.

59- 1. Mudar o texto do item 3.44 (Grupo Estrutural de Articulação Regional) e do item 3.46 (Grupo Distribuição) para:

“Para a implantação da operação controlada, será criado um Grupo Executivo, que será formado pelo Poder Concedente, por representante das empresas concessionárias e representantes da sociedade civil, nos termos previstos no Anexo VIII, 8-B.”

2. Mudar o texto do parágrafo 2º da Página 4 do Anexo 8-B – IMPLANTAÇÃO REDE REFERÊNCIA para:

“No início do contrato, será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, um grupo executivo de implantação da operação controlada, formado pelo Poder Público, pelos concessionários e por representantes da sociedade civil, respeitando a proporção de $\frac{1}{3}$ de representantes para cada um dos setores. Os representantes do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito da cidade de São Paulo (CMTT). A normatização definida nesse grupo, que terá seis meses para produzi-la passará a ser parte integrante do contrato.”

3. Acrescentar ao item 4.4.20. do ANEXO 4-4- PROCEDIMENTOS DE AVALIAÇÃO DO SERVIÇO o texto :

No início do novo contrato, será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, o Fórum Técnico de Qualidade e Pesquisa de Satisfação, formado pelo Poder Público, pelos concessionários e por representantes da sociedade civil, respeitando a proporção de $\frac{1}{3}$ de representatividade para cada um dos setores. Os representantes da sociedade civil devem ser definidos por processos democráticos por meio de representantes do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito da cidade de São Paulo (CMTT).

RESPOSTA- O grupo executivo trabalhará nos limites das definições e regras contidas no edital, não tendo caráter deliberativo. O interesse público está claramente defendido no edital, que estabelece poder de veto ao Poder Público na operação controlada. Os mecanismos de acompanhamento da execução do contrato estão estabelecidos em diversos instrumentos legais e instâncias e órgãos de controle, inclusive pela sociedade civil, que se encontra representada no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

60- O item 30.3.2 estabelece a obrigatoriedade de apresentação de Balanço Patrimonial e Demonstrações Contábeis do último exercício social, exigíveis nos termos da Lei. O Código Civil estabelece em seu art. 1.078, que o prazo para elaboração do balanço patrimonial é até o final do mês de abril do exercício subsequente. Contudo, com a criação do Sistema Público de Escrituração Digital – SPED-, e sua posterior regulamentação pela Instrução Normativa RFB nº 1.420/2013, as pessoas jurídicas tributáveis pelo lucro real e pelo lucro presumido têm o dever de apresentar sua escrituração contábil até o último dia do mês de junho do ano seguinte (art.5º). Qual a exigência adotada pela comissão de licitação para apresentação do Balanço Patrimonial das licitantes?

RESPOSTA- Deverão ser observadas as determinações legais pertinentes, levando-se em conta a data em que as Demonstrações Contábeis deverão ser apresentadas, exigindo-se apenas o que tais determinações estabelecem, ou seja, a partir do primeiro dia de maio as citadas demonstrações deverão estar consolidadas encerrando-se o exercício ano imediatamente anterior, e a partir do primeiro dia de julho as mesmas já transmitidas via SPED.

Lembramos ainda que o prazo para o envio da Escrituração Digital – SPED- é até o último dia do mês de junho do ano seguinte, não havendo impedimento para seu envio antes dessa data.

61- O item 3.43.3 estabelece que a execução dos serviços relativos aos terminais (item 1.1.2 do Edital) poderá ser excluída do objeto da concessão caso haja, posteriormente à assinatura do contrato de concessão, delegação específica para sua gestão. a terceiro. Adicionalmente, seu subitem 3.43.3.1. determina que, caso ocorra a delegação prevista no subitem 3.43.3., não caberá à concessionária qualquer tipo de indenização, reembolso ou compensação por parte do Poder Concedente, seja a que título for". Necessário destacar-se, contudo, que ao excluir do objeto da concessão os serviços relativos aos Terminais (inclusive se gestão e exploração das atividades econômicas acessórias) a equação econômico-financeira da concessão será modificada, em razão do estabelecido no art. 18, §2º, do Decreto Municipal nº 56.232/2015. Padece, portanto, o item 3.43.3.1., de irregularidade.

RESPOSTA- Apesar de modificar a equação econômico-financeira, esta alteração não acarretará em desequilíbrio para os operadores, pois esta parcela de remuneração é basicamente custeio, não havendo necessidade de grandes investimentos. Assim a não execução do serviço e a redução de remuneração são acompanhadas de uma proporcional redução de custo.

62- O item 30.3.2.2.1 estabelece a obrigatoriedade de apresentação de "cópia legível e autenticada das páginas do livro diário, com o termo de abertura e encerramento registrados na Junta Comercial ou no Registro Civil das Pessoas Jurídicas ou no Cartório de Registro de Títulos e Documentos, assinados pelo Diretor da Empresa e por seu contador [...] Contudo, ocorre que, em relação às formalidades extrínsecas do livro diário, consta na NBC ITG 2000/11, item 9, que referido livro deverá ser assinado pelo representante legal ou titular da empresa; no caso, o Edital faz expressa menção à figura do Diretor, o que pode levar a futuros questionamentos acerca da assinatura do livro diário por outras pessoas igualmente competentes.

RESPOSTA- O questionamento será acatado.

63- A fórmula expressa no índice de liquidez seca (ILS), prevista no item 30.3.3., não encontra compatibilidade com a prática contábil, uma vez que a fórmula padronizada é $(AC - EST) / PC$, ao passo que o Edital utilizou-se da seguinte fórmula $(AC + EST - DESP) / PC$. Ressalte-se que DESP representa, em termos contábeis, um direito da empresa perante terceiros, garantindo-lhe o respectivo crédito, e por isso, é registrada na conta patrimonial do ativo.

RESPOSTA- Correta a observação somente no que concerne à inversão do sinal da conta estoque, essa conta deve ser subtraída do ativo circulante, e portanto tal equívoco deverá ser corrigido.

Quanto a exclusão das despesas antecipadas da fórmula, discordamos, uma vez que consiste em suposto crédito somente até a efetivação da despesa.

64- A fórmula expressa no quociente de solvência, prevista no item 30.3.3., é representada do seguinte modo: $AT/(PT - PL)$. Contudo, referida fórmula diverge da equação fundamental do patrimônio à qual é representada da seguinte forma: $AT = PT + PL$.

RESPOSTA- Não procede a observação apresentada, uma vez que a fórmula original para o cálculo desse indicador apresentada na literatura contábil ou em portais da internet (Portal de Licitação), apresentam a seguinte fórmula:

Quociente de Solvência

$ISG = \text{Ativo Total} / (\text{Passivo Circulante} + \text{Exigível a Longo Prazo})$

O índice de Solvência Geral expressa o grau de garantia que a empresa dispõe em Ativos (totais), para pagamento do total de suas dívidas.

A fórmula apresentada no Edital em questão expressa a mesma condição uma vez que o Passivo Total deduzido o Patrimônio Líquido consiste no Passivo Circulante mais o Passivo Não Circulante (Exigível a Longo Prazo).

65- A fórmula expressa no endividamento total, prevista no item 30.3.3., representa o percentual da parcela de bens e direitos da empresa financiado por capital de terceiros $(PC + PELP / AT)$, não se relacionando, desse modo, com a rubrica sob a qual foi estabelecida. Adicionalmente, frise-se que a recomendação para referido índice é que seu percentual seja menor do que 1; no caso, o mínimo exigido pelo Edital é maior que 0,5. Ressalte-se que, caso o Edital queira avaliar o grau de endividamento, a fórmula recomendada é expressa da seguinte forma: $(PC + PELP) / PL$.

RESPOSTA- Consultamos a Revista Maiores e Melhores da edição de 2014, sobre a pesquisa feita por aquela Revista sobre o grau de endividamento total das empresas operadoras de transporte urbano, no mercado brasileiro. Na referida pesquisa foram avaliadas as informações contábeis de 27 (vinte e sete) empresas de ônibus urbano. A nova média calculada com a referida amostra foi de 60% (sessenta por cento) para o indicador de “Endividamento Total”. Pelo fato dessa amostra ser mais abrangente àquela utilizada inicialmente, que é restrita ao mercado desta Capital, alteramos o referido indicador conforme citado.

Esclarecemos que a fórmula apresentada para o indicador de Endividamento Total encontra-se correta e visa medir a proporção dos ativos totais da empresa financiada por capital de terceiros. Portanto, no que se refere a fórmula apresentada para o cálculo desse indicador a mesma deve permanecer inalterada.

Correto quanto ao equívoco cometido pela SPTrans no indicador “Endividamento Total”. Será alterado para \leq (menor ou igual).

66- O item 4.4. do Edital estipula que o valor da remuneração do concessionário pelas Operações Especiais será estipulado pelo Poder Público. Considerando que a realização de tais atividades é essencial para a elaboração das propostas pelas licitantes, pergunta-se: quais valores serão praticados quando da publicação do edital? Haverá distinção para cada uma das Operações Especiais praticadas? Quais são os critérios utilizados para a revisão/reajuste de tais valores ao longo da concessão?

RESPOSTA- As eventuais Operações Especiais não deverão ser incluídas nas propostas comerciais. São situações de difícil previsibilidade e diminuto impacto sobre a proposta técnica e comercial, que serão tratadas pontualmente, conforme peculiaridades de cada evento, sendo certo que não exigem novos investimentos. Por serem pontuais e não corriqueiras, não possuem critérios de reajuste.

67- O item 4.6. do Edital estipula que os valores de remuneração do concessionário pelos Serviços Complementares será estipulada pelo Poder Público. Considerando que a realização de tais atividades é essencial para a elaboração das propostas pelas licitantes, pergunta-se: quais valores serão praticados quando da publicação do edital? Haverá distinção para cada um dos Serviços Complementares? Quais são os critérios utilizados para a revisão/reajuste de tais valores ao longo da concessão?

RESPOSTA- Serviços complementares são serviços não previstos na rede do edital e com características diferenciadas, vedada a concorrência com as linhas regulares. Para o reajuste será adotado o mesmo percentual obtido com a cesta de índices para reajuste do contrato, com exceção do Serviço Atende, que possui cesta de índices específica prevista no Edital.

68- MINUTAS GRUPOS ESTRUTURAL, ARTICULAÇÃO REGIONAL E DISTRIBUIÇÃO Item 3.44 (minutas grupos estrutural e articulação regional); item 3.46 (minuta grupo distribuição)

"Para a implantação da operação controlada, será criado um Grupo Executivo, que será formado pelo Poder Concedente e pelas concessionárias, nos termos previstos no Anexo VIII, 8-8."

Proposta

Mudar o texto do item 3.44 (Grupo Estrutural e Grupo de Articulação Regional) e do item 3.46 (Grupo Distribuição) para: "Para a implantação da operação controlada, será criado um Grupo Executivo, que será formado pelo Poder Concedente, por representantes das empresas concessionárias e representantes da sociedade civil, nos termos previstos no Anexo VIII, 8-B."

Argumentação

Visto que a Operação Controlada é um dos fundamentos principais da nova organização operacional do sistema de transporte coletivo de São Paulo, é de interesse público que haja controle social sobre a implantação de tão importante metodologia. Entendemos que seja necessário reforçar o interesse público frente aos interesses privados e empresariais que as concessionárias podem ter no processo de implantação da Operação Controlada, além de dar maior transparência e, dessa forma, a participação de representantes da sociedade civil é fundamental na composição do Grupo Executivo que será criado posteriormente.

RESPOSTA- O grupo executivo trabalhará nos limites das definições e regras contidas no edital, não tendo caráter deliberativo. O interesse público está claramente defendido no edital, que estabelece poder de veto ao Poder Público na operação controlada.

Os mecanismos de acompanhamento da execução do contrato estão estabelecidos em diversos instrumentos legais e instâncias e órgãos de controle, inclusive pela sociedade civil, que se encontra representada no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

69 - Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO VIII- CONTRATO (grupos estrutural, articulação regional e distribuição)

ANEXO 8.B IMPLANTAÇÃO DA REDE DE REFERÊNCIA

Página 4, Parágrafo 2º

"No início do novo contrato, será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, um grupo executivo de implantação da operação controlada, formado pelo Poder Público e pelos concessionários. A normatização definida nesse grupo, que terá seis meses para produzi-la, passará a ser parte integrante do contrato."

Proposta

Mudar o texto do Parágrafo 2º da Página 4 para: "No início do novo contrato, será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, um grupo executivo de implantação da operação controlada, formado pelo Poder Público, pelos concessionários e por representantes da sociedade civil, respeitando a proporção de representatividade para cada um dos setores. Os representantes da sociedade civil devem ser definidos por processos democráticos por meio dos representantes do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito da cidade de São Paulo (CMTT). A normatização definida nesse grupo, que terá seis meses para produzi-la, passará a ser parte integrante do contrato."

Argumentação

Entendendo que a nova licitação do transporte público de São Paulo necessita estar de acordo com a Lei Federal nº 12.587/12, a lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana, que diz em seu Art. 15, inciso 1: "A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;" solicitamos que o Grupo Executivo que será de grande importância na implantação da operação controlada tenha participação popular e controle social garantida por meio do edital. Dessa forma, a sociedade civil poderá assegurar, em conjunto com o Poder Público, que a operação controlada e o Centro de Controle Operacional estejam voltados para o interesse público.

RESPOSTA- O grupo executivo trabalhará nos limites das definições e regras contidas no edital, não tendo caráter deliberativo. O interesse público está claramente defendido no edital, que estabelece poder de veto ao Poder Público na operação controlada. Os mecanismos de acompanhamento da execução do contrato estão estabelecidos em diversos instrumentos legais e instâncias e órgãos de controle, inclusive pela sociedade civil, que se encontra representada no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

70 - ANEXO 4.8 METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

4.4.5. Indicadores de Avaliação do Desempenho do Sistema de Transporte

Quadro 3- Índice de Cumprimento de Viagens- ICV

Proposta

No campo "Critérios para a Apuração dos Dados", substituir "Os valores de cada faixa horária serão agrupados pelos períodos que caracterizam a operação de cada linha, de modo a facilitar a avaliação dos resultados, conforme tabela de agregação dos períodos anexa" por "Cada partida será classificada, de acordo com o horário de partida, como 'pontual' ou 'não pontual'. A partida classificada como 'pontual' é aquela cujo horário é igual ou dois minutos superior ao especificado na tabela de horários acordada. As demais partidas, inclusive cujo horário de partida é anterior ao especificado, serão classificadas como 'não pontuais'. Esta proposta deve ser contemplada conjuntamente à proposta no 13 deste documento

Argumentação

Visto que o anexo relativo à fórmula de cálculo não consta no edital, sugere-se apresentar na própria ficha técnica - e não em anexo - um critério de classificação do cumprimento de viagens em com intervalo operacionalmente factível (dois minutos) e de acordo com as premissas de qualidade operacional, isto é: um veículo pode atrasar, mas nunca deve se adiantar ao horário previsto.

RESPOSTA- A proposta refere-se erroneamente ao Anexo 4.8, quando o correto é Anexo 4.4.

71- ANEXO 4.8 METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

Item 2.2.1

Proposta

Fazer do CCO uma ferramenta de medição, além de controle, da operação do transporte público sobre rodas. Os dados de saída e chegada dos ônibus às garagens e Terminais, assim como excesso de velocidade (medida via GPS) devem computar em um fator a ser incluído no cálculo do IQ, sendo este fator menor ou igual a 1.

Argumentação

Por ser detentor de todos os dados referentes à operação do sistema, o CCO pode e deve ser usado como um quantificador da qualidade do sistema. Ele deve providenciar relatórios mensais sobre a operação, apontando as falhas, atrasos e incidentes. O fator é depreciativo, uma vez que deve assegurar o cumprimento das Ordens de Serviço e regulamentações de trânsito.

RESPOSTA- O Centro de Controle Operacional é um instrumento composto por módulos sistêmicos de planejamento, operação e controle. Todas as medições de volume e qualidade de serviços prestados terão como origem os dados consolidados no módulo de controle. Nesse sentido, entende-se que a proposta da consulta está contemplada nas regras já estabelecidas no edital.

72- Para que sejam levadas em consideração, o que significa o dever de motivação, conforme Lei Municipal do Processo Administrativo (art. 2º, LEI 14.141, de 27 DE MARÇO DE 2006), em atendimento ao princípio da motivação do porque não se está a considerar no processo licitatório das linhas de ônibus no município de São

Paulo o seguinte: (v) subsídios cruzados, para serviço eficiente em áreas distantes e periféricas da cidade; (vi) [...] informações relativas à composição das taxas e tarifas cobradas pela prestação de serviços públicos (art.15, Lei Federal nº 12.587/12, art. 5º, VIII, Lei Estadual nº 10.294/99 c.c Lei Estadual nº 7.835/92)

RESPOSTA- A gestão financeira adotada no município atualmente e no futuro contrato de concessão baseia-se na dicotomia entre a política tarifária, que afeta o usuário, e a política de remuneração, que afeta o concessionário.

Assim, a tarifa arrecadada faz parte das fontes de recursos utilizados para remunerar os concessionários, ao lado do subsídio originado no orçamento da Prefeitura, da participação empresarial no vale transporte e nas receitas não tarifárias.

A decisão de política pública de utilizar tarifa única na cidade, sem distinção de distância percorrida pelo usuário faz com que seja necessário o equilíbrio da remuneração, uma vez que nem todos os serviços seriam sustentáveis se a remuneração se originasse exclusivamente na tarifa paga pelo usuário. Nesse sentido, entendemos que o subsídio cruzado está presente na gestão financeira do sistema de transporte.

Sem prejuízo de ações pontuais e amplificadas de divulgação dos resultados e desempenho do sistema de transporte, a Prefeitura de São Paulo divulga informações diariamente sobre a remuneração dos concessionários e periodicamente sobre a qualidade dos serviços, medida através do Índice de Qualidade do Transporte.

Assim, entendemos que o espírito da sugestão encontra-se atendido no processo da licitação.

73- Item 3.5.1 [...] resta, factualmente, inviável a elaboração de uma Oferta de Tarifa de remuneração por parte das empresas participantes desta Licitação. Da forma que está, não há previsibilidade mínima para elaboração da Oferta, o que, além de configurar erro grosso por si, afasta a almejada concorrência entre as empresas, na medida em que estas poderão de deixar de fazer a Oferta por ausência de segurança jurídica.

RESPOSTA- Os parâmetros de demanda da rede foram simulados com base em pesquisa OD - Origem e Destino e dados oriundos do Sistema de Bilhetagem Eletrônica. De fato, pode ocorrer uma variação entre a demanda efetiva da rede e a demanda estimada. Por isto que no item 2.2.1.1 do Anexo 4.8 determina-se que a demanda base para cálculo do ED (Efeito Demanda) será definida após 3 meses de operação, e estabelece os critérios para sua revisão.

O estudo de viabilidade, do qual as tarifas de referência (TR) foram resultantes, considerou um cenário operacional constante no período do contrato, e igual à rede futura apresentada no Edital.

As propostas comerciais, da mesma forma, deverão necessariamente considerar cenário constante e a rede futura, de forma a evitar distorções entre TO e TR.

74- O item 3.9 traz regulamentação sobre as garagens. Crítica: o item 3.9.2 diz que o Poder Concedente disponibilizará “onerosamente” local para garagem às empresas que não dispor de local para abrigo, abastecimento e manutenção da frota

operacional. O termo “onerosamente” não esclarece adequadamente o valor do custo que isso gerará à concessionária, o que impossibilita a elaboração de uma Oferta segura e razoável às empresas participantes da Licitação. Com efeito, qual será o preço de locação do metro quadrado para cada um dos lotes? Sem prévio conhecimento do montante do custo, não vislumbramos como fazer uma projeção de custos e investimentos adequados para elaboração de Oferta no certame licitatório. Sugere-se que seja atribuído valor do custo de locação por lote.

RESPOSTA- Para o estudo de viabilidade considerou-se um valor de aluguel médio padrão. O anexo 9.3 em seu item 9.1.2.6 demonstra a metodologia deste cálculo. Para as garagens públicas os valores de aluguel estão demonstrados no Anexo VI.

75- O ITEM 3.43 estabelece que as concessionárias se “organizarão” em uma única pessoa jurídica para explorarem as atividades comuns, incluindo-se a implantação do CCO e a execução do objeto dos serviços prestados nos ITENS 1.1.2 s 1.1.6 do Edital

Em primeiro lugar, não há no Edital regras prévias e claras sobre a (i) constituição, (ii) funcionamento e (iii) extinção desta futura pessoa jurídica. Com efeito indagam-se: (1) Sobre a constituição: (a) qual o critério de rateio dos investimentos e de atribuições de quotas dessa pessoa jurídica entre as concessionárias (percentual das receitas, dos passageiros transportados, do valor de cada contrato etc? b) qual a forma jurídica dessa pessoa jurídica (LTDA ou S/A). (2) Sobre o funcionamento: (a) quais as consequências decorrentes de uma das concessionárias não aportar o recurso (diluição, perda temporária dos direitos patrimoniais e políticos, p ex. , solidariedade dos demais sócios concessionários pelo aporte não realizado? (b) quais as regras societárias para definição da administração (eleição de Diretoria, Conselho de Administração etc.) e quórum societário para determinados para determinadas matérias a ser deliberada pelo sócio? Em suma qual o estatuto com as regras de funcionamento da pessoa jurídica? (3) Sobre a extinção: (a) como será extinta em relação a concessionária excluída do sistema? (b) o que será feita da pessoa jurídica, seus ativos e suas obrigações quando do término dos contratos de concessão? Em segundo lugar, essa obrigatoriedade de constituição de uma empresa tendo todas as concessionárias como sócias é absolutamente inadequada para fins pretendidos e traz inconvenientes de toda ordem durante e após o encerramento dos contratos de concessão. Com efeito, o Poder Concedente consegue antever os efeitos contábeis e fiscais nas concessionárias de, durante a vigência e quando do encerramento dos contratos de concessão, manter e ter um investimento numa pessoa jurídica cujos ativos, em grande parte, não incorporarão definitivamente ao seu patrimônio? Em terceiro lugar, o Poder Concedente está impondo a existência de um grupo econômico entre todas as concessionárias, o que enseja um aumento considerável de risco trabalhista e fiscal para todas as empresas do Sistema de Transporte paulistano, o que é nefasto quando da análise do risco do negócio. Assim, sugerimos excluir a necessidade de constituição de uma sociedade entre todas as concessionárias para o fim desse ITEM, devendo o Edital estruturar a exploração das atividades previstas neste ITEM em outra estrutura jurídica.

RESPOSTA- 1a) Para determinar o percentual de investimento que cada Concessionário terá no CCO foi adotada a participação relativa do valor de contrato

de cada área em relação ao somatório dos valores contratuais do sistema. Este percentual está demonstrado no Anexo 9.3; 1b) Deverá ser constituída uma pessoa jurídica a critério das futuras Concessionárias, podendo ser S/A ou LTDA.; 2a, 2b, 3a e 3b - Estas regras deverão ser acordadas entre os participantes da pessoa jurídica. Os investimentos são reversíveis.

76- Item 30.3.3 - Entendemos que a tendência do indicador Endividamento Total deve ser alterado para S (menor ou igual). Também, entendemos que o valor mínimo exigido deva levar em conta as particularidades do setor de transportes. A exemplo anexamos a pesquisa de indicadores financeiros realizada e publicada na Revista Maiores e Melhores do Transporte de 2014, editora OTM, conforme Anexo II. O objetivo ao levar em consideração a média do estudo apresentado na revista, é permitir ampla concorrência das empresas do setor.

RESPOSTA- Consultamos a Revista Maiores e Melhores da edição de 2014, sobre a pesquisa feita por aquela Revista sobre o grau de endividamento total das empresas operadoras de transporte urbano, no mercado brasileiro. Na referida pesquisa foram avaliadas as informações contábeis de 27(vinte e sete) empresas de ônibus urbano. A nova média calculada com a referida amostra foi de 60%(sessenta por cento) para o indicador de “Endividamento Total”. Pelo fato dessa amostra ser mais abrangente àquela utilizada inicialmente, que é restrita ao mercado desta Capital, alteramos o referido indicador conforme citado.

Esclarecemos que a fórmula apresentada para o indicador de Endividamento Total encontra-se correta e visa medir a proporção dos ativos totais da empresa financiada por capital de terceiros. Portanto, no que se refere à fórmula apresentada para o cálculo desse indicador a mesma deve permanecer inalterada.

77- ITEM 37.7.2 - Prever, ao longo do tempo, a redução gradativa prevista no item 37.2, tendo em vista o princípio da proporcionalidade. Lembra-se ainda que o Poder Público possui, dentre outros poderes, a garantia de ter a remuneração no seu caixa antes de atribuí-la, no prazo contratual, às concessionárias. Trata-se de uma garantia de enorme força jurídica e grande exequibilidade, o que, face ao princípio da razoabilidade, permite a redução gradativa prevista no item 37.2.

RESPOSTA- Estudos realizados pela SPTrans, durante a vigência do atual contrato de concessão confirmam que o percentual de garantia contratual fixado em 1%(um por cento) do valor do contrato, deve ser mantido, durante todo o período contratual, independentemente do prazo decorrido, como provisão financeira para uma eventual inexecução contratual.

A manutenção dessa garantia justifica-se pela preocupação constante da Administração em minimizar os riscos inerentes à situação econômico-financeira das empresas contratadas, não apenas através do acompanhamento dos indicadores contábeis, mas por outros instrumentos, como a manutenção da garantia contratual. Portanto as sugestões apresentadas para alteração desse parâmetro no Edital devem ser desconsideradas.

78 - IV.2 – Participação de Consórcios – itens 15.1, 15.1.7, 15.1.7.1, 15.3.1.4

Da leitura de todas as cláusulas listadas acima depreende-se que em caso de formação de consórcios os capitais sociais das empresas consorciadas somados, deverão alcançar os valores atribuídos para cada lote, com um adicional de 30%.

A regra está clara e não deixa espaços para dúvida.

A sugestão que aqui se faz é uma complementação para assegurar que, uma vez formada a sociedade de propósito específico, derivada do compromisso de constituição apresentado na fase de licitação, o seu capital social reflita o valor exigido na licitação, assim como as regras de subscrição e integralização.

Sugere-se a inclusão da seguinte cláusula:

15.3.1.6- No caso de participação em consórcio, a constituição da SPE deverá refletir a exigência de subscrição e integralização o capital social referente ao lote onde a licitante sagrou-se vencedora, acrescido de 30% (trinta por cento) do valor exigido para a licitante individual, nos termos do inciso III do art.33 da Lei Federal número 8.666/93.

RESPOSTA- Entendemos pertinente a redação apresentada e sugerimos que a mesma seja acatada, submetendo à apreciação da Comissão de Licitação.

79- Tabela 7. Custo rodagem, vida útil, preços unitários e R\$/quilômetro. Na mesma linha das observações anteriores, é fundamental reduzir em 20% (vinte por cento) a vida útil dos pneus estabelecida na Tabela 07, como forma do Edital refletir com inteireza a realidade das condições do serviço a ser prestado na cidade de São Paulo.

RESPOSTA- Os preços dos pneus foram obtidos através de uma atualização de preços dos valores obtidos pela verificação independente que a Ernst & Young realizou no sistema em 2014. Estes estudos são públicos e encontram-se no site da SPTrans (www.sptrans.com.br/verifica). Cabe ao operador, pelo ganho de escala em suas compras, obter o melhor preço disponível no mercado.

80- 2.1.3.1. P2 – Valor por quilômetro rodado referente aos custos de combustível, lubrificantes e rodagem. Foram adotados os índices de consumo para cada tipologia de veículo e os preços dos insumos. As tabelas a seguir demonstram este cálculo:

Tabela 4. Custo de diesel, energia elétrica por quilômetro

O parâmetro utilizado para informar a remuneração do concessionário, no que respeita ao consumo de combustível, carece de uma alteração, a fim de compatibilizar os pressupostos do edital ao real consumo de combustível.

Para isso, mister alterar o parâmetro de consumo específico de combustível do Veículo Mini de 0,30 l/Km para 0,32 l/km....

RESPOSTA- Não são apresentados dados comprobatórios desta necessidade de alteração. Os índices adotados no Edital foram baseados em pesquisas periódicas efetuadas no sistema. O item 2.1.3.3 do Anexo 4.8 do Edital já estabelece critérios para revisão do índice de consumo.

81 - 2.1.5.2. O valor de P4 foi obtido de acordo com o fluxo de caixa de referência por tipo de veículo apresentado ao final deste anexo, para uma TIR (Taxa Interna de

Retorno) de 9,97% ao ano, subtraído dos valores resultantes de P1, P2 e P3 com os dados adotados na simulação, conforme tabela para carros sem ar condicionado. Considerando as peculiaridades do serviço o alto grau de imprevisibilidade e a ocorrência de eventos sem o controle do concessionário, a conjuntura macroeconômica e tudo o mais que aqui foi trazido, sugerimos aumentar a Taxa Interna de Retorno para um patamar que justifique todos os investimentos e riscos inerentes ao transporte coletivo de passageiros por ônibus no Município de São Paulo, para um percentual não inferior a 18% a.a., como definido no último processo licitatório realizado no ano de 2002 com o início dos contratos em 2003.

RESPOSTA- O Anexo 9.3 demonstra o método adotado para a obtenção da taxa de retorno de 9,97% ao ano. Este método denominado Custo Médio Ponderado do Capital (CMPC) inclusive foi recomendado no relatório da verificação independente da Ernst & Young.

Ressalte-se que o fluxo de caixa de referência adota o conceito de fluxo de caixa do projeto, no qual não são considerados potenciais ganhos do concessionário com financiamentos. Estes ganhos já foram considerados na determinação do CMPC. No edital de 2002, a taxa de retorno de 18% ao ano era adequada para as condições econômicas da época, com SELIC muito mais alta que a atual, por exemplo. Não há justificativa econômica para a manutenção nesse nível no atual momento do país.

Qual motivação terá um Concessionário que opere na zona sul, por exemplo, para investir em estudos que possam resultar na racionalização do transporte em sua região se um outro Concessionário da zona norte não o fizer? Ou pior, por alguma razão tiver seu custo majorado e absorver todo o resultado do empenho dos investimentos em projetos do Concessionário que opera na região sul, uma vez que sempre será analisado o sistema de transporte como um todo?

A sugestão que aqui se lança é todos os concessionários a dedicar esforços no sentido de otimizar o sistema e reduzir seus custos com ganho de produtividade, repassar o resultado dos projetos implantados para aqueles que efetivamente o fizeram, independentemente dos demais.

82- REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.2. Sobre a remuneração básica (RB) será aplicada a tarifa de remuneração proposta pelo licitante, os índices de demanda e de produtividade e os impostos incidentes sobre receita, de forma que a remuneração final do operador será dada pela seguinte fórmula:

$$R = (RB \times (TO / TR) \times IQ) \times ISR + Pro$$

2.2.2. A parcela de produtividade do operador será calculada conforme a seguinte equação:

$$PRo = 0,5 \times PRs \times \% Pr$$

Sendo:

PRs = Produtividade do Sistema

% PR = Participação do operador na parcela de produtividade

2.2.2.2. A parcela de produtividade a ser distribuída será calculada considerando-se o sistema de transporte como um todo, havendo pagamentos individuais apenas quando o sistema for produtivo economicamente em seu conjunto.

Qual motivação terá um Concessionário que opere na zona sul, por exemplo, para investir em estudos que possam resultar na racionalização do transporte em sua

região se um outro Concessionário da zona norte não o fizer? Ou pior, por alguma razão tiver seu custo majorado e absorver todo o resultado do empenho dos investimentos em projetos do Concessionário que opera na região sul, uma vez que sempre será analisado o sistema de transporte como um todo?

A sugestão que aqui se lança é todos os concessionários a dedicar esforços no sentido de otimizar o sistema e reduzir seus custos com ganho de produtividade, repassar o resultado dos projetos implantados para aqueles que efetivamente o fizeram, independentemente dos demais.

RESPOSTA- O sistema, apesar de ser licitado por especificidades da rede e pela abrangência regional, é único. Não faz sentido por parte do Poder Público mensurar uma produtividade do sistema individualmente. O conceito deste rateio de produtividade com os operadores é de um ganho mútuo entre a sociedade e os operadores.

A questão da unicidade do sistema motivou a criação de um CCO único, instrumento este que contará com a presença de todos os operadores.

A individualidade desta produtividade está na forma de rateio dos recursos. Assim, aqueles que mais contribuíram para a produtividade do sistema é que terão maior participação na parcela de produtividade.

83- CAPÍTULO VIII – DO CONTEÚDO DO ENVELOPE Nº 01 – DOS DOCUMENTOS PARA HABILITAÇÃO

Item 15.3. Documentos necessários à qualificação Econômico-Financeira:

Sub item: 15.3.3. Para a comprovação da boa situação financeira a proponente deverá atender ou superar pelo menos 03 (três) dos 05 (cinco) índices abaixo, sob pena de inabilitação:

Endividamento Total: $(PC + PELP) / (AT) \geq 0,50$

Esclarecimento: Entendemos que o correto é que esse índice deve ser \leq (menor ou igual) a 0,50 e não \geq (maior ou igual) a 0,50.

RESPOSTA- Correto quanto ao equívoco cometido pela SPTrans no indicador “Endividamento Total”. Será alterado para \leq (menor ou igual)

84- Especial atenção merece, também, a subtração abrupta de aproximadamente 1.900 (um mil e novecentos) veículos do sistema e, conseqüentemente, a redução direta de aproximadamente 4.500 (quatro mil e quinhentos) postos de trabalho de motoristas e cobradores, o que fatalmente provocará demora nas partidas, maior tempo de espera nos pontos e terminais e, por via reflexa, prejuízo desmedido aos que dependem exclusivamente do transporte coletivo, não obstante a justificativa de que o aumento nos veículos articulados e biarticulados oferecerão mais lugares.

RESPOSTA- A rede de transportes proposta tem como pressuposto a melhora da oferta de serviço, com redução de intervalo entre partidas, e maior benefício para o conjunto da sociedade, ao contrário do indicado na sugestão.

85- Outrossim, considerando que os ônibus não poluentes (Trólebus) trazem vantagens ambientais e redução nos custos da saúde pública além de apresentar custo operacional significativamente menor quando comparados com os coletivos

movidos a diesel, propomos um aumento significativo na frota de veículos movidos a energia elétrica.

RESPOSTA- O veículo trólebus, em particular, está contemplado nas tabelas referenciais de custos, sendo tecnologia veicular de maior custo do que seus similares movidos a combustível de origem fóssil. Quanto a obrigar a utilização de veículos, ela está presente em um dos lotes de serviços, onde já existe a infraestrutura urbana para a operação dos trólebus. Nos moldes atuais, dado o custo mais elevado e a baixa escala de produção industrial não nos parece prudente um aumento significativo dessa tecnologia.

86- Por fim e não menos importante, não vislumbramos nas especificações do edital as disposições contidas na Lei Municipal nº 15.778 de 03 de junho de 2013 e alterações subsequentes, que dispõem sobre condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho a céu aberto dos motoristas e trabalhadores em transporte rodoviário.

RESPOSTA- O edital contemplará a lei municipal 15.778/2013 e 16.217/2015, porém as questões econômicas e financeiras destas obrigações ainda dependem de regulamentação, podendo ser tratadas apenas quando de suas definições.

87- A inclusão do modelo “Padron Híbrido” como opção de tecnologia disponível para compor a nova frota de ônibus da cidade de São Paulo

RESPOSTA- A Lei Municipal 14.933/09 deve ser cumprida sem colidir com o disposto na Lei Federal nº 12.587/12 (artigo 5º, inciso VI), Lei Orgânica do Município (artigo 7º, inciso III), entre outras, e observando obstáculos técnicos, tais como tecnologia disponível, capacidade de fornecimento em grande escala de veículos e combustíveis, e financeiros, como custos envolvidos e fontes de financiamento, etc. É suficiente, para o processo licitatório, o tratamento dispensado a esta questão no item 2.1.3.4. do Anexo 4.8 do Edital.

88- Sendo assim, solicitamos que, no item renovação da frota, seja explicitado que, a partir de 2018, da data limite estabelecida na Lei 14.933/09, nenhum novo ônibus adicionado à frota seja movido por combustíveis fósseis. Tal agenda deve estar vinculada ao item 3.27 da minuta do edital e ter suas metas detalhadas no anexo 8-A.

RESPOSTA- A Lei Municipal 14.933/09 deve ser cumprida sem colidir com o disposto na Lei Federal nº 12.587/12 (artigo 5º, inciso VI), Lei Orgânica do Município (artigo 7º, inciso III), entre outras, e observando obstáculos técnicos, tais como tecnologia disponível, capacidade de fornecimento em grande escala de veículos e combustíveis, e financeiros, como custos envolvidos e fontes de financiamento, etc. É suficiente, para o processo licitatório, o tratamento dispensado a esta questão no item 2.1.3.4. do Anexo 4.8 do Edital.

89- Para garantir o cumprimento dessa política, também solicitamos que sejam incluídas, já na publicação do edital de licitação, remuneração específica para

combustíveis já disponíveis no mercado, como biodiesel (8100) e etanol, bem como remuneração para veículos elétricos (além dos trólebus);

RESPOSTA- O Edital já considera a remuneração específica para combustíveis, conforme item 2.1.3.4. do Anexo 4.8 do Edital, além da remuneração diferenciada para veículos trólebus.

90 - Seja estipulada a suspensão da remuneração de combustível fóssil (Anexo 4.8; item 2.1.3.1; Tabela 4) a partir do prazo estipulado na Lei 14.933/09, ou seja, 2018;

RESPOSTA- A Lei Municipal 14.933/09 deve ser cumprida sem colidir com o disposto na Lei Federal nº 12.587/12 (artigo 5º, inciso VI), Lei Orgânica do Município (artigo 7º, inciso III), entre outras. A suspensão da remuneração de combustível fóssil é decorrente da retirada desse tipo de combustível, uma vez cumpridos os prazos e as exigências legais. Nesse sentido, não há necessidade de alteração nos termos do Edital.

91- Seja estipulado incentivo à renovação da frota por veículos elétricos ou híbridos seguindo a Lei 15.977/14, que isenta compradores de carros elétricos ou híbridos de 50% do IPVA.

RESPOSTA- Entendemos que o incentivo já se encontra contemplado na própria lei citada na pergunta.

92- Minuta de Edital : Capítulo XIX- DOS DEVERES DA CONCESSIONÁRIA

41.1.2. Efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais e anuais, de acordo com o Plano de Contas.

41.1.2.1. As concessionárias deverão apresentar AP Poder Concedente balancetes semestrais, em conformidade com o Plano de Contas- Anexo IV e, já exigíveis, auditados por empresa de auditoria especializada e registrados na Junta Comercial. Minuta de Contrato: Cláusula Quarta – DOS DEVERES DA CONCESSIONÁRIA

Escrituração Contábil

4.1.3. Efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, trimestrais, semestrais e anuais, rigorosamente de acordo com o Plano de Contas.

4.1.3.1. A Concessionária deverá apresentar ao Poder Concedente, balancetes trimestrais, em conformidade com o Plano de Contas previsto no Anexo IV do Edital e, fazer publicar, se for o caso, os balanços e Demonstrativos de Resultado, já exigíveis, auditados por empresa de auditoria especializada e transmitidas via SPED ou registrados na Junta Comercial.

4.1.35.1. Ao final de cada ano fiscal, a Concessionária deverá apresentar ao Poder Concedente, demonstrativos financeiros, contábeis e de resultados, demonstrando sua boa saúde financeira, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas; A transparência sobre a real condição da Sociedade de Propósito Específico que será formada para prestar os serviços, durante a vigência da concessão deve ser

ampliada. [...] propõe que a possibilidade de publicação de balancetes anuais seja substituída pela sua obrigatoriedade.

Proposta de nova redação

4.1.3.1. A Concessionária deverá apresentar ao Poder Concedente, balancetes trimestrais, em conformidade com o Plano de Contas previsto no Anexo IV do Edital e, anualmente, publicar os Balanços e Demonstrativos de Resultado, já exigíveis, auditados por empresa de auditoria especializada e transmitidas via SPED ou registrados na Junta Comercial.

RESPOSTA- A obrigatoriedade de publicação das Demonstrações Contábeis, encontra-se estabelecida na Lei das S/A, Novo Código Civil Lei nº 10.406/02, e mais recentemente na Deliberação JUCESP nº 02 de 25/03/2015.

Nas mesmas são estabelecidas as exceções para a não publicação das citadas Demonstrações. Portanto estabelecer obrigatoriamente a publicação das Demonstrações Contábeis infringirá a legislação vigente, bem como a Deliberação da JUCESP.

93 - APROPRIAÇÃO DOS CUSTOS DE OPERAÇÃO ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO-

O item 2.1.3.1, referente ao cálculo da parcela que remunera combustíveis, material rodante e lubrificantes (P2), adota índices de consumo de combustível que, segundo a memória de cálculo anexa 4.8, são "valores históricos SPTrans". No entanto, historicamente há uma assimetria de informações entre operador e poder público no que diz respeito aos itens componentes do custo do serviço de transporte público, de modo que a origem e metodologia de obtenção de dados como consumo de combustível não são claras. A implantação de um Centro de Controle Operacional abre uma oportunidade de redução dessa assimetria, pela aferição de dados de frota por uma instância operacional sob controle do poder público

Especificamente sobre os índices de consumo de combustível, o anexo 4.8 diz:

2.1.3.3.A cada quatro anos, contados do início do contrato, poderá ser procedida uma revisão dos índices de consumo com base nos dados de telemetria dos veículos, com os efeitos sendo consolidados em termos de aditamento, sem impactos retroativos.

O termo "poderá" abre uma brecha quanto a não realização do procedimento de grande importância para o acompanhamento da evolução dos custos do sistema. Deve-se garantir ainda que o índice de consumo obtido não derive de dados de modelagem e represente o valor mais próximo possível da realidade da operação.

No edital é informado que a aquisição de índices de consumo de combustível será feita por telemetria, sem, no entanto, explicitar detalhes técnicos, metodologia e procedimentos e o prazo para o início efetivo do fluxo de informações telemétricas dos veículos e sua publicização.

Proposta: Alterar o item 2.1.3.3 para

2.1.3.3. A cada quatro anos, contados do início do contrato, deverá ser procedida uma revisão dos índices de consumo dos veículos, com base nos dados de telemetria dos veículos, com os efeitos sendo consolidados em termos de aditamento, sem impactos retroativos.

RESPOSTA- Há conflito entre a proposta apresentada e os termos atuais do edital, portanto os termos da consulta serão incorporados no Edital. Cabe lembrar, pela clareza, que revisão dos índices de consumo significa que esse aspecto fará parte da revisão do conjunto do contrato, podendo ou não haver modificações de índices e fatores, como decorrência desses estudos.

94- PREÇO DO VEÍCULO NOVO PARA FINS DO CÁLCULO DE REMUNERAÇÃO DAS EMPRESAS-

Um dos principais avanços propostos pelo novo edital é uma nova metodologia de remuneração dos operadores, na qual é apresentada uma remuneração básica que, limitada pelo valor de Tarifa Ofertada pelo operador e um Índice de Qualidade Operacional, compõe a remuneração, expressa na fórmula:

$$R = (RB \times (TO \text{ ITR}) \times JQ) \times ISR + PRO$$

A Remuneração Básica {RB}, por sua vez, é composta por cinco parcelas, que compreendem:

1. Pessoal (motorista e cobrador), sem incluir benefícios (ver item 4)
2. Combustível/, rodagem e lubrificantes
3. Peças e Acessórios
4. Investimento (frota, garagens, instalações, equipamentos embarcados), administração, pessoal de manutenção e fiscalização, benefícios
5. Custo fixo da reserva técnica- investimentos, administração e manutenção.

O cálculo desses fatores se dá pelo levantamento dos custos dos insumos básicos referentes a cada um, multiplicados pela respectiva unidade de medida dos mesmos. Nas parcelas 3, 4 e 5 acima, o valor do veículo novo é referência para a composição dos fatores e, portanto, para a remuneração do custo do serviço. Uma tabela no anexo 9.3 (Estudo de Viabilidade) oferece os seguintes valores de veículos novos sem ar condicionado:

TIPOLOGIA	PREÇO VEÍCULO R\$
Midionibus	267.000
Básico	290.000
Padron Etanol	459.000
Articulado 23M	835.000
Biarticulado	1.017.850
Trólebus 13m	625.000
Trólebus 15m	798.000
Trólebus 15m com bateria	831.000
Midionibus	267.000
Básico	290.000

O item 9.1.1 do mesmo anexo explica que:

Os preços dos veículos novos adotados em nossos trabalhos foram baseados em preços de nota fiscal de veículos novos incluídos no sistema no 1º semestre de 2015, e na falta de notas fiscais recentes, em atualização monetária de preços anteriores.

Consultando-se os valores que constam da planilha tarifária de dezembro de 2014 e comparando-os com os valores que constam do item 9.3, é possível

elaborar a tabela abaixo e verificar variações, apontadas na coluna Variação (%). Destaca-se que é possível observar variação de até 18,85% no preço do veículo Articulado LE

TIPO DE VEÍCULO	Preço do veículo sem pneus e sem ar condicionado 1ºSem/2015	Preço do veículo sem pneus e sem ar condicionado Dez/2014	Variação 2015/20114	Variação %
Miniônibus	200,530	190.200	10,330	5.43%
Midiônibus	261,192	237,978	23,214	9.75%
Básico	284192	261,978	22.214	8.48%
Padron Etanol	451,098	449,232	1,866	0.42%
PadronLE	407,098	405,232	1,866	0.46%
Padron15m	649,464	646,976	2.488	0.38%
Padron LE 15M	523,464	569,826	-46,362	-8.14%
Articulado LE	765,050	643,720	121,330	18.85%
Articulado 23M	819,196	700,464	118.732	16.95%
Biarticulado	999,412	898,726	100,686	11.20%
Trólebus	617,098	590,232	26,866	4.55%
Trólebus15M	787,464	-	-	-
Trólebus 15M bateria	787,464	-	-	-

O preço dos veículos, como se sabe, constitui-se em referência fundamental para a elaboração da tarifa de oferta. por parte das empresas que participarão da licitação. Ao admitir um expressivo aumento nos preços de referência dos veículos em um curto prazo de tempo, como o que se observa na tabela acima, a prefeitura está repetindo um procedimento observado na metodologia do GEIPOT, de repasse automático dos aumentos de preços para o cálculo tarifário, aspecto sempre apontado como um dos problemas desta metodologia.

Dessa forma [...] entende que seria adequado usar como referencia os valores de veículos considerados no cálculo da tarifa em vigência na cidade, deixando para as empresas, no momento da elaboração de suas propostas, a aferição do preço real de mercado dos veículos e, conseqüentemente, a formação mais precisa da tarifa de oferta.

RESPOSTA- Todos os valores considerados nos estudos técnicos para a elaboração do edital estão alinhados na data-base de maio-2015. A escolha dessa data se deve ao fato de coincidir com a data-base da categoria profissional dos motoristas e cobradores, principal item de custos dos serviços. Entendemos que a consulta apresentada, nos seus termos mais estritos relativos ao valor do veículo, provocaria um desalinhamento nos preços dos insumos, o que nos parece inadequado e incorreto, não sendo acatada a sugestão. Cabe lembrar, ainda, que

em São Paulo, a remuneração dos operadores não deriva diretamente da arrecadação tarifária de cada um deles.

95- AVALIAÇÃO DA EMISSÃO DE POLUENTES
ANEXO 4.8- METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2.1.3.4. Veículos que operam com combustíveis de fonte renovável devem ter a prévia autorização expressa do Poder Concedente, através de um projeto que demonstre a melhoria de emissões e os impactos econômicos e financeiros.

2.1.3.4.2. Para novas tecnologias veiculares e novos combustíveis não previstos neste edital serão calculados os custos de consumo por quilômetro da tecnologia tendo seus efeitos consolidados em aditivo específico.

O termo "melhoria de emissões" é muito amplo, deixando vago se o texto se refere aos gases de efeito estufa, aos poluentes locais ou a ambos. Os ganhos em emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais devem ser contabilizados nos casos de inserção de novas tecnologias veiculares.

Proposta: Alterar o item 2.1.3.4 para

2.1.3.4. Veículos que operam com combustíveis de fonte renovável devem ter a prévia autorização expressa do Poder Concedente, através de um projeto que demonstre a redução de emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais (óxidos de nitrogênio - NOx - e material particulado- MP) em relação ao veículo equivalente em capacidade de passageiros que opere com diesel padrão e os impactos econômicos e financeiros.

RESPOSTA- A sugestão será acatada.

96- Alterar o item 2.1.3.4.2 Para novas tecnologias veiculares e novos combustíveis não previstos neste edital serão calculados os ganhos em termos de emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais (MP e NOx) e os custos de consumo por quilômetro da tecnologia tendo seus efeitos consolidados em aditivo específico.

RESPOSTA- A sugestão será acatada.

97- Mudar o texto do item 3.44 (Grupo Estrutural de Articulação Regional) e do item 3.46 (Grupo Distribuição) para:

"Para a implantação da operação controlada, será criado um Grupo Executivo, que será formado pelo Poder Concedente, por representante das empresas concessionárias e representantes da sociedade civil, nos termos previstos no Anexo VIII, 8-B.

RESPOSTA- O grupo executivo trabalhará nos limites das definições e regras contidas no edital, não tendo caráter deliberativo. O interesse público está claramente defendido no edital, que estabelece poder de veto ao Poder Público na operação controlada. Os mecanismos de acompanhamento da execução do contrato estão estabelecidos em diversos instrumentos legais e instâncias e órgãos de controle, inclusive pela sociedade civil, que se encontra representada no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

98- Mudar o texto do parágrafo 2º da Página 4 do Anexo 8-B – IMPLANTAÇÃO REDE REFERÊNCIA para:

“No início do contrato, será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, um grupo executivo de implantação da operação controlada, formado pelo Poder Público, pelos concessionários e por representantes da sociedade civil, respeitando a proporção de $\frac{1}{3}$ de representantes para cada um dos setores. Os representantes do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito da cidade de São Paulo (CMTT). A normatização definida nesse grupo, que terá seis meses para produzi-la passará a ser parte integrante do contrato.”

RESPOSTA- O grupo executivo trabalhará nos limites das definições e regras contidas no edital, não tendo caráter deliberativo. O interesse público está claramente defendido no edital, que estabelece poder de veto ao Poder Público na operação controlada. Os mecanismos de acompanhamento da execução do contrato estão estabelecidos em diversos instrumentos legais e instâncias e órgãos de controle, inclusive pela sociedade civil, que se encontra representada no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

99- Acrescentar ao item 4.4.20. do ANEXO 4-4- PROCEDIMENTOS DE AVALIAÇÃO DO SERVIÇO o texto :

No início do novo contrato, será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, o Fórum Técnico de Qualidade e Pesquisa de Satisfação, formado pelo Poder Público, pelos concessionários e por representantes da sociedade civil, respeitando a proporção de $\frac{1}{3}$ de representatividade para cada um dos setores. Os representantes da sociedade civil devem ser definidos por processos democráticos por meio de representantes do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito da cidade de São Paulo (CMTT).

RESPOSTA- O grupo executivo trabalhará nos limites das definições e regras contidas no edital, não tendo caráter deliberativo. O interesse público está claramente defendido no edital, que estabelece poder de veto ao Poder Público na operação controlada. Os mecanismos de acompanhamento da execução do contrato estão estabelecidos em diversos instrumentos legais e instâncias e órgãos de controle, inclusive pela sociedade civil, que se encontra representada no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

100- Importante que a avaliação dos usuários (pesquisa de opinião e índice de reclamação) seja um dos critérios utilizados para remuneração dos operadores mensalmente.

Sugere-se que as reclamações dos usuários feitas no mês, e um respectivo índice de respostas aos usuários, sejam computados e avaliados no final do período (30 dias) e possam, de acordo com um critério estabelecido pelo Órgão Gestor, diminuir a remuneração nos quinze dias consecutivos do mês seguinte. Por exemplo, se no mês de janeiro houve um alto índice de reclamações fundamentadas ou procedentes, somado também a outro indicador de "não resposta", nos primeiros 15 dias de fevereiro, será aplicado um redutor na remuneração do operador referente ao mês anterior. Nos quinze dias restantes o valor da remuneração retorna ao normal, de modo que a penalização não inviabiliza

as operações e não onera o concessionário a ponto de degradar ainda mais os serviços. O ciclo de avaliação é mensal e contínuo e, caso a empresa tenha as reclamações diminuídas, sua remuneração retorna à normalidade no mês subsequente.

A sugestão é que um modelo-piloto, sem efeito na remuneração, seja aplicado em algumas linhas durante o primeiro ano das novas concessões a fim de estabelecer as curvas e frequências padrões de reclamações, os desvios, as métricas para avaliar os níveis de reclamação e, sobretudo, para que haja tempo suficiente para o estabelecimento do sistema de indicadores e redutores da remuneração.

RESPOSTA- A avaliação dos usuários (pesquisa de opinião e índice de reclamação) é importante instrumento para acompanhamento da forma como o serviço está sendo recebido e percebido, e foi incorporada na remuneração como critério para rateio entre concessionários dos ganhos de produtividade. Entendemos que sua utilização, especialmente no formato associado ao número de reclamações, para fins da remuneração cotidiana possa trazer efeitos danosos à sustentabilidade financeira da operação do sistema, uma vez que haveria necessidade de confirmação da procedência ou não dessas reclamações. Sem essa checagem, poder-se-ia, em tese, comprometer pagamentos legítimos. Ressalte-se ainda que a pesquisa de satisfação do usuário está contemplada na remuneração, na parcela de produtividade, conforme item 2.2.2.8 do Anexo 4.8 do Edital.

Essa sugestão não será acatada.

101- 14.1. São direitos e obrigações dos usuários:

14.1.4 Levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento referentes ao serviço concedido;

Inclusão: 14.1.4.1 Garantia de devolução do bilhete em caso de má prestação de serviço, de acordo com CDC (art. 6º, VI e art.20).

RESPOSTA- A gestão financeira adotada no município atualmente e no futuro contrato de concessão baseia-se na dicotomia entre a política tarifária, que afeta o usuário, e a política de remuneração, que afeta o concessionário. Assim, a tarifa arrecadada faz parte das fontes de recursos utilizados para remunerar os concessionários, ao lado do subsídio originado no orçamento da Prefeitura, da participação empresarial no vale transporte e nas receitas não tarifárias. Nos conceitos adotados para a elaboração do edital submetido à consulta pública, o conjunto de atributos que caracterizam má prestação de serviços refletir-se-ão na redução de remuneração ao concessionário, atingindo, indistintamente, as diversas fontes de recursos utilizadas para o pagamento.

102- Portanto, entendemos que tal parcela de produtividade totalmente deve ser excluída da fórmula de Remuneração e de qualquer outro tipo de remuneração às empresas. Sendo assim, propomos:

Solicitamos a incorporação dos índices presentes na Gestão de Satisfação do Usuário ao IQ como 5% do índice condicionante da Remuneração Básica. Ou seja, ao invés de 50% do índice ser em referência ao cumprimento da demanda verificada

(ED), apenas 45% do IQ seja baseado nesse parâmetro. Portanto, de cálculo do IQ deverá ser: $IQ = 0,45 ED + 0,10 FDF + 0,40 ICVr + 0,05 (IRS+IQA)$

RESPOSTA- Nos conceitos adotados para a remuneração, a parcela de ganho de produtividade é um instrumento indutor da eficiência da prestação dos serviços, com ampliação de sua qualidade, além de ser auto-sustentável, do ponto de vista econômico. Entende-se ser um instrumento valioso para a atração de novos usuários para o transporte público.

O ganho de produtividade interessa à cidade, na medida em que significará utilizar melhor os recursos existentes e/ou será resultado da atração de maiores parcelas da população pelo transporte coletivo, ao Poder Público, por significar um instrumento moderno de gestão da concessão.

Quanto ao Índice de Reclamação do Serviço, entendemos que sua utilização para fins da remuneração cotidiana possa trazer efeitos danosos à sustentabilidade financeira da operação do sistema, uma vez que haveria necessidade de confirmação da procedência ou não dessas reclamações. Sem essa checagem, poder-se-ia, em tese, comprometer pagamentos legítimos.

103- Solicitamos a substituição da maneira de medir o ICVr como está no texto original do edital pelo conjunto de índices operacionais que estão nos parâmetros da Gestão de Serviços Operacionais. Dessa maneira, o ICVr terá como fórmula:
 $ICVr = 0,125 ICV + 0,51PP + 0,2 IOP + 0,175 IDTA$

RESPOSTA- Entendemos que o ICV (índice de cumprimento de viagens), tal como concebido no modelo apresentado à consulta pública, contempla todos os aspectos sugeridos na sugestão apresentada.

A medição das viagens se dá a partir de alguns limites pré-estabelecidos de antecipação ou atraso da partida, em relação ao previsto, dado que a dinâmica do trânsito da cidade não autoriza que se tenha rigidez absoluta na medição do serviço previsto. Cabe lembrar que na remuneração relacionada ao CCO um dos aspectos é o da manutenção da regularidade entre viagens, que funciona como um indutor do cumprimento das partidas e de confiabilidade aos olhos do usuário.

O índice de ocupação máximo também se traduz no dimensionamento da programação de viagens. Assim, o descumprimento simples das viagens (ICV) pode, em tese, comprometer o nível de conforto, cabe, além da redução na remuneração e punição pecuniária não associada a ela.

Quanto ao índice de transmissão do AVL, caso a viagem não tenha sido registrada no Sistema de Monitoramento (SIM) – e, futuramente no CCO, por falha de manutenção do equipamento ela deixará de ser considerada para fins de remuneração, por se tratar de fator sob absoluta gestão e responsabilidade do concessionário.

104- Solicitamos a retirada da P_{Ro} do cálculo da fórmula de remuneração às concessionárias pelo serviço de operação do transporte público de São Paulo.

Também concordamos que o prazo de vinte anos para concessão do transporte é longo, inclusive o período de prorrogação, conforme lei 16211/15. A dinâmica do município se altera ao longo de quarenta anos e pode ocorrer acomodação das empresas contratadas frente ao longo período que as mesmas

terão de serviços prestados à municipalidade. Solicita-se revisão desse período para a metade (dez anos) e um período de prorrogação de até cinco anos, feitos anualmente, para aquelas que estão adequadas ao regimento da licitação.

RESPOSTA- Nos conceitos adotados para a remuneração, a parcela de ganho de produtividade é um instrumento indutor da eficiência da prestação dos serviços, com ampliação de sua qualidade, além de ser auto-sustentável, do ponto de vista econômico. Entende-se ser um instrumento valioso para a atração de novos usuários para o transporte público.

O ganho de produtividade interessa à cidade, na medida em que significará utilizar melhor os recursos existentes e/ou será resultado da atração de maiores parcelas da população pelo transporte coletivo, ao Poder Público, por significar um instrumento moderno de gestão da concessão.

Quanto ao prazo de 20 anos, trata-se de determinação legal.

105- Quanto ao item 2.2.2.2.1.do anexo 4.8, não foi considerado o tempo de entrega de fêria do cobrador na rendição, onde se desloca até a garagem sem o veículo e a partir desse momento entrega o montante arrecadado em espécie, nem na recolhida quando ao chegar na garagem com o veículo, também um tempo a mais pago para realizar o seu acerto de contas. Como será remunerado esse custo?

RESPOSTA- O tempo de preparo do veículo considerado no Edital atende à solicitação, não sendo necessária revisão deste item.

106- Ainda que o item 2.2.2.2.1.do anexo 4.8, deveria ser retirado do item “d”, a frase “limitado a 5 minutos”, uma vez que o tempo de ponto varia muito de viagem para viagem influenciando por diversos fatores que independem da operadora, muitas vezes o veículo precisa ficar parado no ponto por mais de 5 minutos para não prejudicar a frequência da linha, e esse é sempre remunerado aos operadores.

RESPOSTA- Para a alínea d) do item 2.2.2.2.1. do Anexo 4.8 será adotada a seguinte redação: d) – “Parada nos pontos terminais, limitado a 5 minutos, refeições, ou o tempo especificado em OSO, acrescido de eventual antecipação do término da viagem anterior, ou ainda se autorizado pelo CCO.”

107- Na operação das Horas, quilometragem. Índice de cumprimento de viagens e frota disponibilizada, todas as medições deveriam realizadas em conjunto e com participação de representantes das 27 concessionários, discutindo as melhores formas e equipamentos para tais medições assim como os modelos para revisões, tanto logo após o início do contrato como após a implantação do CCO.

RESPOSTA- As medições serão disponibilizadas aos concessionários, que poderão apresentar contestação conforme regras do Edital, não se fazendo necessário o acatamento da sugestão.

108- CAPÍTULO VIII – DO CONTEÚDO DO ENVELOPE Nº 01 – DOS DOCUMENTOS PARA HABILITAÇÃO

Item: 15.1. A documentação relativa à Habilitação Jurídica, conforme o caso, consistirá em:

Sub item: 15.1.7. Declaração expressa de que, se vencedora e antes da celebração do contrato com o Poder Concedente, providenciará:

15.1.7.1. Declaração expressa de que, se vencedora e antes da celebração do contrato com o Poder Concedente, providenciará:

15.1.7.1. No caso de consórcio de empresas, o registro da constituição de uma Sociedade de Propósito Específico – SPE

Esclarecimento: A Sociedade de Propósito Específico – SPE a ser constituída deverá ter seu capital social subscrito e integralizado nos mesmos moldes exigidos no sub item 15.3.1.4?

RESPOSTA- Os termos contidos no sub item 15.3.1.4 se aplicam ao sub item 15.1.7.1.

109- Os itens 3.9.2 e 3.17, bem como ANEXO VI, dispõem sobre os valores dos alugueres das garagens públicas os quais prevêem “*in verbis*”: “3.9.2. Na hipótese de a concessionária não dispor de local para abrigo, abastecimento e manutenção da frota operacional, bem como para realização dos serviços administrativos de apoio, o Poder Concedente disponibilizará, onerosamente, local com a mesma finalidade, para garantir a operação dos serviços. 3.17. A concessionária é obrigada a utilizar garagens públicas, quando for o caso, cujos quantitativos por lote de concessão e os valores de alugueres estão discriminados no Anexo VI.”

Contudo os valores dos alugueres estão muito além do mercado sendo estipulado com base em quantidade e tipologia de veículos sendo que na situação conjuntural de hoje o mercado imobiliário está na contra mão desses valores combinada com a crise instalada em nosso País.

Sugerimos e registramos que os alugueres devem ser no máximo 0,5% (meio por cento) do valor do imóvel, pois a Administração pública arrecadará também os impostos como IPTU e o objeto principal da administração pública, no caso, é a prestação do transporte coletivo aos usuários e não a locação de imóveis

RESPOSTA- Os valores de alugueres fazem parte da proposta comercial e do fluxo de referência e estão de acordo com os valores de mercado, conforme recomendado pelo relatório da verificação independente da Ernst & Young.

110- Sugerimos incluir COMO SUB-ITEM a obrigatoriedade da concessionária a ser contratada absorver os veículos hoje existentes no sistema que estejam financiados pois essa cláusula esta exarada nos contratos hoje vigentes como condição da futura proponente.

RESPOSTA- Os investimentos em veículos e equipamentos foram considerados no plano de negócios referencial. As situações pontuais e específicas serão tratadas no momento da assinatura dos contratos.

111- Sugerimos por derradeiro que caso a futura concessionária não os tenha e queira participar com intenção de compra de veículos 100% zero quilometro não

será esta desclassificada, porém terá um “deságio de 10% (dez por cento) na proposta comercial.

RESPOSTA- Não há impedimento para apresentação de frota 100% zero quilômetro, devendo obedecer ao limite da TR (Tarifa Referencial) na proposta comercial.

112- 3.45.3. Em consonância com o disposto no § 3º do art. 4º do Decreto nº 56.232/15, a atividade prevista no subitem 1.1.2 mencionado no item 3.45 acima poderá ser excluída do objeto da concessão, a qualquer tempo, em decorrência da delegação prevista na Lei Municipal nº 16.211/15.

Sugerimos incluir na frase “caso a concessionária der causa para a exclusão”, bem como a previsão de eventual reembolso de investimentos por parte da nova operadora com o advento da delegação prevista na Lei Municipal 16.211/15!

RESPOSTA- A atividade prevista no subitem 1.1.2 do Edital não é condicional. Esta atividade consiste basicamente em custeio, não havendo necessidade de grandes investimentos. Assim a não execução do serviço e a redução de remuneração são acompanhadas de uma proporcional redução de custo, não se aplicando a previsão de eventual reembolso de investimentos. Sugestões não acatadas.

113- Item 4.6.4 [...] Sugerimos incluir a obrigatoriedade de compensações pelas multas (financeiras) juros e correção monetária que os fornecedores aplicam aos concessionários por falta de pagamento causados pelo poder concedente por não ter pago no prazo estipulado no Edital e no Contrato os valores auferidos pela justa prestação de serviços.

RESPOSTA- O prazo de pagamento proposto no edital é de cinco dias úteis após a prestação do serviço e uma parcela desta remuneração será auferida a vista pelas passagens pagas em pecúnia nos veículos. Assim sendo a correção monetária prevista e o próprio prazo de pagamento já é uma salvaguarda para o operador. Não será acatada a sugestão.

114- ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.1.2. Cálculo da parcela 1-PA1 = P1 x Q1

2.1.2.1P1 Para cálculo de P1 foi considerada a jornada efetiva de trabalho do operador, salários conforme acordo coletivo na data base de maio de 2015 e encargos sociais correspondentes.

Tabela 2. Memória de cálculo de P1 – mão de obra operacional.

Esclarecimento: Observa-se nessa tabela que o item 2 “Dias não Trabalhados” não contempla o absenteísmo médio da categoria. Os motoristas e cobradores convivem diariamente com o stress do trânsito da Cidade de São Paulo, são em média 08 (oito) horas por dia, (06) seis dias por semana disputando espaço com automóveis, lidando com centenas de usuários, enfrentando todos os riscos inerentes à profissão como assaltos, acidentes, atos de vandalismo, dentre outros. Esses eventos fazem com que esses empregados apresentem um índice de absenteísmo da ordem de 4% (quatro por cento) em relação aos dias projetados

para trabalhar. Diante desse quadro real de trabalho, as regras de remuneração, para que reflitam necessariamente o ambiente real onde os serviços serão executados, devem necessariamente considerar o registro histórico de absenteísmo. Dessa maneira, sugere-se que sobre o item 3 “Dias Trabalhados” seja aplicado o percentual de redução de 4% (quatro por cento), $271 \times 4\% = 10,84$, ou seja aproximadamente 11 (onze) dias não trabalhados, elevando o item 2 do quadro de 94 (noventa e quatro) para 105 (cento e cinco) dias não trabalhados. OBS: IDEM para as linhas da rede da madrugada “noturno”.

RESPOSTA- Serão considerados os dias parados conforme abaixo:

- a. 30 dias de férias por ano
- b. 48 dias de descanso semanal
- c. 5 dias de abono
- d. 11 feriados por ano
- e. 3 dias de treinamento, mediante comprovação.

Assim, esse parâmetro não será adotado no edital, cabendo ao Concessionário a administração da mão de obra.

115- ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.1.3. Cálculo da parcela 2- $PA2 = P2 \times Q2$

2.1.3.1. $P2$ – Valor por quilômetro rodado referente aos custos de combustível, lubrificantes e rodagem. Foram adotados os índices de consumo para cada tipologia de veículo e os preços dos insumos. As tabelas a seguir demonstram este cálculo:

Tabela 4. Custo de diesel, energia elétrica por quilômetro

Solicitação: alterar o consumo específico de combustível do Veículo Mini de 0,30 l/Km para 0,32 l/km. Atualmente são 4.000 (quatro) mil veículos com essa tecnologia que operam no Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus na Cidade de São Paulo. Esses veículos transportam em torno de 700 (setecentos) passageiros por dia, utilizando sua capacidade máxima durante todo o período de trabalho. Rodam principalmente na região periférica do Município, em uma topografia acidentada, com inúmeros aclives e declives ao longo do itinerário, apresentando dessa forma índices de consumo de combustível e também dos demais insumos acima de qualquer média de outra cidade do país.

RESPOSTA- Não são apresentados dados comprobatórios desta necessidade de alteração. Os índices adotados no Edital foram baseados em pesquisas periódicas efetuadas no sistema. O item 2.1.3.3 do Anexo 4.8 do Edital já estabelece critérios para revisão do índice de consumo.

116 – ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.1.3. Cálculo da parcela 2- $PA2 = P2 \times Q2$

2.1.3.1. $P2$ – Valor por quilômetro rodado referente aos custos de combustível, lubrificantes e rodagem. Foram adotados os índices de consumo para cada tipologia de veículo e os preços dos insumos. As tabelas a seguir demonstram este cálculo:

Tabela 7. Custo rodagem, vida útil, preços unitários e R\$/quilômetro.

Essa tabela apresenta a vida útil do pneu em função de sua utilização na primeira vida enquanto novo e também em função das recapagens estimadas. Para o cálculo do custo por quilômetro com rodagem, a tabela estabelece 02 (duas) recapagens para os pneus dos veículos MINI e 03 (três) recapagens para as demais tecnologias. Ressalta-se que esses são os limites máximos de recapagem por pneu. Porém, esse limite não é atingido para a totalidade dos pneus. Existem perdas durante a operação. Sem a pretensão de fazer críticas à Gestão Pública, basta percorrer as vias da Cidade para constatar a má condição da malha viária. São buracos, valetas, lombadas, ondulações no asfalto que reduzem a vida útil do pneu. O reaproveitamento do pneu vai sendo menor a cada recapagem.

Solicitação: reduzir em 20% (vinte por cento) a vida útil dos pneus estabelecida na Tabela 07.

RESPOSTA – Não são apresentados dados comprobatórios desta necessidade de alteração. Os índices adotados no Edital foram baseados em pesquisas periódicas efetuadas no sistema. O item 2.1.3.3 do Anexo 4.8 do Edital já estabelece critérios para revisão do índice de consumo.

117 – ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.1.3. Cálculo da parcela 2-PA2 = P2 x Q2

2.1.3.1. P2 – Valor por quilômetro rodado referente aos custos de combustível, lubrificantes e rodagem. Foram adotados os índices de consumo para cada tipologia de veículo e os preços dos insumos. As tabelas a seguir demonstram este cálculo:

Tabela 7. Custo rodagem, vida útil, preços unitários e R\$/quilômetro.

A tabela apresenta o preço de R\$968,00 (novecentos e sessenta e oito reais) para os pneus novos para a tecnologia MIDI e BÁSICO. Apresenta também o preço de R\$302,00 (trezentos e dois reais) para recapagem.

O preço médio desse pneu é de R\$1.200,00 (um mil e duzentos reais) por unidade e de R\$400,00 (quatrocentos reais) a recapagem.

Solicitação: alterar esses preços na tabela e/ou publicar os fornecedores desses insumos que praticam os preços indicados na tabela para que as licitantes possam incluí-los em seu cadastro de fornecedores.

RESPOSTA – Os preços dos pneus foram obtidos através de uma atualização de preços dos valores obtidos pela verificação independente que a Ernst & Young realizou no sistema em 2014. Estes estudos são públicos e encontram-se no site da SPTrans (www.sptrans.com.br/verifica). Cabe ao operador, pelo ganho de escala em suas compras, obter o melhor preço disponível no mercado.

118- ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.1.4. Cálculo da parcela 3 – PA3 = P3 X Q3

2.1.4.1.2. O índice de consumo de peças e acessórios é de 0,74% ao mês e será aplicado sobre o preço do veículo novo excluído o preço do conjunto de pneus novos de cada modelo, considerando um indicador de quilômetros percorridos entre falhas (MKBF) de 10.000 quilômetros.

Tabela 9. Valores mensais por veículo para peças e acessórios – P3 em R\$.

Pelas mesmas razões já citadas, alto índice de ocupação da frota, baixa velocidade comercial com constante aceleração e desaceleração (popularmente o anda e para), péssimas condições da malha viária, topografia acidentada com inúmeros aclives e declives nos itinerários das linhas, constantes avarias nos veículos que trafegam em vias estreitas, com automóveis estacionados em locais que dificultam a circulação, excesso de veículos particulares que disputam espaço e colidem com os coletivos, o índice de consumo de peças e acessórios na Cidade de São Paulo apresenta-se acima de 1% (um por cento) ao mês sobre o preço do veículo novo excluído o preço do conjunto de pneus novos de cada modelo.

Solicitação: rever o custo com as peças e acessórios e/ou publicar a fonte de pesquisa que demonstre a percentual utilizado na tabela para a Cidade de São Paulo.

RESPOSTA- As sugestões não apresentam dados comprobatórios para a alteração do índice de consumo. O acréscimo de quilometragem não necessariamente acarreta em aumento de consumo de gastos com manutenção.

O índice adotado refere-se ao percentual médio de consumo de peças e acessórios recomendados pela verificação independente da Ernst & Young.

O edital prevê a cada quatro anos uma reavaliação do contrato, incluindo os índices de consumo.

119- ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.1.4. Cálculo da parcela 3 – $PA3 = P3 \times Q3$

2.1.4.1.1. P3 é o valor mensal de remuneração de peças e acessórios de cada veículo da frota.

2.1.4.1.2. O índice de consumo de peças e acessórios é de 0,74% ao mês e será aplicado sobre o preço do veículo novo excluído o preço do conjunto de pneus novos de cada modelo, considerando um indicador de quilômetros percorridos entre falhas (MKBF) de 10.000 quilômetros.

Tabela 9. Valores mensais por veículo para peças e acessórios – P3 em R\$.

Solicitação: Rever o preço do veículo Miniônibus. Atualmente esse veículo custa em torno de R\$215.000,00 (duzentos e quinze mil reais). Deduzindo-se o custo dos pneus novos para essa tecnologia, $6 \times R\$745,00 = R\$4.470,00$, a base de cálculo altera para R\$210.530,00 (duzentos e dez mil, quinhentos e trinta reais).

RESPOSTA- Os preços adotados no estudo foram os verificados nas notas fiscais dos veículos incluídos até maio de 2015 no sistema de transporte coletivo de passageiros urbano na cidade de São Paulo, não havendo na sugestão dados que motivem a aceitação da alteração proposta.

120- ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.1.4. Cálculo da parcela 3 – $PA3 = P3 \times Q3$

2.1.4.1.1. P3 é o valor mensal de remuneração de peças e acessórios de cada veículo da frota.

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.

2.1.4.4.2. Para fins de cálculo de Q3 não serão permitidas compensações por faixa horária ou entre linhas.

2.1.4.4.4. Veículo que inicie a operação com atraso superior a 50% do intervalo para a próxima partida será computado como frota disponibilizada apenas na faixa horária subsequente.

2.1.4.4.5. Será calculado um Fator de Disponibilização de Frota considerando o somatório de frota disponibilizada por tipo de veículo em relação à frota programada para todas as faixas horárias.

2.1.4.4.6. Q3 será a frota OSO máxima por tipo de veículo da área, multiplicada pelo Fator de Disponibilização de Frota (FDF) correspondente.

A metodologia apresentada não permite a compensação por faixa horária ou entre linhas e afirma ainda que, caso o veículo inicie a operação com atraso superior a 50% do intervalo para a próxima partida, o mesmo não será computado na mesma faixa horária, somente na faixa subsequente. Cria o Fator de Disponibilização de Frota (FDF), que atuará sempre como um redutor da remuneração de peças e acessórios caso as condições previstas não sejam cumpridas.

Vejamus um exemplo: na faixa horária entre 05 - 06 a ordem de serviço operacional (OSO) estabelece 10 (dez) viagens, ou seja, com intervalo de 6 (seis) minutos entre as partidas, conforme quadro:

05:00	05:06	05:12	05:18	05:24	05:30	05:36	05:48	05:54	06:00
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Caso a partida das 05:30 for cumprida às 05:34, por exemplo, acima dos 50% do intervalo que seria às 05:33, esse veículo não será considerado para fins de remuneração de peças e acessórios. Teríamos nesse exemplo um FDF de 90% para essa faixa horária na linha considerada. Pergunta-se: o fato de ter ocorrido o atraso fez com que os custos com peças e acessórios deixassem de ser realizados? Evidente que não!

Esse componente da Metodologia de Remuneração pode ocasionar o desequilíbrio econômico financeiro dos contratos, colocando em risco a continuidade dos serviços contratados.

Solicitação: que seja revisto esse componente da Metodologia de Remuneração, de tal forma que os custos realizados sejam remunerados e não incorram em prejuízo das concessionárias e dos usuários com a possível degradação da frota.

RESPOSTA – O prazo de 50% para a próxima partida deve ser mantido uma vez que após este prazo, os efeitos para o passageiro no cumprimento das primeiras viagens se tornam muito impactantes.

O limite estabelecido não está relacionado com o custo efetivo, mas sim com o custo disponibilizado no momento correto. Se os intervalos são menores significa que a demanda é maior e um atraso nesta disponibilização da frota trará efetivo prejuízo para qualidade do serviço prestado e atinge uma quantidade maior de usuários.

Não será acatada a sugestão

121- ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.1.5. Cálculo da Parcela 4 - PA4 = P4 X Q4

2.1.5.1. Nesta parcela serão remunerados a mão de obra de manutenção e de fiscalização, os benefícios sociais, as despesas administrativas, os investimentos e a margem de lucro do operador, apresentando-se como um valor mensal que será dividido pela quantidade de dias do mês.

2.1.5.4. A quantidade de veículos disponibilizados – Q4 será a mesma que a obtida para cálculo de PA3, conforme item 2.1.4.4 deste anexo.

Observemos de forma atenta os custos que serão remunerados nessa parcela: *mão de obra de manutenção e de fiscalização, os benefícios sociais, as despesas administrativas, os investimentos e a margem de lucro do operador.*

Pergunta-se: qual a relação desse item com o possível atraso superior a 50% do intervalo para a próxima partida (item 2.1.4.4)? Esses custos são fixos! Não guardam qualquer relação com os fatores de cumprimento em campo. A metodologia apresentada está transformando custo fixo em custo variável o que resultará, com toda certeza, na degradação do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus na Cidade de São Paulo em um curto espaço de tempo, trazendo prejuízo à população usuária e aos Concessionários.

Sugestão: rever esse componente da Metodologia de Remuneração, de tal forma que os custos fixos realizados sejam remunerados e não haja prejuízo das concessionárias e dos usuários com a possível degradação da frota e queda na qualidade dos serviços prestados.

RESPOSTA – O prazo de 50% para a próxima partida deve ser mantido uma vez que após este prazo, os efeitos para o passageiro no cumprimento das primeiras viagens se tornam muito impactantes. O limite estabelecido não está relacionado com o custo efetivo, mas sim com o custo disponibilizado no momento correto. Se os intervalos são menores significa que a demanda é maior e um atraso nesta disponibilização da frota trará efetivo prejuízo para qualidade do serviço prestado e atinge uma quantidade maior de usuários. Não será acatada a sugestão.

122- ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.2. Sobre a remuneração básica (RB) será aplicada a tarifa de remuneração proposta pelo licitante, os índices de demanda e de produtividade e os impostos incidentes sobre receita, de forma que a remuneração final do operador será dada pela seguinte fórmula:

$$R = (RB \times (TO / TR) \times IQ) \times ISR + PRO$$

2.2.1. O índice de qualidade é determinado pela seguinte equação:

$$IQ = 0,50 ED + 0,10 FDF + 0,40 ICVr$$

Nesse item observamos novamente o Fator de Disponibilidade de Frota incidindo sobre a remuneração do operador. Esse mesmo fator, além de já ter sido aplicado sobre dois componentes da Metodologia de Remuneração sem guardar qualquer relação com eles, será agora aplicado para medir o Índice de Qualidade – IQ. Mas o que realmente chama a atenção é o peso do Índice de Cumprimento de Viagens para Remuneração – ICVr. Os custos variáveis oscilam entre 20 e 25% dos custos totais de operação. Ponderá-los com o peso de 40% poderá resultar em redução de remuneração do operador a ponto de comprometer a receita mínima necessária para a continuidade dos serviços contratados.

Ainda em relação a esse item, há de se observar as falhas na apuração das viagens realizadas, especialmente nas regiões mais afastadas do centro (periferia) onde existem vários “pontos de sombra” que impedem que o sistema identifique que as viagens foram realizadas. Como agravante temos as inúmeras intervenções que ocorrem diariamente no sistema viário da Cidade de São Paulo, como acidentes, obras de melhoria e de restauração, ou simplesmente uma caçamba de lixo mal posicionada, dentre tantos outros fatores que interferem no cumprimento das viagens programadas na OSO.

Sugestão: rever o percentual de 40% sobre o ICVr e criar procedimentos inequívocos para a sua revisão, haja vista que um possível desconto indevido na remuneração propiciará prejuízos à Concessionária e posteriormente à população usuária.

RESPOSTA – O peso adotado para o ICVr será revisto para 25%.

123- ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

2.2. Sobre a remuneração básica (RB) será aplicada a tarifa de remuneração proposta pelo licitante, os índices de demanda e de produtividade e os impostos incidentes sobre receita, de forma que a remuneração final do operador será dada pela seguinte fórmula:

$$R = (RB \times (TO / TR) \times IQ) \times ISR + Pro$$

2.2.2. A parcela de produtividade do operador será calculada conforme a seguinte equação:

$$PRo = 0,5 \times PRs \times \% Pr$$

Sendo:

PRs = Produtividade do Sistema

% PR = Participação do operador na parcela de produtividade

2.2.2.2. A parcela de produtividade a ser distribuída será calculada considerando-se o sistema de transporte como um todo, havendo pagamentos individuais apenas quando o sistema for produtivo economicamente em seu conjunto.

Esse critério pode não atingir seu principal objetivo que é motivar a racionalização do Sistema e a redução dos custos.

Qual motivação terá um Concessionário que opere na zona sul, por exemplo, para investir em estudos que possam resultar na racionalização do transporte em sua região se um outro Concessionário da zona norte não o fizer? Ou pior, por alguma razão tiver seu custo majorado e absorver todo o resultado do empenho dos investimentos em projetos do Concessionário que opera na região sul, uma vez que sempre será analisado o sistema de transporte como um todo?

Sugestão: Para motivar que todos os Concessionários dediquem esforços no sentido de otimizar o sistema e reduzir seus custos com ganho de produtividade, repassar o resultado dos projetos implantados para aqueles que efetivamente o fizeram, independentemente dos demais.

RESPOSTA- O sistema, apesar de ser licitado por especificidades da rede e pela abrangência regional, é único. Não faz sentido por parte do Poder Público mensurar uma produtividade do sistema individualmente. O conceito deste rateio de

produtividade com os operadores é de um ganho mútuo entre a sociedade e os operadores.

A questão da unicidade do sistema motivou a criação de um CCO único, instrumento este que contará com a presença de todos os operadores.

A individualidade desta produtividade está na forma de rateio dos recursos. Assim, aqueles que mais contribuíram para a produtividade do sistema é que terão maior participação na parcela de produtividade.

124- ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

5. REAJUSTE DA REMUNERAÇÃO.

5.2.1. P1 será reajustado de acordo com a variação do rendimento médio nominal habitualmente recebido na região metropolitana de São Paulo calculado pelo IBGE.

Com o critério proposto, o Poder Público quer evitar que um possível abuso no reajuste dos salários dos operadores (motoristas, cobradores, fiscais, mecânicos, etc) seja repassado para a Municipalidade e resulte, evidentemente, em aumento de tarifa para o usuário e/ou aumento de subsídio com origem no orçamento.

Porém, o critério adotado para o componente P1 da fórmula de reajuste pode ou não corresponder à variação real dos custos com mão de obra. Observemos que não está sendo levado em consideração a média dos dissídios coletivos praticados na região metropolitana e sim a variação do rendimento médio. Houve momentos em que o rendimento cresceu acima da reposição salarial média e, em outros, em que ficou muito abaixo, como está acontecendo nesse momento em função da crise pela qual o país está passando.

Sugestão: adotar para P1 a média dos dissídios coletivos das diversas categorias da região metropolitana de São Paulo, haja vista que eles apresentam pouca variação entre si e normalmente apenas repõem a perda inflacionária.

RESPOSTA – Não é de praxe a adoção de índice de convenção coletiva em Concessões. O rendimento médio nominal acompanha a variação de rendimento da população representando um movimento da economia e por consequência o poder de negociação dos sindicatos. Não será acatada a sugestão.

125- ANEXO 4.8. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2.1.5. Cálculo da Parcela 4 - $PA4 = P4 \times Q4$

2.1.5.2. O valor de P4 foi obtido de acordo com o fluxo de caixa de referência por tipo de veículo apresentado ao final deste anexo, para uma TIR (Taxa Interna de Retorno) de 9,97% ao ano, subtraído dos valores resultantes de P1, P2 e P3 com os dados adotados na simulação, conforme tabela para carros sem ar condicionado.

Não é preciso ser especialista em investimentos para saber que a Taxa Interna de Retorno – TIR, é fundamental para que o empresário/investidor opte por investir na produção ao invés de se dedicar no mercado financeiro. Enquanto a taxa de retorno dos investimentos realizados no mercado financeiro estiver próxima da obtida com os investimentos em produção, é evidente que optar-se-á pelo primeiro caminho, haja vista todos os riscos inerentes ao empreendedorismo.

Infelizmente é essa a situação que nos deparamos com a TIR pré-estabelecida pelo Poder Público para a Concorrência em questão. A Minuta de Edital e seus anexos demonstram que foi praticada a TIR de 9,97% a.a para o cálculo da remuneração dos futuros contratos. Observemos que essa taxa de retorno somente será atingida

de a Remuneração Básica – RB (item 2.1 do edital) e a Remuneração Final – R (item 2.2 do edital) forem atingidos em sua plenitude, sem qualquer falha, sem qualquer margem de erro.

Todos que atuam no segmento de transporte coletivo, em especial nas grandes cidades, sabem que falhas involuntárias ocorrerão. Pela metodologia de remuneração proposta haverá significativos descontos na remuneração das Concessionárias, sem prejuízo da aplicação concomitante dos autos de infração estabelecidos no regulamento de sanções e multas – RESAM.

Ao longo do contrato é grande a possibilidade de atos de vandalismo que danifiquem em parte ou a totalidade dos veículos, somente no ano de 2014 foram incendiados e totalmente danificados mais de 140 (cento e quarenta) veículos na Cidade de São Paulo, equivalente a 1,0% (um por cento) de toda a frota vinculada ao sistema.

Outro ponto a ser destacado é o aumento no preço dos insumos. O critério de reajuste contratual definiu o mês de maio de cada ano (item 5 do edital). Com isso anula-se o efeito do aumento dos salários em decorrência do dissídio coletivo da categoria. Ponto positivo para a decisão. Porém, os demais insumos não seguem critérios para sofrerem reajustes, com destaque para os combustíveis e para as peças e acessórios que podem aumentar a qualquer instante e somente no mês de maio de cada ano serão reajustados para as Concessionárias.

Com todas essas variáveis não é fácil prever qual será a TIR real dessa concessão. O que se pode garantir é que ficará abaixo dos 9,97% definido na Minuta do Edital, algo em torno de 7% a.a, como estimativa.

Percebe-se que o investimento no mercado financeiro ou em outros empreendimentos pode ser uma melhor opção, com resultados iguais ou melhores que o previsto para a Concessão em análise e sem os riscos que o seguimento impõe.

Sugestão: aumentar a Taxa Interna de Retorno para um patamar que justifique todos os investimentos e riscos inerentes ao transporte coletivo de passageiros por ônibus no Município de São Paulo, para um percentual não inferior a 18% a.a, como definido no último processo licitatório realizado no ano de 2002 com o início dos contratos em 2003.

RESPOSTA- Anexo 9.3 demonstra o método adotado para a obtenção da taxa de retorno de 9,97% ao ano. Este método denominado Custo Médio Ponderado do Capital (CMPC) inclusive foi recomendado no relatório da verificação independente da Ernst & Young.

Ressalte-se que o fluxo de caixa de referência adota o conceito de fluxo de caixa do projeto, no qual não são considerados potenciais ganhos do concessionário com financiamentos. Estes ganhos já foram considerados na determinação do CMPC. No edital de 2002, a taxa de retorno de 18% ao ano era adequada para as condições econômicas da época, com SELIC muito mais alta que a atual, por exemplo. Não há justificativa econômica para a manutenção nesse nível no atual momento do país.

126- Não parece razoável que a qualidade dos serviços esteja diretamente atrelada à remuneração, já que existem outros mecanismos para exigir dos licitantes a excelência na prestação dos serviços, tais como a aplicação de multas, intervenção, decretação da caducidade, dentre outras que usualmente são utilizadas nos contratos firmados com a administração pública.

14. Em face do acima aludido, há que se apontar até mesmo que, mantido esse critério de remuneração, o contrato pode se tornar inexecutável, na medida em que as concessionárias não forem devidamente remuneradas com base na realidade de seus custos operacionais, incluindo-se aí a lucratividade.

RESPOSTA – A decisão de inclusão do IQ na remuneração obedece o artigo 10º da lei 12.587/2012 que transcrevemos para melhor compreensão:

“A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas; “...

O IQ se enquadra como uma medida de incentivo ao cumprimento de metas de qualidade e desempenho, a saber: i- atendimento de metas de passageiros a transportar; ii- disponibilização da frota e iii- cumprimento da programação das viagens.

Lembramos que a apuração do cumprimento das viagens será feita de maneira a expurgar os efeitos da velocidade real do viário, uma vez que esse fator não se encontra sob gestão do futuro concessionário.

Assim sendo, não será acatada a sugestão de retirada destes indicadores da remuneração, uma vez que ele se caracteriza como uma medida de proteção ao usuário.

127 - 1. Conforme de afere do material publicado e colocado à disposição do público para consultas, sugestões e críticas, será aberto processo licitatório para a contratação de empresas concessionários dos serviços de transporte coletivo público de passageiros.

2. Não obstante tratar-se de licitação única, o Edital foi dividido em 03 (três) partes, de acordo com o grupo de linhas que vão compor o sistema de transportes, sendo certo que a ora Consulente está inserida no GRUPO ESTRUTURAL.

3. Assim, verificando as condições apontadas na minuta do Edital e seus anexos, observa-se que dentre os itens deles cantantes, nos deparamos com a fixação da tarifa, a qual tem a sua fórmula de cálculo apontado no Anexo 4.8.

Conforme se verifica do referido anexo, a fixação da tarifa leva em consideração os custos operacionais, que englobam custo com pessoal, combustível e lubrificantes, especialmente no caso da ora Consulente o custo da energia elétrica, peças e acessórios, veículos disponibilizados e os respectivos investimentos que englobam frota, garagem, instalações, equipamentos, pessoal de manutenção e fiscalização e reserva técnica limita a

7% (sete por cento) da frota operacional.

4. Desse modo, com base nos critérios acima apontados caberá à licitante apresentar a sua proposta comercial, vencendo o certame aquele que ofertar o menor valor, já que a Concorrência é realizada na modalidade de menor valor da Tarifa de Remuneração Ofertada.

5. Por outro lado, e no que se refere à remuneração, essa será efetuada com base em três critérios, quais sejam, passageiros transportados (equivalente a 50% da remuneração), regularidade de viagens (equivalente a 40% da remuneração) e disponibilização pontual da frota (equivalente a 10% da remuneração).

Com base nesse critério de remuneração, não há garantia e nem certeza de que as vencedoras do certame venham a ser remuneradas de maneira a que seus custos

operacionais sejam integralmente cobertos, e nem que haja qualquer garantia de obtenção de lucratividade.

6. Dentre os três critérios acima mencionados, especialmente no tocante à disponibilização pontual da frota, há que se observar como é de conhecimento público e notório, o transporte público numa megalópole como São Paulo está sujeito a uma série de situações que muitas vezes não tem absolutamente nenhuma vinculação propriamente dita com a qualidade dos serviços, como por exemplo, congestionamentos, enchentes, depredações, acidentes com interrupção de via entre outros, e que podem gerar insatisfação dos usuários e, por via de consequência, afetar de forma injusta a remuneração das concessionárias do transporte público de passageiros.

7. Justamente por tais razões, o critério de remuneração adotado traz grande dúvida no que se refere à necessidade da realização dos investimentos para atender a todas as exigências do Edital e seus anexos, já que não existe, como já dito, nenhuma garantia do efetivo ressarcimento/amortização de tais investimentos, ainda mais considerando que boa parte de todos os investimentos realizados durante a vigência do contrato, quando do seu término reverterão à Municipalidade de São Paulo.

8. Há que se observar, ainda, que dentre os critérios adotados para a remuneração, até mesmo as eventuais reclamações dos usuários, ainda que eventualmente possam ser integralmente infundadas terão peso na remuneração, o que cria uma insegurança para as licitantes.

Senão vejamos:

9. Como já mencionado anteriormente a remuneração das empresas será fixada mediante uma mescla de indicadores, dentre os quais se incluem gastos para a operação, número de passageiros, qualidade dos serviços, que será medida através de pesquisas de satisfação e ganho de produtividade.

Da maneira como foi posta, repita-se, a remuneração deixa de ter um valor determinado, já que dentre os critérios para a sua fixação existe um deles que é totalmente subjetivo, e que pode implicar de forma bastante incisiva.

10. Tal fato pode gerar grande dificuldade para as licitantes elaborarem as planilhas com os cálculos de investimento e retorno, já que a remuneração, que é ponto primordial para a definição destes parâmetros, não tem um valor determinado.

Não se pode perder de vista o dever da Administração Pública de perseguir a contratação mais vantajosa, porém, deve ser assegurado aos licitantes remuneração justa que lhes permitam dar integral cumprimento ao contrato, e sem que fiquem à mercê de critérios subjetivos.

11. Na lição do Dr. Luis Carlos Alcoforado, in *Licitação e Contrato Administrativo*, _Brasília Jurídica, 1a Ed., 1998, pág. 43, o princípio da legalidade "significa cumprimento fiel do ordenamento jurídico, envolvendo as leis externas e a lei interna da licitação. (...) A Administração não pode inovar procedimentos nem criar preceitos, salvo se previstos em lei, sob pena de ruptura do princípio da legalidade, desembocando em abuso de poder."

12. Mais a mais, a falta de fixação de tarifa de remuneração com valor fixo pode até mesmo gerar, eventualmente, desrespeito aos princípios da igualdade e da razoabilidade, já que referidos princípios devem assegurar a todos os interessados em participar do certame a igualdade de direitos e condições e a formulação de propostas que não sejam nem exageradas e muito menos inexequíveis.

13. Não parece razoável que a qualidade dos serviços esteja diretamente atrelada à remuneração, já que existem outros mecanismos para exigir dos licitantes a excelência na prestação dos serviços, tais como a aplicação de multas, intervenção, decretação da caducidade, dentre outras que usualmente são utilizadas nos contratos firmados com a administração pública.

14. Em face do acima aludido, há que se apontar até mesmo que, mantido esse critério de remuneração, o contrato pode se tornar inexecutável, na medida em que as concessionárias não forem devidamente remuneradas com base na realidade de seus custos operacionais, incluindo-se aí a lucratividade.

15. No entender desta Consultante, seria mais adequado manter os mecanismos já existentes, de modo que a tarifa tivesse um valor fixo, e que eventuais descumprimentos relativos às OSO 's e quanto a regularidade pontual da frota fossem objeto de notificação e autuação com a aplicação de multa por descumprimento.

16. Essa sistemática certamente traria maior tranquilidade para as licitantes que teriam certeza quanto a remuneração e, via de consequência, poderiam realizar todos os investimentos necessários, sem correr o risco de não se verem ressarcidas quanto aos mesmos.

17. Além do item acima mencionado, existem vários outros questionamentos específicos em relação à área operacional, que serão a seguir elencadas uma a uma e dos quais entende a Consultante seja necessário efetuar as adequações devidas, a saber:

RESPOSTA – O modelo proposto tem uma remuneração mais previsível, ao contrário das afirmações colocadas, pois não é totalmente dependente do passageiro transportado que, como se sabe, está sujeito a oscilações. Evidentemente, a previsibilidade da remuneração está condicionada à adequada prestação dos serviços, e o operador que não atender tais padrões colocados no Edital se sentirá em dificuldades.

Cabe colocar que os indicadores de qualidade inseridos na remuneração obedecem ao artigo 10º da lei 12.587/2012 que transcrevemos para melhor compreensão:

“A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas; “...

O IQ se enquadra como uma medida de incentivo ao cumprimento de metas de qualidade e desempenho, a saber:

- i- atendimento de metas de passageiros a transportar;
- ii- disponibilização da frota e
- iii- cumprimento da programação das viagens.

Lembramos que a apuração do cumprimento das viagens será feita de maneira a expurgar os efeitos da velocidade real do viário, uma vez que esse fator não se encontra sob gestão do futuro concessionário.

Assim sendo, não serão acatadas as sugestões.

128- Ainda em relação ao mesmo Anexo VIII-A, o seu subitem 3.29.4 dispõe que a mão de obra para a operação do guincho deverá ter treinamento específico, de

modo que a concessionária deverá comprovar habilitação compatível do operador sob pena de não poder operar o mencionado veículo e, como consequência, será considerada inadimplente em relação à exigência de 01 (um guincho por garagem). Por conta de referida exigência, entende a Consultante que no cálculo do custo/hora do serviço deve ser considerado o salário/hora do mecânico oficial que normalmente opera esse tipo de veículo.

RESPOSTA – Sugestão acatada.

129- Já no que se refere ao Anexo VIII-B, observa-se que restou definido que no início do novo contrato, será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, um grupo de implantação da operação controlada, formado pelo Poder Público e pelos concessionários. A normatização definida nesse grupo, terá 06 (seis meses) para produzi-la, passará a ser parte.

RESPOSTA – Será mantido o disposto no Anexo VIII-B do Edital.

130- Entretanto, em análise detalhada de alguns pontos foi verificado algumas incongruências no que se refere à promoção de introdução de frota com tecnologia menos poluente e combustíveis alternativos ao combustível fóssil. No "Modelo de Remuneração de Operadores", por exemplo não há metas para introdução de nova tecnologia menos poluente ou mecanismos que permitam cobrir possíveis custos adicionais de frota diferente ao combustível fóssil, ou ainda benefícios aos operadores que optem por combustíveis renováveis e menos poluentes.

Este aspecto é de máxima relevância na medida em que a Lei de Mudanças Climáticas (n. 14.933 de 05 de junho de 2009) da Cidade de São Paulo propõe substituir até 2018 o consumo de combustíveis fósseis dos ônibus de transporte público de passageiros por outros combustíveis com menores índices de emissões....

Em razão ao exposto, pedimos à Comissão Especial de Licitação, que neste contexto seja esclarecido como será promovida a introdução de novas tecnologias de forma gradual na frota da cidade de São Paulo, considerando o modelo de remuneração e a qualidade do serviço, visto que estes são pontos fundamentais para introdução de frota com tecnologias diferentes e a introdução de combustíveis renováveis.

RESPOSTA- O anexo 4.8 em seu item 2.1.3.4 estabelece regras e critérios para a questão dos bicombustíveis e novas tecnologias.

131- Solicitamos a incorporação dos índices presentes na Gestão de Satisfação do Usuário ao IQ como 5% do índice condicionante da Remuneração Básica. Ou seja, ao invés de 50% do índice ser em referência ao cumprimento da demanda verificada (ED), apenas 45% do IQ seja baseado nesse parâmetro. Portanto, solicitamos a mudança do item 2.2.1. do Anexo 4-8 – METODOLOGIA REMUNERAÇÃO, que apresenta o cálculo do IQ, para: 2.2.1. O índice de qualidade é determinado pela seguinte equação: $IQ = 0,45 ED + 0,10 FDF + 0,40 ICVr + 0,05 (IRS + IQA)$.

RESPOSTA- Quanto ao Índice de Reclamação do Serviço, entendemos que sua utilização para fins da remuneração cotidiana possa trazer efeitos danosos à sustentabilidade financeira da operação do sistema, uma vez que haveria necessidade de confirmação da procedência ou não dessas reclamações. Sem essa checagem, poder-se-ia, em tese, comprometer pagamentos legítimos. Quanto ao IQA, não há necessidade de incorporação ao IQ, pois os acidentes refletem-se na frota disponibilizada para o serviço (FDF) e no cumprimento de partidas (ICVr).

Sugestão não acatada.

132 – Solicitamos a criação do item 2.2.1.4 para que sejam definidos os índices IRS e IQA na explicação de como se dará o cálculo do Índice de Qualidade (IQ). O item deverá ter o seguinte texto:

Solicitamos a criação do item 2.2.1.4 e 2.2.1.5 para que sejam definidos os formatos e regras que serão usados no Índice de Reclamação do Serviço (IRS) e no Índice de Quilômetro por Acidente (IQA), assim como, a explicação de como se dará o cálculo dentro do Índice de Qualidade (IQ).

RESPOSTA- Quanto ao Índice de Reclamação do Serviço, entendemos que sua utilização para fins da remuneração cotidiana possa trazer efeitos danosos à sustentabilidade financeira da operação do sistema, uma vez que haveria necessidade de confirmação da procedência ou não dessas reclamações. Sem essa checagem, poder-se-ia, em tese, comprometer pagamentos legítimos. Quanto ao IQA, não há necessidade de incorporação ao IQ, pois os acidentes refletem-se na frota disponibilizada para o serviço (FDF) e no cumprimento de partidas (ICVr).

Sugestão não acatada.

133- Solicitamos a substituição da maneira de medir o ICVr como está no item 2.2.1.3. do Anexo 4-8 – METODOLOGIA REMUNERAÇÃO para que os índices operacionais que já estão previstos nos parâmetros da Gestão de Serviços Operacionais sejam considerados na fórmula do índice Qualidade (IQ). Dessa maneira, solicitamos a mudança do texto dos itens 2.2.1.3. do ANEXO 4-8 – METODOLOGIA REMUNERAÇÃO do Grupo Estrutural, Grupo Articulação Regional e Grupo Distribuição para: 2.2.1.3. ICVr – Índice de Cumprimento de Viagens para remuneração. Para cálculo deste indicador deverão ser considerados o Índice de Cumprimento de Viagens (ICV), o índice de Pontualidade de Partidas Realizadas (IPP), o Índice de Ocupação de Passageiros nos Veículos (IOP) e o Índice de Transmissão de AVL (IDTA), que deverão ser medidos diariamente, e que são detalhados no ANEXO 4-4 PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS. 2.2.1.3.1 O índice de cumprimento de viagens para remuneração é determinado pela seguinte equação: $ICVr = 0,125 ICV + 0,5 IPP + 0,2 IOP + 0,175 IDT$.

RESPOSTA- Entendemos que o ICV (índice de cumprimento de viagens), tal como concebido no modelo apresentado à consulta pública, contempla todos os aspectos sugeridos na sugestão apresentada. A medição das viagens se dá a partir de alguns limites pré-estabelecidos de antecipação ou atraso da partida, em relação ao previsto, dado que a dinâmica do trânsito da cidade não autoriza que se tenha rigidez absoluta na medição do serviço previsto. Cabe lembrar que na remuneração relacionada ao CCO um dos aspectos é o da manutenção da regularidade entre viagens, que funciona como um indutor do cumprimento das partidas e de

confiabilidade aos olhos do usuário. O índice de ocupação máximo também se traduz no dimensionamento da programação de viagens. Assim, o descumprimento simples das viagens (ICV) pode, em tese, comprometer o nível de conforto, cabe, além da redução na remuneração e punição pecuniária não associada a ela. Quanto ao índice de transmissão do AVL, caso a viagem não tenha sido registrada no Sistema de Monitoramento (SIM) – e, futuramente no CCO, por falha de manutenção do equipamento ela deixará de ser considerada para fins de remuneração, por se tratar de fator sob absoluta gestão e responsabilidade do concessionário. Sugestão não acatada.

134- Solicitamos a retirada da parcela de produtividade (Pro) do cálculo da fórmula de remuneração às concessionárias pelo serviço de operação do transporte público de São Paulo. Portanto, solicitamos a mudança no item 2.2. do ANEXO 4-8 – METODOLOGIA REMUNERAÇÃO do Grupo Estrutural, Grupo Articulação Regional e Grupo Distribuição para: “Sobre a remuneração básica (RB) será aplicada a tarifa de remuneração proposta pelo licitante, os índices de demanda e de produtividade e os impostos incidentes sobre receita, de forma que a remuneração final do operador será dada pela seguinte fórmula: $R = (RB \times (TO / TR) \times IQ) \times ISR$, onde:”

RESPOSTA- Nos conceitos adotados para a remuneração, a parcela de ganho de produtividade é um instrumento indutor da eficiência da prestação dos serviços, com ampliação de sua qualidade, além de ser auto-sustentável, do ponto de vista econômico. Entende-se ser um instrumento valioso para a atração de novos usuários para o transporte público. O ganho de produtividade interessa à cidade, na medida em que significará utilizar melhor os recursos existentes e/ou será resultado da atração de maiores parcelas da população pelo transporte coletivo, ao Poder Público, por significar um instrumento moderno de gestão da concessão. Sugestão não acatada.

135- Solicitamos a eliminação por completo do item 2.2.2 do ANEXO 4-8 – METODOLOGIA REMUNERAÇÃO do Grupo Estrutural, Grupo Articulação Regional e Grupo Distribuição e todos os seus subitens subseqüentes.

RESPOSTA- Nos conceitos adotados para a remuneração, a parcela de ganho de produtividade é um instrumento indutor da eficiência da prestação dos serviços, com ampliação de sua qualidade, além de ser auto-sustentável, do ponto de vista econômico. Entende-se ser um instrumento valioso para a atração de novos usuários para o transporte público. O ganho de produtividade interessa à cidade, na medida em que significará utilizar melhor os recursos existentes e/ou será resultado da atração de maiores parcelas da população pelo transporte coletivo, ao Poder Público, por significar um instrumento moderno de gestão da concessão. Sugestão não acatada.

GRUPO III

Questão 1:

ANEXO DO ANEXO I_TRANSPORTE COLETIVO:

Sugestão: O anexo mencionado trata dos DADOS GERAIS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Neste anexo foi realizado um trabalho minucioso de descrição da frota operacional de transportes da cidade de São Paulo, entretanto ainda, analisando o documento, creio que ainda (sugestão) existe a necessidade de incluir o mapeamento da quantidade de portas totais na planilha em Excel em conjunto com a lotação do veículo, os assentos disponíveis para passageiros, incluindo assentos especiais além da metragem do saguão de ocupação dos passageiros no item Frota Patrimonial por Tecnologia/Capacidade do Veículo.

- **Resposta:**

Está sendo previsto no Edital uma quantidade total de contadores de passageiros que serão instalados na frota a ser disponibilizada para São Paulo. Essa quantidade será distribuída de acordo com o plano de implantação a ser definido pela SPTRANS em momento oportuno. Os veículos que serão escolhidos no plano de implantação deverão possuir contadores de passageiros em todas as suas portas.

O número total de portas previsto no edital é apenas número de referência. Para cumprimento ideal da função e obtenção dos melhores resultados, deverão ser instalados contadores de passageiros em todas as portas de, no mínimo, 10% (dez por cento) da frota do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município de São Paulo, de acordo com o plano de implantação a ser definido em momento oportuno pela SPTrans.

Desse modo, para cálculo estimativo de seu investimento, cada licitante deverá prever o número de contadores de passageiros de acordo com o número total de portas por veículo equivalente a 10% (dez por cento), no mínimo, da frota necessária ao atendimento da área para a qual pretende concorrer.

Questão 2:

ANEXO 5-1-1 MANUAIS PADRÕES TÉCNICOS DE VEICULOS:

Sugestão: Este anexo trata dos manuais técnicos da nova frota que entrará em operação a partir da licitação. Entendo que há necessidade de se incluir a existência de uma pequena sala técnica com rack (escondida no saguão do ônibus) para acomodar os equipamentos de ITS já com as saídas e furos para o cabeamento próprio além das tubulações específicas para passar os cabos sem danificar a carroceria veicular durante as implantações dos equipamentos assim tornando viável e confiável a manutenção dos mesmos.

- **Resposta:**

Os equipamentos embarcados e as soluções de ITS ainda estão em fase de testes

pelos laboratórios credenciados pela SPTrans. Deste modo, ainda não há definição quanto às dimensões e à localização dos equipamentos. Somente após a certificação pelos laboratórios e a homologação pela SPTrans será possível conhecer as soluções de ITS certificadas e homologadas, bem como definir as dimensões dos equipamentos, para posterior definição dos espaços dos veículos onde serão instalados os equipamentos.

Deste modo, estipular uma solução única para fixação dos equipamentos embarcados fatalmente poderá coibir a criatividade e a engenharia de cada solução e de cada fabricante de carroceria. Até porque, mesmo após a licitação, outras soluções para instalação de ITS poderão ser certificadas e homologadas pela SPTrans.

Questão 3:

ANEXO 6 – INVESTIMENTOS

Sugestão : No item 6.3 “Ainda conforme definido no Anexo 7-A.1, os investimentos previstos para implantação do CCO, em todo o seu conjunto, deverão ser realizado em (três) etapas, conforme apresentado “no Quadro PROJETO CCO – CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS”- a) Imediata; b) – 1º: 12º mês e c) – 25º: 34º”. Neste item foi alocado o contador de passageiros para a 3º fase (item c). Portanto, onde se lê: 25º mês ao 34º mês: a instalação dos contadores de passageiros deverá ser feita do 25º mês ao 34º mês de vigência dos novos contratos de concessão. Sugiro que seja alterado para: “1º mês ao 12º mês: a instalação dos Contadores de Passageiros deverá ser feita do 1º mês ao 12º mês de vigência dos novos contratos de concessão”.

- **Resposta:**

Pesquisas de origem-destino, ferramentas de planejamento e cruzamento de dados da bilhetagem com o posicionamento dos veículos permitem um estudo análogo e amostral do fluxo de pessoas em uma linha de ônibus.

O próprio autor das sugestões, no item “5” de seu documento, afirma que é possível cruzar os dados da contagem com os da bilhetagem para validar/comparar informações.

Qualquer processo de transição tecnológica deve ser feito em fases, com o objetivo de avaliar o andamento e permitir a correção dos problemas que certamente aparecerão durante sua implantação. A decisão da implantação por fases foi baseada na necessidade de informações pela Prefeitura e na capacidade do sistema central em processar as informações coletadas em campo.

A economicidade está sendo preservada, visto que o sistema central não estará preparado para receber informações dos contadores de passageiros na primeira fase de implantação.

Questão 4:

ANEXO 6 – INVESTIMENTOS

Sugestão: Ainda no item 6.3 estima-se o investimento total de implantação em 800,5 milhões para o CCO. **Sugiro que seja revisto os valores relativos aos quantitativos de investimentos para os CONTADORES DE PASSAGEIROS E IMPLANTAÇÃO/TREINAMENTO/OPERAÇÃO ASSISTIDA para que haja uma melhor estimativa.**

- **Resposta:**

Como já mencionado em resposta anterior do próprio interessado, o número total de portas previsto no edital é apenas número de referência.

Para cumprimento ideal da função e obtenção dos melhores resultados, deverão ser instalados contadores de passageiros em todas as portas de, no mínimo, 10% (dez por cento) da frota do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município de São Paulo.

Desse modo, para cálculo estimativo de seu investimento, cada licitante deverá prever o número de contadores de passageiros de acordo com o número total de portas por veículo equivalente a 10% (dez por cento), no mínimo, da frota necessária ao atendimento da área para a qual pretende concorrer.

Questão 5:

Anexo 7 A item 7.2.2.10 funcionalidades básicas

Sugestão: No item 143 onde se lê: “Deverá disponibilizar os dados de contagem em tempo real”. “Sugiro alteração para: **“Deverá disponibilizar os dados de contagem e imagens de vídeo em tempo real”**”.

- **Resposta:**

A funcionalidade de vídeo em tempo real gerado pelo contador de passageiro é uma característica muito específica de um ou poucos fabricantes que poderá limitar o acesso dos demais fornecedores. Estão especificadas as saídas de sensores e sua precisão na coleta de dados. Qualquer tecnologia específica certamente estará defasada em alguns anos. Portanto, a especificação das saídas e a precisão da solução permitirá que qualquer tecnologia disponível na época atenda ao edital e atenda às necessidades de dados da Prefeitura.

Sobre os subitens apresentados na justificativa do autor, temos:

- a) A verificação da precisão pode ser realizada por meio de cruzamento com outros dados, como por exemplo os de bilhetagem;
- b) Idem a resposta dada ao item “a”;
- c) As demais câmeras previstas no edital já possibilitam essa funcionalidade;

- d) Idem a resposta dada ao item “c”;
- e) Idem a resposta dada ao item “c”;
- f) Idem a resposta dada ao item “c”;
- g) Idem a resposta dada ao item “c”;
- h) Idem a resposta dada ao item “c”; e
- i) Idem a resposta dada ao item “c”.

Questão 6:

Anexo 7 A Item 7.2.2.10 funcionalidades básicas e Caderno II item 5.10.5

Sugestão: No item 146 onde se lê: “Deverá classificar o usuário com precisão através da medição da altura do corpo, propiciando cálculo de estatísticas por categoria (exemplo: adultos e crianças)”. Sugiro a alteração para: **“Deverá contar bidireccionalmente com precisão as entradas e saídas diferenciando pessoas de objetos para evitar contagens desnecessárias (utilizando análise de altura sem prejuízo de outras funcionalidades para rastrear os passageiros)”**.

- **Resposta:**

Concordamos com a sugestão do autor em retirar a classificação entre crianças e adultos. Diante da concordância, promoveremos alteração no Edital.

Questão 7:

Anexo 7 A item 7.2.2.10 funcionalidades básicas

Sugestão: No item 147 onde se lê: “A tecnologia adotada para o sistema de contagem de passageiros deverá garantir, sem compensação de erros, precisão de 95% por viagem realizada”. Sugiro a alteração para: **“A tecnologia adotada para o sistema de contagem de passageiros deverá garantir, sem compensação de erros de detecção, precisão > ou = á 95% para cada amostra representativa mínima de 500 passageiros (somados embarque e desembarques)”**.

- **Resposta:**

Concordamos com a sugestão do autor e promoveremos alteração do Edital.

Questão 8

Caderno II item 5.10.6

Sugestão: No item 147 se lê: A tecnologia adotada para o sistema de contagem de passageiros deverá garantir, **SEM** compensação de erros, precisão de 95% por viagem realizada” e já no Caderno II item 5.10.6 se lê: “A tecnologia adotada para o sistema de contagem de passageiros deverá garantir, **COM** compensação de erros, precisão de 95%, o número de passageiros, por viagem realizada”. Proposta de alteração para: **“A tecnologia adotada para o sistema de contagem de passageiros deverá garantir, sem compensação de erros de detecção,**

precisão > ou = à 95% para cada amostra representativa mínima de 500 passageiros (somados embarque e desembarques)”.

- **Resposta:**

Concordamos com a sugestão do autor e promoveremos alteração do Edital.

Questão 9:

Caderno II 5.10

Sugestão: Incluir nos testes “Verificar se o método o contador de passageiros consegue transmitir em tempo real as imagens de vídeo através de função livestream”.

- **Resposta:**

A funcionalidade de vídeo em tempo real gerado pelo contador de passageiro é uma característica muito específica de um ou poucos fabricantes que poderá limitar o acesso dos demais fornecedores.

Questão 10:

Caderno II item 5.10.4

Sugestão: No item 5.10.4 onde se lê: “Verificar se o método de contagem face ao comportamento dos passageiros nas portas não gera falsas contagens, ou se pode ser implantados sistemas de burla das informações”. Sugiro alterar para: **“Verificar se o sistema de contagem de passageiros possui a capacidade de contar bidireccionalmente com precisão, entradas e saídas na mesma porta, diferenciando pessoas de objetos, constatando-se que não há dupla contagem para as pessoas que acessam o degrau de embarque e não embarcam no veículo, a partir da rotina usual dos passageiros”.**

- **Resposta:**

Concordamos com a sugestão do autor e promoveremos alteração do Edital.

Questão 11:

Anexo 7 A 7.2.2.10 Características do equipamento

Sugestão: No item 149 onde se lê: “Dimensões – Unidade compacta para fácil instalação próxima as portas do veículo, sem interferência com a circulação de passageiros”. Sugestão de alteração para: **“Dimensões – Unidade compacta para fácil instalação acima das portas, apoiado na vertical e de preferência embutido na carroceria por dentro do ônibus para não interferir na circulação dos passageiros”.**

- **Resposta:**

Como já mencionado em resposta à outras sugestões do autor, ainda não há definição quanto às dimensões e localização dos contadores de passageiros, tendo em vista que os equipamentos embarcados e suas soluções ainda estão em fase de testes. Estipular uma solução única para fixação dos equipamentos embarcados fatalmente irá coibir a criatividade e a engenharia de cada fabricante de carroceria.

Diante disso, ainda não há definição quanto a localização e tamanho dos equipamentos de ITS. Somente após esta definição a SPTrans, fornecedores e montadoras poderão avançar sobre o assunto.

Questão 12:

Anexo 7 A item 7.2.2.10 Característica do equipamento

Sugestão: No item 150 onde se lê: “Tensão de alimentação – Tensão nominal de equipamento deve ser de 24VCC, com tolerância de 9VCC a 36 VCC”. **Sugiro alteração para: “Tensão de alimentação – Tensão nominal do equipamento deve ser de 24VCC, com tolerância entre 9VCC a 32VCC”.**

- **Resposta:**

Concordamos com a sugestão do autor e faremos a alteração no Edital.

Questão 13:

Anexo 7 A item 7.2.3.1 Integração entre equipamentos embarcados

Sugestão: Onde se lê: “Integração com o painel externo de mensagens, visando centralizar a troca de linha em operação”. **Sugestão de alteração para: “Integração com o painel externo de mensagens, visando centralizar a troca de linha em operação assim como avisar se o ônibus está lotado ou não”.**

- **Resposta:**

O painel de mensagens externo não faz parte dos itens de fornecimento do Anexo VII do Edital, conforme item 7.2.2.8.

Questão 14:

Anexo 7 A item 7.2.3.1 Integração entre equipamentos embarcados

Sugestão: Onde se lê: “Visualização remota em tempo real das imagens geradas pelo Circuito Fechado de TV – CFTV”. **Sugestão de alteração para: “Visualização remota em tempo real das imagens de vídeo gerada pelo circuito Fechado de TV e Contador de Passageiros”.**

- **Resposta:**

A funcionalidade de vídeo em tempo real gerado pelo contador de passageiro é uma

característica muito específica de um ou poucos fabricantes que poderá limitar o acesso dos demais fornecedores.

Questão 15:

Anexo 7 A Item 7.2.3.2 Requisitos funcionais do Software embarcado

Sugestão de inclusão dos seguintes itens: O software do contador de passageiros terá a característica funcional mínima:

- Informar as variáveis rotineiras: embarques, desembarques, ciclo das portas dianteiras e traseiras, quilometragem, data e hora, latitude e longitude, ID do ônibus, nome da linha, elevador de deficiente físico – embarque e desembarque, passageiros por quilometro, performance de cumprimento de horários, tamanho (distância) de cada viagem, tamanho (tempo/duração) de cada viagem, passageiros por hora, distância percorrida acumulada, tempo/duração acumulada, quantidade total de passageiros por variáveis, quantidade de pontos de parada, pico de lotação por horário, fator de ocupação, velocidade, médias mínimas e máximas de lotação, apontar desvios na programação, intervalo entre paradas, ponto de parada, região ou bairro, viagem ou ½ viagem, direção, linha, SPE, eventos (parada gay, formula 1, carnaval e etc...), 15 minutos, 30 minutos, dias da semana, sábado, domingo, feriado, mensal, semanal, anual e etc.
- Georreferenciar os pontos de parada e associar ao sobe e desce de passageiros por hora, dia, mês e ano;
- Associar a abertura e fechamento da porta ao processo de contagem de passageiros;
- Capacidade para converter a informação bruta na aplicação;
- Capacidade para determinar arquivos válidos daqueles anômalos para rodar relatórios de manutenção;
- Capacidade para identificar automaticamente a linha ou o bairro em que o ônibus está operando;
- Capacidade para criar arquivos ascii.txt (linhas, paradas, corredores e etc) para banco de dados consolidados e na sequência relatórios;
- Capacidade para criar relatórios de contagem para o CCO e operadores em tempo real informando ponto de parada, tempo de abertura e fechamentos das portas, ID do veículo e quantas pessoas subiram e desceram;
- Disponibilizar ferramenta para calcular o fator de ocupação automaticamente por veículo, por linha, por bairro e por operador;
- Aplicativo na internet para que o usuário possa acompanhar em tempo real o ID ônibus, Linha, Nível de ocupação e posição;

- Integrar todos os bancos de dados gerados pelas tecnologias embarcadas (validador, UCP, contador de passageiros e afins);
- Ferramenta para exportar os dados em txt e csv;
- Gerar relatórios por hora, dia, mês, ano para adaptar a oferta dos serviços com a demanda dos passageiros;
- Cruzar os dados de bilhetagem com os do contador de passageiros para checar evasões;
- Capacidade exportar para aplicação GIS para apoio ao desenho de linhas.

- **Resposta:**

Sugestão não acatada, pois diversos dados citados pelo autor devem ser fornecidos à UCP por outros sensores espalhados no ônibus. As sugestões de relatório citadas devem ser geradas pela aplicação central e não pelos equipamentos embarcados. Por fim, os demais itens direcionam para uma solução de detecção baseada em vídeo.

Questão 16:

Anexo 7 A Item 7.2.4 Comunicação

Sugestão: Os contadores de passageiros poderão ser acessados diretamente através do código IP a partir do CCO ou garagem para monitoramento das imagens de vídeo online fazendo uso da tecnologia 3G/4G. Caso haja necessidade de gravação das imagens de vídeo geradas pelos contadores de passageiros, a SPTRANS no futuro exigirá a implantação de DVR's dedicados para armazenar estas imagens na sala técnicas do ônibus.

- **Resposta:**

O acesso à transmissão de vídeo é uma funcionalidade da UCP.

Questão 17:

Anexo A item 7.2.6 NORMAS TÉCNICAS APLICAVEIS

Sugestão: No item 3.10 onde se lê: Contador de Passageiros IP67 Code 2013".
Sugiro alteração para: "Contador de Passageiros, IP31 ou maior, IP Code 2013".

- **Resposta:**

A resistência à água e poeira deve ser estipulada dependendo do local de instalação

do equipamento. Contadores de passageiros que estarão próximos as portas estarão sujeitos a uma maior quantidade de água e poeira e por isso exigem um nível maior de proteção. Diante da sugestão do autor, promoveremos a alteração do Edital, de modo a estabelecer que a Norma a ser considerada deverá ser a IP 66.

Questão 18:

Anexo 7 A item 7.2.9.1 Garantias

Sugestão: neste item 7.2.9.1 onde se lê: “O período de garantia de todos componentes, equipamentos e sistemas, objeto das especificações deste item 7.2 e seus cadernos, deverá ser de 36 (trinta e seis) meses, contados a partir da data de emissão do Termo de Aceitação Provisória, a ser emitido pela SPTRANS”. Sugestão de alteração para: “O período de garantia de todos componentes, equipamentos e sistemas, objeto das especificações deste item 7.2 e seus cadernos, deverá ser de 12 (doze) meses, de acordo com as leis brasileiras, contados a partir da data de emissão do Termo de Aceitação Provisória, a ser emitida pela SPTRANS.”

- **Resposta:**

A questão é comercial e não técnica. A sugestão não será aceita.

Questão 19:

Anexo A item 7.3.4.5 Informações ao usuário

Sugestão: No item 7.3.4.5.1 requisitos funcionais onde se lê: “Deverá ser disponibilizada uma plataforma tecnológica, voltada para a oferta de informações ao usuário do sistema de transporte público municipal, abastecida continuamente pelo posicionamento em tempo real de cada veículo, por uma base histórica sobre a movimentação de veículos em linha e pela programação horária de cada dia”. Sugestão para inclusão como subitem abaixo: “Deverá ser disponibilizado em conjunto com a posição do ônibus, também, o nível de ocupação ou nível de serviço por ponto de parada para os usuários”.

- **Resposta:**

O Sistema Central do CCO prevê esta funcionalidade no item “7.3.4.3.1. h”.

Questão 20:

Item 7 A Investimentos estimados

Sugestão: No item 7.5.2 em equipamentos embarcados na planilha referente aos contadores de passageiros, o valor de R\$3.230,77 está subestimado por ônibus. O correto seria este mesmo valor, porém por porta, entretanto entendo que é necessário efetuar o mapeamento da quantidade de portas para que as empresas que participarão da licitação da concessão tenham uma ideia estimada dos investimentos apenas na aquisição dos equipamentos exigidos. Outro item que

sugiro alterar também por uma questão de economicidade e necessidade da SPTRANS é a respeito do prazo de implantação dos contadores de passageiros que estão na programação de implantação entre o mês 25º e 34º a partir da assinatura dos contratos. É uma questão de economicidade, pois toda a estrutura de implantação do sistema estará mobilizada na implantação, portanto os custos de implantação dos contadores serão bem menores desde que implantados em conjunto com os demais e desde que sejam transferidos para a primeira etapa de investimentos.

Outro item importante é que estes equipamentos em sua maioria são importados e caso haja uma mudança muito brusca no câmbio pode afetar a capacidade de investimento dos operadores que poderão exigir contrapartidas para cumprirem o cronograma de investimentos. Outro item que precisa ser reavaliado é o valor destinado para a implantação. O item contador de passageiros foi passado para a 3ª etapa, entretanto não foi previsto investimento em instalação, configuração, setup e software de gestão nesta 2ª etapa. Quem pagaria a implantação na 3ª fase?

- **Resposta:**

Como já dito em respostas anteriores, o número de contadores de passageiros estimado na planilha de investimentos é apenas referencial. O interessado deverá estimar o número total de portas para no mínimo 10% (dez por cento) da frota, proporcionalmente à tecnologia, necessária para a área que pretende licitar. A planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 22:
MANUTENÇÕES

Importante ressaltar que dentro do cronograma de investimentos percebi que o item manutenção não foi feito uma provisão no plano de investimento salvo no item referente à infraestrutura do CCO. Como ficarão as manutenções dos novos sistemas uma vez implantados?

- **Resposta:**

A planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 23:
IMPLANTAÇÃO DE FÁBRICA

Gostaria de sugerir também que para os ônibus novos que entrarão em operação na frota ao longo dos anos para que todos os sistemas que compreendem a tecnologia embarcada (validadores, catracas, ucp, contadores, wifi, painéis e etc) já venham adaptados e instalados na fábrica o que tornaria o processo de implantação bem mais em conta e racional. Talvez fosse inclusive possível incluir estes equipamentos no modelo padrão de fábrica para que fossem objeto da linha de crédito do finame.

- **Resposta:**

Ainda não há definição quanto a localização e tamanho dos equipamentos de ITS. Somente após esta definição a SPTrans, fornecedores e montadora poderão avançar sobre o assunto. Estipular uma solução única para fixação dos equipamentos embarcados fatalmente irá coibir a criatividade e a engenharia de cada fabricante de carroceria.

Questão 24:

UCP E AR CONDICIONADO

Gostaria de sugerir que se possível a UCP também conectasse com os sistema de ar condicionado (AC) para verificar quantas horas da operação do ônibus o AC ficou ligado, desligado ou até eventuais falhas nas manutenções, quebras e etc...

- **Resposta:**

O Edital já prevê esta funcionalidade.

Questão 25:

UCP e VALIDADOR

Sugestão: No item 5.3.17.4 Fluxo das Transações (anexo que trata da bilhetagem eletrônica) sugiro que haja integração entre a UCP e o VALIDADOR para que a UCP por ponto de parada possa transmitir as informações geradas e armazenadas no validador e no contador de passageiros diretamente para o CCO da SPTRANS para fins de aperfeiçoamento do planejamento, bem como o controle das tarifas e gratuidades do sistema.

- **Resposta:**

O Edital já prevê esta funcionalidade.

Questão 26:

ITENS DO EDITAL - Capítulo III – da Forma de prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros, “Dos Veículos, pagina 12/44”. 3.27.5.

ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Com todos os equipamentos eletrônicos solicitados neste edital, tais como, “Wifi”, Validadores, GPS, letreiros eletrônicos, pontos de carga de baterias de celulares e etc”, devido aos componentes eletrônicos os tempos de parada dos veículos aumentaram, não sendo possível garantir a operação 100% com 07% de reserva técnica.

Sugestão: Reserva técnica de no mínimo 10% obrigatória.

- **Resposta:**

Não existe correlação direta entre a quantidade de eletrônica embarcada em um

ônibus e seu tempo parado.

Questão 27:

ITENS DO EDITAL - Capítulo XIX dos deveres da concessionária. 41.1.25 Páginas 41/44.

ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: As empresas atuais do sistema tem muitas críticas nos dados utilizados para elaboração do IQT, que tem como fonte de informação o SISTEMA/SIM, como será tratado esta situação, visto que, realmente as operadoras, de celulares que detêm o sinal do GPS não prioriza esta operação, prejudicando o sinal e a transferência dos dados, com maior falha aos finais de semana, que a prioridade devido a demanda passa a ser de VOZ ?

- **Resposta:**

Está sendo prevista uma modernização de todo o sistema de captura e transmissão de dados embarcados que, entre outras coisas, permitirão o armazenamento de dados localmente durante o período em que ocorrerem problemas de sinal celular.

Questão 28:

Arquitetura do ambiente embarcado – Anexo 7A – item 7.2.1.1 Arquitetura do ambiente embarcado – pág 17

Observação: A figura 12 (Arquitetura do ambiente embarcado) indica que o Painel Externo está conectado ao validador de bilhetagem eletrônica enquanto que em outras seções do documento (ex: item 7.2.2.8 – pág 30) está indicado que o controle dos mesmos é realizado pela UCP.

Sugestão: alterar a figura 12 de modo que o painel Externo esteja conectado a UCP e não ao validador.

- **Resposta:**

A sugestão será acatada. Diante da concordância com a sugestão, será promovida a adequação do Edital.

Questão 29:

Observação: A denominação dos componentes da arquitetura embarcada na figura 1 difere do que é usado no restante do documento

- UCP SAO para UCP (O termo SAO não é usado no documento)
- UCP Bilhetagem para Validador
- Console para Terminal de Dados

Sugestão: Sugere-se revisar a nomenclatura utilizada na figura:

- **Resposta:**

A sugestão será acatada. Será promovida a adequação do Edital.

Questão 30:

Observação: A figura 12 não apresentou o componente contador de passageiros.

Sugestão: adicionar o elemento faltante

- **Resposta:**

A sugestão será acatada. Será promovida a adequação do Edital.

Questão 31:

Observação: Determinados elementos presentes na figura 12 não são mencionados ao longo do documento, a saber: EFI, e GEB IT.

Sugestão: Adicionar a descrição e função dos elementos ou modificar a figura caso não sejam mais parte da arquitetura.

- **Resposta:**

A sugestão será acatada. Será promovida a adequação do Edital.

Questão 32:

Observação: A figura 12 indica que as câmeras de vídeo vigilância embarcada são do tipo IP, entretanto tal especificação das câmeras não é encontrada no restante do anexo e nem nos cadernos pertinentes.

Sugestão: uniformizar a especificação das câmeras, através da alteração da figura.

- **Resposta:**

A sugestão será acatada. Será promovida a adequação do Edital.

Questão 33:

Capacidade de processamento do UCP – Anexo 7A – item 7.2.2.1 Unidade Central de Processamento – requisito 36 – pág 23

Observação: O computador de bordo a ser adquirido pelos operadores de ônibus deverá ser utilizado por um longo período de tempo. Imagina-se também que, com o avanço da tecnologia e dos conceitos de gestão e informação ao usuário, que as funcionalidades existentes evoluam ou que novas sejam desenvolvidas nos próximos anos. Para garantir que o equipamento seja capaz de executar essas novas funcionalidades (a serem baixadas através de um upgrade de SW), é necessário que o computador de bordo escolhido possua uma folga de processamento, ou seja, mesmo quando em operação com todas as funcionalidades atuais ativas, o processador principal deve funcionar abaixo de sua capacidade total. Termos de referência recentes de outras grandes metrópoles já incluem essa cláusula em suas especificações.

Sugestão: Adicionar uma nova cláusula indicando que ao executar as funcionalidades atualmente especificadas, o processador do UCP deve usar no máximo 50% de sua capacidade total.

- **Resposta:**

Folgas de processamento não podem ser calculadas sem uma previsão do que será solicitado no futuro, visto que uma possível funcionalidade pode consumir mais do que a folga e só encarecer a solução atual. O equipamento deverá atender aos requisitos de desempenho do Edital e, para isso, será fornecido com a folga operacional determinada pelo seu fabricante. Caso seja homologado dentro dos padrões de desempenho especificados o equipamento será aceito.

Questão 34:

Estimativa de coleta de dados - Anexo 7A – item 7.2.2.1 Unidade Central de Processamento – Requisito 2 – pág 21

Observação: Os valores estimados indicados na memória de cálculo indicada no requisito 2 apresenta valores considerados muito altos (totalizando quase 46 GB a cada quinze dias ou mais de 3GB de dados por dia por veículo), especialmente se comparando com projetos similares.

- Transferir esses dados coletados para o sistema central é inviável, tanto do ponto de vista de transmissão, armazenamento quanto processamento. Para uma frota de 13.000 veículos teríamos 39 Petabytes por dia;
- A frequência das medições para a maioria dos itens listados é muito alta e exigirá uma grande percentual da capacidade de processamento do computador de bordo. Será necessário encontrar um ponto de equilíbrio entre o que é possível ler dos periféricos, o que precisará ser enviado para o centro de controle e o que pode ser processado e armazenado.
- Além de a frequência ser elevada, a maioria das informações consegue ser armazenada em poucas dezenas bytes a cada medida (1024 ou 2048 bytes são quantidades muito altas)

Recomendação: Revisar a memória de cálculo de modo a considerar determinados aspectos práticos, reduzindo no final a quantidade total de memória solicitada.

Exemplos:

- Dados de GPS: no protocolo do SIM os dados de posicionamento ocupam 8 bytes ao invés de 1024;
- Sistema de áudio: eventuais status como sistema em uso podem ser armazenados em 1 byte (ao invés de 1024).

Em sistemas com dimensões parecidas os computadores de bordo possuem no máximo 16 GB de memória. E a quantidade de dados coletada (dados de telemetria não inclusos) não ultrapassa 50 MB por dia. Dessa forma se obterá um equipamento embarcado mais acessível e uma infraestrutura para transmissão e armazenamento de dados no CCO reduzida.

- **Resposta:**

Os números estimados e as frequências especificadas são números extremos que necessitam ser obedecidos com a finalidade de homologação e não operação. As parametrizações de operação serão definidas pela SPTRANS no plano de implantação e de acordo com a demanda da operação.

Questão 35:

Antenas – Anexo 7A – item 7.2.2.1 Unidade Central de Processamento – Requisito 18 – pág 22

Observação: O requisito 18 indica que as antenas ligadas a UCP deverão ser discretas, desenvolvidas para atendimento às severas condições, inclusive submissão a processos de lavagem automática dos veículos.

As antenas em questão são para GPS, 3G e Wifi (para transferência de dados nas garagens e terminais). Essas antenas em determinados equipamentos podem vir integradas dentro da caixa do mesmo (antenas internas), o que facilita a instalação (não há a necessidade de fixar uma antena externa e passar o cabeamento). Entretanto tais antenas possuem várias desvantagens:

- O sinal GPS é um sinal de intensidade muito baixa e qualquer estrutura física (seja plástico, fibra ou metal) é capaz de atenuá-lo a ponto de incorrer em uma perda frequente de sinal.
- Quando usamos antenas Wifi internas para uso na comunicação nas garagens, temos também problemas com atenuação de sinais. É usual nas garagens e pátios que os veículos sejam estacionados um ao lado do outro a uma distância que permite apenas a passagem de uma pessoa. Isso significa que entre a antena da garagem e um veículo em particular tenhamos a carroceria de vários outros veículos. Essas carrocerias podem atenuar o sinal a ponto de inviabilizar a comunicação.
- O sinal 3G apesar de ser menos sensível também poder ser afetado pela estrutura do veículo.

Recomendação: recomenda-se a adoção de antenas externas resistentes a processos de lavagem automática de veículos.

• **Resposta:**

Antenas discretas não são sinônimos de antenas internas. Exigir que as antenas sejam externas poderá direcionar para soluções específicas. O processo de homologação avaliará se o conjunto atende aos requisitos de precisão e comunicação descritos no Edital. Adequaremos o Edital.

Questão 36:

Consumo de energia - Anexo 7A – item 7.2.2.1 Unidade Central de Processamento – Requisito 32 – pág 23

Observação: O requisito 32 indica que a UCP, bem como todos os periféricos da tecnologia embarcada, deverá ter consumo de energia compatível com o sistema elétrico do chassi e carroceria.

Deve-se observar que em processos de aquisição de novos veículos junto a fornecedora do chassi e da carroceria é de praxe que sejam informados quais os equipamentos elétricos/eletrônicos que serão instalados de modo a dimensionar corretamente o sistema elétrico do veículo (bateria, cabos, proteções,...).

Isso significa que veículos já existentes na frota podem possuir limitações na sua capacidade de alimentar eletricamente todo o novo conjunto de equipamentos especificado. É possível que em alguns casos seja necessária a revisão da parte elétrica do veículo (ex. substituição da bateria por uma de maior capacidade).

Dessa forma é difícil identificar o que se denominaria compatível com o sistema elétrico dos veículos.

Recomendação: sugere-se alterar o requisito indicado que a UCP e os periféricos devem possuir baixo consumo de energia.

- **Resposta:**

Especificar “baixo consumo de energia” não garantirá que os dispositivos serão compatíveis com a capacidade de alimentação elétrica do veículo. Cabe ao concessionário avaliar a compatibilidade do seu veículo em receber os equipamentos embarcados, promovendo as alterações caso necessário.

Questão 37:

Memória RAM Mínima – Anexo 7A – item 7.2.2.1 Unidade Central de Processamento – Requisito 36 – pág 23

Observação: O requisito 36 indica uma quantidade mínima de memória de 128MB. Tal quantidade de memória é insuficiente devido à necessidade de carga dos sistemas operacionais. Além disso, para obter um melhor desempenho, é usual armazenar grandes massas de dados em memória RAM, que possuem tempo de acesso mais rápido do que as memórias do tipo não-volátil.

Recomendação: sugere-se aumentar a quantidade de memória para 2 GB (usual para computadores de bordo modernos).

- **Resposta:**

A especificação é para atendimento mínimo e o equipamento deverá atender aos requisitos de desempenho do Edital. Caso seja homologado dentro dos padrões de desempenho especificados o equipamento será aceito, mesmo com menos dos 2 GBytes sugerido.

Questão 38:

Memória de armazenamento interna - Anexo 7A – item 7.2.2.1 Unidade Central de Processamento – Requisito 37 – pág 23

Observação: O requisito 37 indica uma quantidade mínima de memória de 64GB.

Os valores estimados indicados na memória de cálculo indicada no requisito 2 apresenta valores considerados muitos altos (totalizando quase 46 GB a cada quinze dias ou mais de 3 GB de dados por dia por veículo), especialmente

comparado com projetos similares). Algumas observações:

- Transferir os dados coletados para o sistema central é inviável, tanto do ponto de vista de transmissão e armazenamento quanto processamento. Para uma frota de 13.000 veículos teremos 39 Petabytes por dia.
- A frequência das medições para a maioria dos itens listados é muito alta e exigirá um grande percentual da capacidade de processamento do computador de bordo. Será necessário encontrar um ponto de equilíbrio entre o que é possível ler dos periféricos, o que precisará ser enviado para o centro de controle e o que pode ser processado e armazenado.
- Além de a frequência ser elevada, a maioria das informações pode ser armazenada em poucos bytes a cada medida (1024 ou 2048 bytes são quantidades muito altas)

Exemplos de recálculo da capacidade de necessária de memória:

- GPS: no protocolo do SIM os dados de posicionamento ocupam apenas 8 bytes ao invés de 1024
- Sistema de áudio: eventuais status como sistema em uso podem ser armazenados em 1 byte ao invés 1024

Recomendação: refazer a memória de cálculo do requisito 2 do Anexo 7A e modificar a memória necessária no requisito 37. Estima-se que a quantidade de memória necessária se reduza para 16 GB ou no máximo para 32 GB.

- **Resposta:**

Os números estimados e as frequências especificadas são números extremos que necessitam ser obedecidos com a finalidade de homologação e não operação. As parametrizações de operação serão definidas pela SPTRANS no plano de implantação e de acordo com a demanda da operação.

Questão 39:

Observação: O requisito 37 indica que a memória seja expansível. Memória expansível usualmente requer o uso de soquetes para adição/substituição de pentes de memória, troca de risco rígido ou o uso de cartões removíveis. Usualmente para aplicações automotivas não se recomenda o uso de soquetes/pentes de memória, nem de discos rígidos e cartões removíveis, devido a questão da vibração.

Recomendação: remover o termo expansível do requisito 37.

- **Resposta:**

O equipamento pode ter uma memória não removível e permitir expansão por meio de uma memória removível. A não capacidade de expansão exigirá troca do equipamento por completo. Os testes de homologação verificarão os requisitos de vibração da solução.

Questão 40:

Observação: Não há nenhum requisito indicando o tipo de memória não volátil a ser utilizado na UCP. Os tipos usualmente disponíveis são SSD (Dispositivos de estado sólido), disco rígidos ou ainda cartões de memória. SSD é a mais indicada, pois tantos discos rígidos e cartões de memória são bem sensíveis a vibração, o que pode levar a maiores custos de manutenção e perda de dados.

Recomendação: modificar o requisito 37, adicionado a necessidade do uso de SSD para memória não volátil.

- **Resposta:**

Cabe ao fornecedor escolher qual o tipo de memória será utilizada, garantindo a qualidade e garantia do seu equipamento.

Questão 41:

Microfone embutido – Anexo 7A – item 7.2.2.3. Terminal de Dados do Motorista – Requisito 64 – pág 25

Observação: O requisito 64 determina que o terminal de dados do motorista possua um microfone embutido para a conversação sem as mãos.

Entretanto não se recomenda o uso do microfone embutido, pois o mesmo acaba captando muito do som ambiente o que afeta qualidade da chamada de voz, dificultando a compreensão por parte do operador do centro de controle. Além disso, o uso do telefone embutido (localizado a certa distancia do rosto do motorista) força o condutor a mudar a sua postura quando estiver em conversação, além de obrigá-lo a usar um tom mais alto.

É usual uso de um microfone externo do tipo pescoço de ganso que pode ser ajustado para se posicionar próximo ao rosto do motorista.

Recomendação: Recomenda-se a adoção do microfone pescoço de ganso ou que se aceite o uso do mesmo, como uma opção para o microfone embutido.

- **Resposta:**

Concordamos com a recomendação. Diante da concordância, faremos a alteração no Edital.

Questão 42:

Posição do Botão de Emergência – Anexo 7A – item 7.2.2.4 Botão de Emergência – Requisito 79 – pág 27

Observação: O requisito 79 determina o posicionamento do botão de emergência próximo o motorista e de fácil acesso. É muito comum, porém que o posicionamento adotado e o tipo do botão utilizado levem a um elevado numero de acionamentos acidentais. Esses eventos indevidos acabam provocando um excesso de atividade no centro de controle, irritado tanto os motoristas quantos os operadores do CCO.

Recomendação: Sugere-se que seja indicado que a posição deve também ser escolhida para minimizar acionamentos acidentais (ex: evitar posicionar próximo ao joelho). Recomenda-se também o uso de botão do tipo como o da figura (a) ao

invés do da figura (b), pois o primeiro causa um menor numero de acionamentos indevidos. **Observação nossa: Seguem 2 (duas) figuras: Figura a) e Figura (b).**

- **Resposta:**

Fica a cargo do fornecedor definir qual o melhor tipo de botão para sua solução. Os falsos positivos serão tratados pelo CCO caso a caso.

Questão 43:

Aplicação dos sensores de coleta de dados do meio ambiente – Anexo 7A – item 7.2.2.5 Telemetria – Requisito 88 – pag 27

Observação: O requisito 88 menciona a integração com sensores de coleta de dados do meio ambiente como temperatura, umidade relativa do ar, gases tóxicos, material particulado, nível de ruído, entre outros.

Não está claro qual o objetivo da instalação dos sensores indicados:

- Medições do ambiente externo ao veículo, permitindo um mapeamento das condições ambientais na cidade?
- Medições do ambiente interno ao veículo, permitindo verificar as condições internas as quais estão sujeitos os passageiros?
- Medições da emissão de poluentes do motor do veículo (no caso de gases tóxicos e material particulado)?

Recomendação: Sugere-se que o documento contenha uma seção que descreva o conceito a ser atendido com esses sensores de modo a melhor a escolha dos mesmos.

- **Resposta:**

Não é prevista a extração de dados com base em sensores específicos. A extração de dados de telemetria não é obrigatória nos veículos que não possuem compatibilidade com o especificado no Edital.

Questão 44:

Melhor especificação dos sensores de coleta de dados do meio ambiente

Observação: O requisito 88 é genérico em definir o que deve ser medido. Exemplos:

- Gases tóxicos compreendem uma vasta variedade de substâncias como, por exemplo: monóxido de carbono, gás sulfídrico, sulfeto de hidrogênio, dióxido de nitrogênio, dióxido de enxofre. Existem medidores capazes de medir somente um tipo de gás ou ainda um conjunto de gases;
- A medição de material particulado pode ser realizada como o uso de tipos diferente de tecnologia sendo que o resultado fornecido pode variar entre concentração ou ainda opacidade.

Recomendação: Recomenda-se um maior detalhamento do requisito de forma que os resultados medidos sejam uniformes ao longo da frota, possibilitando dessa forma que uma análise comparativa e abrangente seja possível. Ex. tipos de gases a

serem medidos, tipo da tecnologia de medição de material particulado.

Sugere-se também remover o termo “entre outros” do requisito, listado explicitamente todas as medidas que devem ser suportadas.

- **Resposta:**

Não é prevista a extração de dados com base em sensores específicos. A extração de dados de telemetria não é obrigatória nos veículos que não possuem compatibilidade com o especificado no Edital.

Questão 45:

Orçamento de referência – Sensores – Anexo 7A - item 7.5.2 Equipamentos Embarcados pág. 243 e Anexo 7A - item 7.5.2.5 Telemetria – Requisito 88 – pág 27

Observação: No orçamento de referência dos equipamentos embarcados não estão mencionados os sensores indicados no requisito 88.

Questiona-se se o custo dos mesmos está incluído no orçamento do computador de bordo (UCP) ou de alguns dos outros equipamentos embarcados.

Enquanto alguns desses sensores são básicos e estão disponíveis em qualquer computador de bordo automotivo (ex: velocidade, hodômetro) ou pode ser lidos através de simples entradas digitais (estado do limpador do para brisa, estado do ar condicionado, iluminação, etc), determinados sensores listados são na verdade equipamentos mais complexos e de custo elevado, requerendo em certos casos manutenção e calibração periódica. É o caso dos sensores de medição da pressão de pneus, sensores de medição de material particulado, sensores de umidade relativa do ar, de gases tóxicos, etc. Em certos casos os sensores são na verdade equipamentos dotados de processador próprio e interfaces de comunicação.

É possível que esse conjunto de sensores mais complexos, somados ao custo dos sensores mais simples (sensores de portas, sensor de temperatura, entre outros) possa assumir um custo bem significativo no investimento embarcado.

Recomendação: Recomenda-se que os custos estimados para esses sensores sejam explicitados na tabela de estimativa de investimento, lembrando que o botão de emergência, que na verdade é um sensor bem simples, foi incluído e possui um custo estimado de 600 mil reais. Dessa forma os operadores terão em mãos uma estimativa mais completa sobre o investimento em equipamentos embarcados.

Questiona-se também o impacto dos custos de determinados sensores como o de pressão de pneus ou dos sensores de coleta de dados no valor total do projeto, inclusive nos custos de manutenção. Eventualmente pode-se chegar à conclusão que medições periódicas com o uso de equipamentos portáteis instalados aleatoriamente em determinados veículos da frota, assim como adoção de procedimentos operacionais nas garagens, possa ser mais efetivo e economicamente viável de que a instalação de sensores em toda a frota.

- **Resposta:**

Não é prevista a extração de dados com base em sensores específicos. A extração de dados de telemetria não é obrigatória nos veículos que não possuem compatibilidade com o especificado no Edital.

Questão 46:

Obrigatoriedade dos sensores – Anexo 7A – item 7.2.2.5 Telemetria – Requisito 88 – pag 27

Observação: No anexo 7A , item 7.2.2.5 requisito 88 está indicado que deverá existir no mínimo a integração de vários sensores.

Dentre as medições indicadas temos basicamente que as leituras podem ser realizadas de 3 formas

- Tipo 1: Leitura direta pelo computador de bordo sem o uso da CAN ou sensores adicionais.
- Tipo 2: Leitura via barramento CAN
- Tipo 3: Leitura através de sensores específicos.

Segue quadro com Tipos de Sensores (Tipo 1; Tipo 2 e Tipo 3).

Como é possível observar, várias medidas são somente possíveis através de leitura da CAN do veículo. Em alguns casos a medida é possível através da instalação de sensores específico (usualmente de custo elevado e de instalação complexa).

Questiona-se se a lista de sensores do requisito 88 se aplica tanto aos veículos com e sem CAN.

Recomendação: Recomenda-se que sejam definidas claramente quais medidas devem ser realizadas para veículos com e sem o barramento CAN.

- **Resposta:**

Não é prevista a extração de dados com base em sensores específicos. A extração de dados de telemetria não é obrigatória nos veículos que não possuem compatibilidade com o especificado no Edital.

Questão 47:

Travamento da solução de vigilância embarcada – Anexo 7A – item 7.2.2.6 Circuito fechado de TV – Requisito 105 – pag 28

Observação: O requisito 105 indica que a solução de circuito fechado de TV deverá possuir interfaces compatíveis com as funcionalidades e demais periféricos, garantindo travamento mediante vibração.

Não está claro o significado do termo travamento em caso de vibração e de como isso poder ser realizado através de interfaces compatíveis com a tecnologia embarcada.

Recomendação: Recomenda-se que o requisito seja mais detalhado.

- **Resposta:**

Devem ser conectores automotivos, com travas que previnam a desconexão em

caso de vibrações, conforme linha 173 da tabela 7.2.2.12 do novo Anexo 7-A.

Questão 48:

Especificação da qualidade das imagens capturadas pelo sistema embarcado de CFTV – Anexo 7A - item 7.2.2.6 Circuito fechado de TV- Requisito 92 – pág 28

Observação: O requisito 92 não fornece informações suficientes para o correto dimensionamento da capacidade de armazenamento das imagens capturadas pelo sistema de CFTV embarcado. É necessária a definição tanto da quantidade de frames por segundo (fps) quanto para parâmetros de resolução (CIF, D1,...) e de qualidade.

É interessante que uma taxa de 30 FPS fornece vídeo de alta qualidade, porém os tamanhos dos arquivos gerados são muitos grandes. Para essa taxa haverá dificuldades em relação transmissão e armazenamento das imagens fora do veículo. É usual que taxas menores sejam utilizadas.

Recomendação: Recomenda-se que sejam mais bem detalhados os aspectos relacionados à FSP, resolução e qualidade de imagem, definido dessa forma uma capacidade de armazenamento aplicável ao monitoramento embarcado. Se possível deve detalhar também qual a mínima capacidade necessária (ex: 1 Terabyte) de acordo com os cálculos necessários. Caso isso não seja realizado é provável que os equipamentos adquiridos pelos diferentes operadores tenham capacidades distintas.

- **Resposta:**

Concordamos com a recomendação. Diante da concordância, faremos a alteração do Edital.

Questão 49:Tipo de memória de armazenamento para o sistema embarcado de CFTV – Anexo 7A – item 7.2.2.6 Circuito fechado de TV – Requisito 92 – pág 28

Observação: O requisito 92 não oferece informações acerca do tipo de mídia a ser utilizado para armazenamento de imagens. Usualmente temos três possíveis opções: disco rígido, cartões de memória e disco SSD. Os dois primeiros são largamente utilizados, porém são os mais sensíveis a questões como vibração e temperatura. Os discos SSD por outro lado são mais resistentes, porém de custo mais elevado.

Recomendação: Recomenda-se que seja definido quais os tipos de mídia a serem aceitos, considerando principalmente as questões de sensibilidade à vibração e temperatura, manutenção e risco de perda de informações.

- **Resposta:**

Cabe ao fornecedor escolher qual o tipo de memória será utilizada, garantindo a qualidade e garantia do seu equipamento.

Questão 50:

Informação nos PMVs internos – Anexo 7A – item 7.2.2.7 Painel Interno de Mensagens Variáveis – Requisito 115 – pág 29

Observação: O requisito 115 indica basicamente as informações a serem apresentadas se tivermos um display de uma linha de LED. Caso seja adotado um display de TFT de 20 polegadas é possível apresentar os tempos de chegada às próximas 3 paradas, além do ponto final, além de permitir a apresentação de imagens junto com as mensagens institucionais enviadas.

Recomendação: Recomenda-se criar requisitos separados para quando se tiver um display do tipo LED e um display TFT.

- **Resposta:**

A especificação detalha que displays de TFT são aceitos e, no caso de displays em LED, especifica alguns requisitos adicionais.

Questão 51:

Dimensões mínimas de um PMV de LED – Anexo 7A – item 7.2.2.7 Painel Interno de Mensagens Variáveis – Requisito 127 – pág 30

Observação: O requisito 127 define uma dimensão mínima de 232 x 460 x 45 mm que é um PMV deveras pequeno, especialmente para mensagens mais longas como as institucionais.

Recomendação: Recomenda-se o uso de displays mais largos (~600 mm) e se possível com duas linhas, o que permitiria apresentar as mensagens de forma mais compreensível ou ainda mostrar o tempo de chegada nas próximas duas paradas ou ainda as conexões na próxima parada.

- **Resposta:**

A especificação indica uma dimensão mínima. Os operadores são livres para escolher qual o tamanho mais indicado para o veículo de sua frota, atendendo as exigências mínimas.

Questão 52:

3.19. Múltiplos painéis externos de mensagens – Anexo 7A – item 7.2.2.8 Painel de Mensagens Variáveis – Requisito 129 – pág 30

Observação: O requisito 129 indica o controle do painel externo de mensagens. Entretanto é usual que os veículos possuam de 2 a 3 painéis de mensagens, posicionados junto à porta de embarque mostrando informações adicionais sobre a linha ou na traseira, indicando o número a linha.

Recomendação: Recomenda-se que o requisito seja expandido para controlar todos os painéis externos, ou seja, não somente aquele posicionando na parte superior frontal do ônibus.

- **Resposta:**

Só está sendo prevista a integração da UCP com o painel externo frontal.

Questão 53:

Características do amplificador – Anexo: 7A – item 7.2.2.9 Sistema de Áudio – Requisito 138 – pág 31

Observação: O requisito 138 apenas indica a necessidade do amplificador, sem apresentar dados sobre a especificação do mesmo. Deve fazer parte da especificação do amplificador, a impedância e potência de saída, impedância de entrada, entre outros, além de um sinal de controle externo que permita ao UCP ativar o amplificador somente durante o momento de transmissão de mensagens, garantindo dessa forma um sinal limpo e sem ruídos.

Recomendação: Recomenda-se inserir mais detalhes da especificação técnica mínima do amplificador.

- **Resposta:**

Sugestão acatada. Diante do acatamento da sugestão, faremos alteração do Edital.

Questão 54:

Quantidade de alto-falantes – Anexo: 7A – item 7.2.2.9 Sistema de Áudio – pág 31 e Anexo: 7A – item 7.5.2 Equipamentos embarcados – pág 243

Observação: A seção 7.2.2.9 não indica a quantidade de alto falantes a serem instalados, entretanto na tabela com valores de investimentos estimados da seção 7.5.2 menciona que o sistema de áudio é composto de amplificador e 4 alto falantes. A quantidade de alto falantes deve variar de acordo com o tipo de veículo. Dessa forma um veículo biarticulado terá uma quantidade maior de alto falantes do que um veículo padrão. Seguindo o mesmo raciocínio, o amplificador usado em um bi articulado terá uma potência de saída superior ao daquele de um veículo padrão (ou serão usados dois amplificadores).

Recomendação: Recomenda-se que seja criada uma tabela indicando a quantidade mínima de alto falantes para cada tipo de veículo da frota. Deve ser indicado que os amplificadores devem ser adquiridos de acordo com a especificação de áudio de cada tipo de veículo.

- **Resposta:**

Sugestão acatada. Diante do acatamento da sugestão, faremos a alteração do Edital. Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 55:

Falta da Especificação de equipamentos – Anexo 7A – item 7.2.2 Requisitos Funcionais dos Equipamentos – pág 21

Observação: A seção 7.2.2 não apresenta a especificação funcional do módulo Wifi para uso dos passageiros indicado ao final da seção anterior.

Recomendação: Apresentar a especificação funcional do módulo Wifi, indicando se este utilizará um modem de comunicação 3G/4G próprio ou se utilizará aquele usado pela UCP.

- **Resposta:**

A especificação do WI-FI estará disponível no Edital.

Questão 56:

Troca de arquivos entre equipamentos embarcados e CCO – Anexo: 7A – item 7.2.5 Implantação – pág 37

Observação: A seção 7.2.5 esclarece de forma clara o uso do gateway para conversão entre o protocolo do SIM (e mais tarde o do futuro CCO) com o protocolo proprietário de cada fornecedor de UCP.

Um ponto que não ficou claro é no que tange a troca de arquivos que normalmente ocorre entre os equipamentos embarcados e o centro de controle.

Usualmente o veículo baixa de madrugada (na garagem) arquivos como a programação de toda a rede com todas as viagens que foram definidas através do software de planejamento, todos os blocos de viagens, incluindo informações e anúncios que serão usados durante a execução dos serviços. Com isso qualquer motorista consegue registrar-se rapidamente em qualquer veículo, pois a maior parte dos dados necessários à operação já está disponível no veículo.

Ao ser recolhido para a garagem, o computador de bordo registra-se na rede Wifi e transmite para o CCO todos os dados coletados durante a operação (logs, dados de telemetria, etc).

Deve existir além do gateway de protocolo, outros mecanismos que:

- Recebam os arquivos gerados pelo SW do CCO e converta para o formato de arquivo proprietário do fabricante do Hardware
- Recebam os arquivos como os dados coletados durante o dia e os convertam pra o formato de dados aceito pelo SW do CCO.

Recomendação: O conceito de gateway deve ser expandido, pois a comunicação entre veículo e CCO não ocorre somente através de um protocolo de comunicação, mas também através de trocas de arquivos.

- **Resposta:**

Os arquivos, além das imagens/vídeos, serão convertidos para dados e transmitidos na forma que o protocolo futuro estipulará. Não existe atualmente a possibilidade de transmissão de arquivos por meio do protocolo do SIM. A comunicação do Gateway será bidirecional.

Questão 57:

Duplicidade nas normas técnicas aplicáveis – Anexo 7A – item 7.2.6 Normas

Técnicas Aplicáveis – pág 41

Observação: Pode se observar na tabela de normas que há entradas duplicadas para o mesmo tipo de equipamento. Exemplos (para facilitar foi inserida uma coluna indicando a linha na tabela da página 41). (**Observação nossa: seguem 5 (cinco) quadros com informações relativas ao assunto**).

Em pelo menos um caso há entradas para a mesma norma e mesmo tipo de equipamento, porém com versões diferentes.

Recomendação: Revisar a tabelas de normas aplicáveis, retirando as normas duplicadas e mantendo apenas as versões mais recentes.

- **Resposta:**

Sugestão acatada. As Tabelas referidas serão revisadas.

Questão 58:

Solução totalmente baseada na Web - Anexo 7A

Observação: Ao longo de toda a especificação dos módulos de software do sistema do CCO, se menciona que os mesmos devem ser sistemas totalmente baseados em WEB.

Para atender aos requisitos amplos deste projeto, em especial o de prazo será necessário ofertar soluções compostas por módulos de SW de vários fornecedores (sistemas de planejamento, gerenciamento de escalas, modelagem e simulação, sistema de centro de controle, sistema de geração de relatórios, aplicações para garagem, entre outros). Dado que em determinadas áreas há poucos fornecedores capazes de entregar soluções prontas com capacidade de atender 15.000 veículos, limitar o fornecimento a somente sistemas web pode limitar em demasiado as opções disponíveis.

Adicionalmente, temos que para determinadas aplicações, como as existentes em um centro de controle de alta capacidade, o uso de soluções baseadas em browser usualmente apresenta uma latência não encontrada em aplicações cliente servidor, em especial quando se tem comunicação por voz em paralelo a tempo de resposta no tratamento de alarmes críticos e operações envolvendo tratamento de incidentes e pesadas operações de despacho.

É possível nestes casos onde aplicações clientes servidor fornecem uma diferença de desempenho, ainda disponibilizar acesso remoto de através de soluções de terminal server.

Recomendação: sugere-se flexibilizar o uso de soluções cliente servidor junto com as soluções baseadas em Web para que se disponha de várias opções de escolha para os módulos de software. Para atender o requisito de acessibilidade fora da empresa, pode ser aceito o acesso remoto, via soluções de terminal-server.

- **Resposta:**

Sugestão não acatada. A solução de Sistemas de Planejamento, Operação e Controle, foi pensada, do ponto de vista de arquitetura, como uma solução centralizada, “em nuvem”, que seria acessada pelos diversos atores do processo

(Operação, Planejamento, Engenharia, Implantação, Fiscalização, Garagens, etc.). Esse sistema (ou conjunto de sistemas) ficará hospedado num Data Center, podendo ser acessado, via LP ou Internet, por todos os interessados. Estamos prevendo um acesso LP para todos os sites SPTrans, enquanto as garagens acessarão o ambiente por link Internet. Para os sites SPTrans, a contingência seria o link Internet. Já para o acesso das garagens, a contingência poderá ser a utilização dos links dedicados que serão implantados para todas as garagens, com intenção imediata de subida de arquivos mais pesados (malha\batch) para o Data Center em Nuvem (Imagens, Dados de Telemetria, etc.).

Com isso, o acesso via cliente/servidor ficaria na contra mão do projeto desenhado, causando a necessidade de Jobs Batches (Grandes pacotes de atualizações) para alimentação das bases principais durante o processamento diário, o que pode ser improdutivo e causar algum tipo de perda de integridade.

Por isso, a adição de solução totalmente WEB é a melhor forma de garantirmos acessibilidade e integridade dos ambientes.

Questão 59:

Instalação de câmeras de vigilância embarcada – Anexo 5-1-1. Item 11.24.2 – Câmeras de Monitoramento – pág 59

Observação: No manual de padrões técnicos de veículos (Anexo 5-1-1) item 11.24.2 está indicado que “Os veículos dos tipos Articulados e Biarticulados devem ter sistema de monitoramento interno através da utilização de câmeras.”

Entretanto em outros documentos (exemplo: Anexo 7^a, item 7.5.2 – equipamentos embarcados) temos a indicação de uma quantidade de 13.000 Sistemas de circuito fechado de TV.

Recomendação: Indicar claramente se os equipamentos de vigilância embarcada deverão ser instalados em todos os tipos de veículos ou em tipos de veículos específicos.

- **Resposta:**

O CFTV previsto no Anexo 7-A é independente do sistema de monitoramento interno previsto no item 11.24.2 do Anexo 5-1-1 e deve estar disponível em todos os veículos da frota.

Questão 60:

Monitor para câmeras de vigilância embarcada – Anexo 5-1-1. Item 11.24.2 – Câmeras de Monitoramento – pág 59

Observação: No manual de padrões técnicos de veículos (Anexo 5-1-1- item 11.24.2) está indicado que o sistema deve dispor de um monitor de no mínimo 7 polegadas embutido no painel de veículo que permita ao motorista visualizar as imagens da região das portas.

É necessária uma confirmação de que o monitor em questão é o mesmo terminal de dados do motorista ou que se trata de um equipamento diferente.

Caso se trate do mesmo equipamento:

- Deve-se atentar que a dimensão mínima indicada no Anexo 5-1-1 – item 11.24.2 difere daquela específica no Anexo 7A – item 7.2.2.3, - requisito 71).
- Deve-se especificar no corpo do Anexo 5-1-1- item 11.24.2 ou no Anexo 7ª – item 7.2.2.3 em que momentos as imagens devem ser mostradas (visualização ativada manualmente pelo motorista, ou automática).

Recomendação: Indicar claramente se o monitor indicado no Anexo 5 é o Terminal de dados do motorista ou um equipamento adicional. Caso seja o mesmo equipamento, uniformizar as especificações do mesmo e indicar quando e como a visualização das imagens pelo motorista deve ser realizada.

- **Resposta:**

O terminal de dados do motorista previsto no Anexo 7-A é independente do sistema de monitoramento interno previsto no item 11.24.2 do Anexo 5-1-1.

Questão 61:

Quantidade de câmeras de vigilância embarcada - Anexo 7A – item 7.2.2.6 – Circuito fechado de TV – pág 28; Anexo 7A – item 7.5.2 – Equipamentos Embarcados – Pág 243 e Anexo 5-1-1. Item 11.24.2 – Câmeras de Monitoramento – pág 59

Observação: No requisito 92 do Anexo 7 A – item 7.2.2.6 temos que o sistema de circuito fechado de TV deve suportar no mínimo 4 câmeras. Já no manual de padrões técnicos de veículos (Anexo 5-1-1 – item 11.24.2) está indicado o motorista dos veículos articulados e biarticulados devem ser capazes de visualizar em um monitor posicionado no painel as imagens das regiões das portas, além da câmera posicionada na traseira (no caso do uso da marcha ré).

Entende-se dessa forma que determinados veículos, devido ao seu tamanho / tipo, para cumprir com o que está determinado nos anexos do edital, deverão ter mais de 4 câmeras (portas, traseira, motorista).

Recomendação: Para uniformizar o tratamento das câmeras pelo CCO e proporcionar ao concessionário uma melhor ideia da quantidade de câmeras e sistemas de coleta a ser adquirida, sugere-se que o edital apresente uma tabela indicando quantas câmeras deve ser instaladas por tipo de ônibus, e a sua posição (portas, salão, motorista, cobrador, traseira, etc), identificando, quando for o caso, particularidades de cada veículo.

Tal levantamento, se realizado, deve servir de base para utilizar a tabela de referência de investimento em equipamentos embarcados (Anexo 7 A – item 7.5.2 – Equipamentos Embarcados – Pág 243), de modo a refletir uma estimativa mais correta.

- **Resposta:**

O CFTV previsto no Anexo 7-A é independente do sistema de monitoramento interno previsto no item 11.24.2 do Anexo 5-1-1.

Questão 62:

Prazo de instalação dos equipamentos embarcados – Anexo 6 – item 6.3 – Investimento para composição... – Pág 6 e Anexo 7A – item 7.5.2 – Equipamentos Embarcados – Pág 243

Observação: O anexo 6 e o anexo 7A apresentam a proposta de fases de implantação. Nesta proposta a instalação dos equipamentos embarcados esta planejada para ocorrer entre o 1º e 12º meses após a assinatura do contrato de concessão.

Uma análise crítica desse prazo mostra que se trata de uma proposta extremamente agressiva:

- O contrato de fornecimento dos equipamentos será assinado muito provavelmente após a assinatura do contrato de concessão.
- O primeiro passo do fornecedor será a encomenda dos componentes. O prazo entre a encomenda dos componentes e a produção dos equipamentos é na média de 3 meses. Para equipamentos mais complexos o prazo pode ser ainda maior.
- No caso dos equipamentos serem produzidos fora do país, deve-se considerar entre 3-4 semanas para transporte e desembaraço aduaneiro.
- Dessa forma, a instalação dos 13.000 veículos deve ocorrer em 8 meses. Se considerarmos que a instalação ocorrerá de forma ininterrupta (também aos sábados, domingos e feriados) teremos uma média de ~54 veículos por dia. Entretanto a experiência mostra que no inicio das instalações a produtividade é baixa, devido ao período de aprendizado, sem contar ainda com a grande diversidade de modelos de veículos. Estima-se que para cumprir com o prazo, será necessária a instalação de cerca de 100 veículos por dia durante os últimos meses do período de 8 meses.
- Deve-se ainda considerar que o tempo de instalação e comissionamento de cada veículo será elevados dada a grande quantidade de equipamentos. Estima-se que a instalação dos equipamentos deve totalizar pelo menos 20 homens-hora (ver abaixo). Isso significa que a quantidade de pessoas necessárias para instalar todos os equipamentos em um único dia.
 - Instalação do UCP e terminal de dados do motorista (incluindo botão de emergência, antenas, cabeamento, sensores básicos (5 horas)
 - Instalação do Sistema de áudio (4 horas)
 - Instalação do Sistema de vigilância embarcada (4 horas)
 - Instalação do painel interno (0,5 horas)
 - Integração com validador, Wifi e painéis externos (3 horas)
 - Comissionamento da solução (3 horas)

Deve-se considerar ainda que o comissionamento real do veículo só será possível após o comissionamento do novo centro de controle.

Estima-se que o tempo necessário para instalar toda a frota, seguindo cuidados com a qualidade e custo seja superior a 2 anos. Na cidade de Londres, cerca de 8.500 veículos foram equipados com uma solução menos complexa (sem sistema de vigilância e sem telemetria) ao longo de 2 anos, alcançando um pico de 34 instalados veículos por dia).

Recomendação: sugere-se revisar o cronograma de implantação dos equipamentos considerando todos os passos necessários para produzir, transportar, instalar e

comissionar todos os tipos de equipamentos. Dados de experiências em outros projetos similares no Brasil e outros países devem ser usados (sistemas de bilhetagem usualmente não são boas referências devido a menor integração com o veículo).

- **Resposta:**

A especificação é aberta, interoperável e fomenta uma solução final com múltiplos fornecedores. Cabe ao concessionário paralelizar o processo de instalação para atender no prazo especificado.

Questão 63:

Instalação da solução de Wifi – Anexo 6 – item 6.3 – Investimento para composição... – Pág 6 e Anexo 7A – item 7.5.2 – Equipamentos Embarcados – Pág 243

Observação: O anexo 6 e o anexo 7A informam que a instalação do Módulo de Wifi para uso pelos passageiros deve ocorrer de forma imediata pelos operadores atuais do sistema. Entende-se que por imediato trata-se da data da liberação do edital.

Tal situação entra em conflitos com o conceito de homologação de solução de HW. Conforme o Caderno II do Anexo 7, item 5.11, a solução de Wifi para usuários é testada como parte da solução de HW a ser homologada. Caso um novo operador, que tenha escolhido uma solução de HW, seja obrigado a herdar equipamentos de Wifi diferentes adquirido por um antigo operador, será necessária a implementação de uma nova integração entre a solução de SW e o módulo Wifi e a solução final diferirá daquela que foi homologada.

Recomendação: Esclarecer como fica o processo de homologação da solução de SW no cenário indicado acima.

- **Resposta:**

O procedimento de homologação visa garantir que a solução funcione em todo o seu conjunto. Caso novas tecnologias venham a ser incorporadas, cabe ao fornecedor submeter o novo conjunto para homologação, conforme previsto no Caderno II.

Questão 64:

Propriedade do Software – Anexo 6 – item 6.3 – Investimento para composição... – Pág 6

Observação: O anexo 6 indica que os softwares a serem desenvolvidos incluem-se na categoria de “bens reversíveis”, devendo a sua propriedade ser exclusiva a SPTRANS.

Entende-se que os bens reversíveis quando se trata dos softwares são as licenças de operação adquiridas pelos novos operadores do sistema de transporte. Caso esteja se referindo a propriedade dos softwares, ou seja, que os softwares serão desenvolvidos especificamente para uso sistema de transporte de São Paulo e não podem ser comercializados para outros clientes, se faz necessário descrever essa

situação de forma mais clara.

Recomendação: Esclarecer o entendimento de propriedade exclusiva do software, indicando se tratam das licenças do software ou da propriedade do software em si.

- **Resposta:**

O Edital refere-se à aquisição de licenças de uso de propriedade da SPTRANS e não ao desenvolvimento específico de softwares para a SPTRANS. Caso seja necessário algum desenvolvimento específico, o licenciamento deste também deve ser de propriedade da SPTRANS.

Questão 65:

Prazo de implantação do projeto – Anexo 6 – item 6.3 – Investimento para composição... – Pág 6

Observação: O anexo 6 informa que todo o escopo do projeto deve ser desenvolvido ao longo de 12 meses, com exceção da instalação dos módulos de Wifi e dos contadores de passageiros.

Entende-se a premência em se implantar um sistema desse porte. Entretanto o prazo indicado não parece ser exequível, considerando a duração de processos similares em outros países.

- Dada a quantidade de customizações solicitadas e as integrações, estima-se que somente o processo de especificação e validação de todas as mudanças deve demorar no mínimo seis meses.
- O desenvolvimento de todas as customizações e o seu teste deve demorar no mínimo 18 meses.
- Somente a produção e transporte dos equipamentos deve durar no mínimo 4 meses.
- Estima-se que a instalação de todos os equipamentos demandará em média pelo menos 20 homens hora por veículo.
- Estima-se que a instalação dos equipamentos em toda a frota demorará pelo menos 2 anos.

Um projeto como o de Londres (9.000 veículos) demorou cerca de 4 anos para ser implantado, sendo dois de desenvolvimento de software e dois de instalação dos equipamentos.

Recomendação: Revisar o cronograma técnico do projeto de forma a considerar os períodos de especificação e projeto do sistema, desenvolvimento das customizações, teste e validação, além da produção e instalação de todos os equipamentos.

- **Resposta:**

A especificação é aberta, interoperável e fomenta uma solução final com múltiplos fornecedores. Cabe ao concessionário paralelizar o processo de instalação para atender no prazo especificado. O cronograma será revisto.

Questão 66:

Custos de instalações dos equipamentos – Anexo 6 – item 6.3 – Investimento para composição... – Pág 6 e Anexo 7A – item 7.5.2 – Equipamentos Embarcados – Pág 243

Observação: O anexo 6 e o anexo 7 A indicam um custo total de 13,65 Mio de reais em custos de instalação do CCO e dos equipamentos embarcados.

Dada a quantidade de equipamentos a ser instalada a dada a diversidade de modelos da frota, estima-se que a instalação de todos os equipamentos (incluindo também os contadores de passageiros), deve tomar pelo menos 24 homens-hora:

- Instalação do UCP e terminal de dados do motorista (incluindo botão de emergência, antenas, cabeamento, sensores básicos....) (5 horas)
- Instalação do Sistema de áudio (4 horas)
- Instalação do Sistema de vigilância embarcada (4 horas)
- Instalação do painel interno (0,5 horas)
- Instalação dos contadores de passageiro (4 horas)
- Integração com validador, Wifi e painéis externos (3 horas)
- Comissionamento da solução (3 horas)

Se considerarmos que o valor de 13, 65 Mio de reais seria aplicado somente na instalação dos equipamentos teremos um valor médio de mil reais por veículo. Com isso tem-se um custo hora de ~40 reais por hora, que é um valor razoável dada a quantidade de horas. Como o valor indicado deve ser usado também para o treinamento de todo o pessoal, para a operação assistida e também para implantação do CCO, é bastante provável que o mesmo esteja abaixo do necessário.

Caso o valor de 13,65 Mio de reais não incluir o valor referente às instalações dos equipamentos, sugere-ser indicar onde esse custo está sendo considerado.

Recomendação: Revisar o valor estimado para custos de implantação/ treinamento/ operação assistida indicado no Anexo 7 A.

- **Resposta:**

A planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 67:

Veículos Auxiliares – Anexo 6 – item 6.1 – Investimento em frota... – Pág 4 e Anexo 7A – item 7.2.7.2.1 – Projetos de Implantação – Pág 45

Observação: Não está muito claro qual a quantidade de veículos que deve ser equipada com computadores de bordo e demais equipamentos:

- Segundo o anexo 6, - item 6.1 o tamanho da frota para início de operação totaliza 12.898 veículos.
- No item 6.2 do mesmo anexo é solicitada a adição de 388 veículos do serviço ATENDE.
- No anexo 7 A – item 7.2.7.2.1 é informado de que o fornecedor de tecnologia também deve fornecer os manuais de instalação para os veículos da frota de apoio (guinchos, viaturas,...). No item 7.2.4 do mesmo anexo são também solicitados SIM Cards para a frota de apoio.

Somando a frota de ônibus para início de operação e veículos do serviço atende, temos 13.286 sem contar a frota de apoio.

Questiona-se:

- Que equipamentos devem ser instalados nos veículos do Serviço ATENDE?
- Qual o tamanho da frota de apoio e que tipo de equipamentos deve ser instalado nesses veículos?
- Qual o quantidade real de veículos a serem considerados e como ficam as planilhas de estimativas de investimento dos equipamentos embarcados?

Recomendação: Consolidar a quantidade total de veículos a serem equipamentos assim como definir os tipos de equipamentos a serem instalados em para veículos do serviço ATENDE e da frota de apoio.

- **Resposta:**

Sugestão aceita. Promoveremos a alteração no Edital.

Questão 68:

Termos da Garantia – Anexo 7A – item 7.2.9.1 – Garantia – Pág 46

Observação: Segundo o item 7.2.9.1, a garantia dos equipamentos, sistemas e componentes inicia a partir da data de emissão do Termo de Aceitação Provisória, a ser emitido pela SPTRANS. O Termo de Aceitação Provisória dar-se-á quando o Fornecedor emitir o Termo de Conclusão da Instalação, desde que o sistema e seus equipamentos se comportem de acordo com as características funcionais constantes nas especificações desde item 7.2.

Existem algumas dúvidas quanto a emissão do Termo de Aceitação e o subseqüente início do período de garantia.

- O termo é único para todo o sistema ou ele é emitido à medida que as instalações dos equipamentos nos veículos forem sendo executadas e comissionadas?
- Se o termo de aceitação acontecer somente quando o software do novo CCO estiver instalado e validado, é possível que boa parte dos equipamentos embarcados já esteja em uso há muito tempo. Como fica a manutenção, se os equipamentos não estiverem ainda em garantia. Se o fornecedor for obrigado a realizar a manutenção dos equipamentos mesmo sem o início da garantia, na prática teremos um período de garantia entre 4 e 5 anos.

Recomendação: Esclarecer melhor as condições da emissão do termo de aceitação provisória. Recomenda-se que seja considerada a questão relacionada à manutenção de equipamento com o período de garantia ainda não iniciada.

- **Resposta:**

Os termos de aceitação provisória serão emitidos à medida em que a instalação dos equipamentos nos veículos forem sendo executadas e comissionadas. Atualmente a SPTRANS já possui um CCO compatível com parte dos dados gerados pelos equipamentos embarcados, ou seja, a disponibilidade total das novas funcionalidades no CCO não impactarão no tempo de garantia dos equipamentos.

Questão 69:

Certificados SPTRANS - Anexo 7A – item 7.2.7.2.4 – Documentação para aprovação d tecnologia embarcada – Pág 45

Observação: Os certificados indicados no item 7.2.7.2.4 estão relacionados com a certificação da solução embarcada de HW ou são processos independentes? Se forem processos independentes, indicar claramente quando os testes para emissão dos certificados são realizados.

Recomendação: Apresentar mais detalhes sobre o processo de emissão dos certificados.

- **Resposta:**

São documentos independentes dos laudos técnicos gerados pelos OCD's, porém baseado em processos dependentes. Ou seja, a SPTRANS emitirá os certificados com base nos laudos técnicos dos OCD's.

Questão 70:

Requisitos de experiência em sistemas de grande capacidade

Observação: Não foi encontrada no corpo do edital nenhuma solicitação de certificados de referência para os fornecedores da solução de CCO.

Um sistema de grande complexidade funcional, uma grande frota de veículos, com alto volume de dados e necessidade de alto desempenho como o previsto para a cidade de São Paulo é um projeto que extrapola as técnicas usuais de organização de bancos de dados, tolerância a falhas e projeto de data centers.

A grande maioria dos fornecedores de soluções para o CCO atua em um segmento de clientes com no máximo 1500 veículos e não tão complexos como São Paulo. Seus produtos muito provavelmente não foram preparados para uma carga de dados 10 vezes superior. Dado ainda o prazo extremamente agressivo do projeto, recomenda-se que seja requisitado que os fornecedores selecionados para a solução do CCO tenham experiência comprovada em projetos acima de pelo menos 5.000 veículos. Com isso se provê uma garantia de que a arquitetura do sistema já está pronta para receber todas as customizações solicitadas.

Recomendação: Sugere-se que os fornecedores de tecnologia para a solução do CCO sejam obrigados a apresentar cartas de referência de outros projetos já implementados que possuam complexidade similar e um frota de no mínimo 5.000 veículos.

- **Resposta:**

As funcionalidades mínimas dos Sistemas de Planejamento, Operação e Controle estão detalhadas no Edital. A própria SPTRANS avaliará o fornecimento referente ao atendimento das especificações, facilidade de uso, tempo de resposta, navegabilidade e facilidades de manutenção e emitirá o aceite referente aos itens especificados.

Questão 71:

Conforme Anexo 7-A, item 7.2.6, Normas Técnicas Aplicáveis, subitem 3.8, é especificado que, o Painel Externo de Mensagens Variáveis deve atender à norma “IP67”.

Há que se fazer algumas considerações.

O código ou classificação IP (IP pode significar *Ingress Protection*, Proteção contra Ingresso, ou *International Protection*, Proteção Internacional) determina critérios de ingresso de materiais sólidos e líquidos em equipamentos elétricos protegidos mecanicamente por algum tipo de carcaça.

Cada número representa a resistência a uma condição padrão: o primeiro dígito representa o ingresso de elementos sólidos, e o segundo dígito representa a entrada de elementos líquidos.

Composição do código IP, Proteção contra Sólidos, primeiro dígito: (Segue quadro)

Composição do código IP, Proteção contra Líquidos, segundo dígito: (Segue quadro)

Ou seja, a categoria de proteção “IP67” garante que o equipamento pode ser imerso em um metro de água por 30 (trinta) minutos sem que o equipamento seja danificado.

Já a categoria de proteção IP54 garante que o equipamento resista a respingos de água.

Consideremos que no mesmo anexo 7-A, item 7.2.2.3, subitem 61, o Terminal de Dados do Motorista deve atender no mínimo a norma “IP54”, enquanto o Painel Externo de Mensagens Variáveis está submetido a norma “IP67” norma de proteção muito mais rigorosa que a “IP54”.

Além de desnecessário que o Painel Externo de Mensagens Variáveis seja capaz de suportar ser submergido em água, como demanda a norma “IP67”, este grau de proteção implica em maior custo de manutenção, dificuldade técnica dos operadores em garantir que o equipamento permaneça estante após manutenções preventivas e corretivas, e maior tempo gasto nestas manutenções.

Em comparação, o Terminal de Dados do Motorista, instalado junto ao motorista, encontra-se uma situação muito mais exposta ao acesso de pessoas, pó e água, do que o Painel Externo de Mensagens Variáveis. E ambos os equipamentos dificilmente se encontrarão em situação em que tenham de suportar a imersão em um metro de água. Devem, assim, receber idêntico tratamento no que tange à norma de proteção.

O tratamento igualitário tanto do Terminal como do Painel Externo de Mensagens Variáveis, atenderia às necessidades das empresas concessionárias que usam os equipamentos, que receberiam proteção adequada sem causar um aumento de custo impactante oriundo das necessidades de atendimento da norma IP64.

Pelo acima exemplo exposto, solicitamos que o Painel Externo de Mensagens Variáveis deva atender à norma “IP54”.

- **Resposta:**

O painel de mensagens externo não faz parte dos itens de fornecimento do Anexo

VII do Edital, conforme item 7.2.2.8.

Questão 72:

Fazemos uso da mesma argumentação acima exposta na pergunta nº 4, no que se refere ao “Contador de Passageiros”, especificados no Anexo 7-A, item 7.2.6, Normas Técnicas Aplicáveis, subitem 3.10., que determina o de atendimento à norma “IP67”

Assim, da mesma forma que para o Terminal de Dados do Motorista e para o Painel Externo de Mensagens Variáveis, solicitamos que o Contador de Passageiros atenda a especificação estabelecida na norma IP54.

- **Resposta:**

A resistência à água e poeira deve ser estipulada dependendo do local de instalação do equipamento. Contadores de passageiros que estarão próximos as portas estarão sujeitos a uma maior quantidade de água e poeira e por isso exigem um nível maior de proteção. A Especificação prevista no Edital será revisada para IP 66.

Questão 73:

Grupo Estrutural Anexo VII / Grupo Local de Distribuição Anexo VII / Grupo Local de Articulação Regional Anexo VII - Anexo 7-A – Centro de Controle Operacional - Item 7.2.2.5 Telemetria

Sensores de pressão do óleo / sensores de carga (peso) / pressão dos pneus/ sensor material particulado/ gases tóxicos/ nível de ruído.

Questionamento: sinais para os sensores de pressão de óleo, sensores de carga (peso) e sensores de gases e ruído não estão disponíveis em padrão internacional (ISO). Para termos um acompanhamento de falhas, sugerimos que o veículo possua um sinal para indicação de falha grave do motor.

- **Resposta:**

A extração de dados de telemetria não é obrigatória nos veículos que não possuem compatibilidade com o especificado no Edital.

Questão 74:

Grupo Estrutural Anexo VII / Grupo Local de Distribuição Anexo VII / Grupo Local de Articulação Regional Anexo VII - Caderno 2 (Centro de Controle Operacional) – Procedimentos de testes para Verificação das Características Funcionais e Técnicas dos Equipamentos Embarcados para Frota do Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo - Item 5.5.4 Integração com os sensores

Questionamento: o item (sensores de pressão do óleo) não está normalizado pelo padrão FMS Mundial, por este motivo pedimos a retirada deste item. Atualmente, caso ocorra esta falha o motorista é avisado através de indicação no painel (luz

vermelha) e também pelo código de falha. Para termos um acompanhamento de falhas, sugerimos que o veículo possua um sinal para indicação de falha grave do motor.

- **Resposta:**

A extração de dados de telemetria não é obrigatória nos veículos que não possuem compatibilidade com o especificado no Edital.

Questão 75:

Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO VII – GESTÃO OPERACIONAL DO SERVIÇO CONCEDIDO (grupos estrutural, articulação regional e distribuição)

ANEXO 7-A Centro de Controle Operacional

Item 7.3.4.4.1 (Requisitos Funcionais)

c) Relatórios

Proposta

Melhor explicitar os parâmetros de pontualidade, regularidade e cumprimento de viagens. Considerar também no relatório de “pontualidade”: o registro de atraso/adiantamento com relação a cada ponto. Índice de pontualidade que considere atrasos (por ponto) acumulados ao longo do serviço. Índice de pontualidade que considere adiantamentos (por ponto) acumulados ao longo do serviço.

- **Resposta:**

Sugestão acatada. Será promovida alteração no Edital.

Questão 76:

REFERENTE AO REGULAMENTO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DE ACESSO SEM FIO (WIFI) GRATUITO À INTERNET PARA USUÁRIOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA CIDADE DE SÃO PAULO ATRAVÉS DOS EQUIPAMENTOS DE BILHETAGEM ELETRÔNICA EM OPERAÇÃO

Questão: O mesmo deverá ser homologado separadamente a solução integrada proposta de acordo com o primeiro documento? Sendo assim haver é procedimento de homologação individual para este item? E o mesmo deverá ser feito também em laboratório?

- **Resposta:**

As especificações do WIFI serão incluídas no documento relativo ao Edital e, por consequência, deverão ser homologadas em conjunto com os demais equipamentos embarcados. Será feita alteração no Edital para inclusão do item 7.2.2.11 relativo às especificações do WIFI e renumerado os demais itens.

Questão 77:

**REFERENTE AO ANEXO VII – Gestão Operacional do Serviço Concedido -
CONDIÇÕES DE AQUISIÇÃO – DATA CENTER**

Questão: Gostaríamos de esclarecimentos sobre a forma de aquisição do data center, se será por via de cota mensal – mensalidade (fornecimento de serviços) ou fornecimento do hardware físico ? Para dimensionamento dos impostos aplicados em cada esfera.

- **Resposta:**

O que se exige é o atendimento aos requisitos técnicos. Questões comerciais deverão ser escolha dos novos concessionários.

Questão 78:

**REFERENTE AO ANEXO VII – Gestão Operacional do Serviço Concedido -
DIMENSIONAMENTO DE REDE WIFI – GARAGENS E TERMINAIS (CFTV)**

Questão: Gostaríamos de esclarecimentos se está claro para os operadores que a solução do wi-fi para extração das imagens nas garagens terminais, os mesmos deverão ter um bom dimensionamento desta estrutura para obtermos padrão alto de qualidade nesta prestação. Existe um documento técnico que define estes padrões ou referencias? Será preciso uma homologação paralela deste sistema?

- **Resposta:**

As especificações técnicas referentes à infraestrutura de WIFI das garagens estão disponíveis no “Anexo 5-3. Infraestrutura para Bilhetagem Eletrônica”. Não está sendo prevista homologação do ambiente de WiFi das garagens.

Questão 79:

**REFERENTE AO ANEXO VII – Gestão Operacional do Serviço Concedido -
ITEM 7.5.1 – CCO – INFRAESTRUTURA**

Questão: O que refere o item TECNOLOGIA que contém um orçamento total de R\$ 74.620.297.15? Necessitamos do detalhamento deste item.

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 80:

REFERENTE AO ANEXO VII – Gestão Operacional do Serviços Concedido -

ITEM 7.5.2 – EQUIPAMENTOS EMBARCADOS

Questão: Nota-se que neste item não temos o destaque em planilha da mão de obra, devemos considerar apenas então o custo do hardware e não da instalação neste custos?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 81:

**REFERENTE AO ANEXO VII – Gestão Operacional do Serviço Concedido -
ITEM 7.5.3 – SOFTWARES APLICADOS**

Questão: No custos envolvidos do item PLANEJAMENTO estão sendo considerados e inseridos os custos da parte de CADASTRO DE LINHAS, PARADAS, MOTORISTA E ÔNIBUS? Que realmente faz parte do sistema de planejamento em nosso entendimento.

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 83:

**REFERENTE AO ANEXO VII – Gestão Operacional do Serviço Concedido -
ITEM 7.5.4 – INFRAESTRUTURA DE T.I DO CPD E DAS GARAGENS**

Questão: No objeto CPD não há detalhamento da quantidade, custos unitários e investimentos previstos. Bem como a somatório dos itens (Investimento Total em T.I. no CPD e nas Garagens) não consideram qualquer valor para este. Poderiam nos esclarecer quais os valores e etapa em que será considerado para implantação.

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 84:

**REFERENTE AO ANEXO VII - Gestão Operacional do Serviço Concedido - ITEM
7.5.6 – PROJETO CCO-CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS.**

Questão: Com relação ao cronograma proposto, nota-se um prazo de 12 meses para implantação da 1ª ETAPA, toda tecnologia envolvida, e retorno de investimentos na 2ª ETAPA, apenas a partir do 25º mês até o 34º mês. Devemos

considerar que este período a implantação da 1ª ETAPA poderá ocorrer dentro dos primeiros 12 meses, mas podendo se estender até o final dos 24 meses, ou seja pode ser ampliado? Ou toda a implantação dos 13.000 ônibus e todas as suas soluções embarcadas solicitadas deverão ocorrer dentro do prazo máximo de 12 meses?

- **Resposta:**

O cronograma de implantação será revisto. A implantação do CCO, todo o desenvolvimento dos softwares, e de parte da tecnologia embarcada (UCP, Terminal de Dados do Motorista e Botão de Emergência) deverá ser feita no período de 24 (vinte e quatro) meses. Parte da tecnologia embarcada (CFTV, PMV, Sistema de Áudio e Contadores de Passageiros) deverá ser implantada a partir do 25º (vigésimo quinto mês) até o 34º mês (trigésimo quarto mês).

Questão 85:

REFERENTE AO ANEXO VII – Gestão Operacional do Serviço Concedido - ITEM 7.5 – INVESTIMENTOS ESTIMADOS

Questão: Estes preços são preços de referência? Poderão ser abertos para definição exata do escopo contemplado e proposto (valor por item)? E estes preços podem ser intercambiados tendo em vista que avaliamos alguns itens com valor superior aos aplicados no mercado e outros inferiores aos aplicados no mercado. A SPTRANS irá impor um valor mínimo para esta aquisição afim de nivelar a qualidade dos fornecimentos?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 86:

O Edital não contempla exigência de atestação (qualificação técnico-operacional) relativa a parcela relevante do objeto licitado, notadamente sobre os serviços de ITS detalhados no Anexo 7-A ao Edital. Trata-se de violação aos princípios da isonomia e da licitação (Constituição Federal, art. 37, XXI), na medida em que, de um lado, privilegiar-se-á necessariamente licitantes incapazes ou inaptos para a realização daquela parcela específica do objeto, e, de outro lado, colocar-se-á em risco o próprio interesse público, pois a execução do objeto torna-se incerta.

- **Resposta:**

As funcionalidades mínimas dos equipamentos embarcados estão detalhadas no Edital e deverão passar por testes em órgãos técnicos credenciados e posterior homologação pela SPTrans. A própria SPTRANS também avaliará o fornecimento

referente ao atendimento das especificações, facilidade de uso, tempo de resposta, navegabilidade e facilidades de manutenção e emitirá o aceite referente aos itens especificados.

Questão 87:

Com relação ao item “7.1.5. Sistemas de Planejamento, Operação e Controle” do Anexo 7-A do Edital, favor esclarecer: (a) como serão avaliados os provedores de sistemas de planejamento; (b) se serão solicitadas referências tanto em nível nacional como internacional; e (c) em que parte do Edital estão as exigências de comprovação de experiência em operações similares.

- **Resposta:**

As funcionalidades mínimas dos Sistemas de Planejamento, Operação e Controle estão detalhadas no Edital. A própria SPTRANS avaliará o fornecimento referente ao atendimento das especificações, facilidade de uso, tempo de resposta, navegabilidade e facilidades de manutenção e emitirá o aceite referente aos itens especificados.

Questão 88:

Com relação ao item “7.1.5. Sistemas de Planejamento, Operação e Controle” do Anexo 7-A do Edital, favor esclarecer: (a) se é ou não necessário ter sede e experiência no país local (Brasil); (b) se a equipe de trabalho pode ser subcontratada; e (c) se o idioma de trabalho, tanto durante o projeto quanto no período de suporte, deve ser em idioma português.

- **Resposta:**

- (a) As funcionalidades mínimas dos Sistemas de Planejamento, Operação e Controle estão detalhadas no Edital. A própria SPTRANS avaliará o fornecimento referente ao atendimento das especificações, facilidade de uso, tempo de resposta, navegabilidade e facilidades de manutenção e emitirá o aceite referente aos itens especificados;
- (b) Questões comerciais deverão ser escolha dos novos concessionários; e
- (c) Conforme demais itens do Edital, todo o trabalho relacionado deve ser no idioma Português. Será promovida alteração no Edital, de modo a deixar explícito que o idioma Português deve ser utilizado nos sistemas de planejamento, operação e controle, e demais assuntos relativos à tecnologia de informação, bem como manuais técnicos e operacionais de treinamentos.

Questão 89:

Com relação ao item “7.1.5. Sistemas de Planejamento, Operação e Controle” do Anexo 7-A do Edital, favor esclarecer quais são as características dos serviços de implementação e de pós venda (formação, manuais, atendimento ao cliente,

documentação, etc.) e se tais serviços devem ser realizados em língua portuguesa.

- **Resposta:**

As implementações dos sistemas compatíveis com as especificações do Edital devem ser feitos durante o período previsto no cronograma. A manutenção dos sistemas compatíveis com as especificações do Edital devem ser feitas durante o período de concessão. Todas as entregas devem ser realizadas no idioma Português.

Questão 89:

Com relação ao item “7.1.5. Sistemas de Planejamento, Operação e Controle” do Anexo 7-A do Edital, não foi possível identificar, especialmente no subitem que trata de realização da oferta, quais provedores estão participando e com quais ferramentas. Favor esclarecer.

- **Resposta:**

A pergunta do autor não está clara. Não há provedores participando e nem ferramentas. Os sistemas e soluções especificados são contratados e desenvolvidos após a realização da licitação.

Questão 90:

Com relação à integração de validadores, sob o item “7.2. Tecnologia embarcada” do anexo 7-A do Edital, favor esclarecer de quem será a responsabilidade pela integração física da UCP SAO com a UCP Bilhetagem. Favor esclarecer. Sobre a mesma matéria: (a) de quem será a responsabilidade técnica pela Instalação e Manutenção física; (b) de quem será a responsabilidade pela atualização e manutenções de Software/firmware; e (c) qual o SLA da manutenção da integração.

- **Resposta:**

O concessionário será responsável por resolver com os fornecedores de ambas as soluções as melhores práticas para sua implantação e manutenção. O SLA também deverá ser definido com o concessionário baseado na necessidade de atendimento com a reserva técnica definida no Edital.

Questão 91:

Com relação à integração de validadores, sob o item “7.2. Tecnologia embarcada” do anexo 7-A do Edital, favor esclarecer como será garantida a disponibilidade de protocolo de bilhetagem em tempo hábil para a efetivação da integração.

- **Resposta:**

O protocolo já existe hoje e já está disponível no Caderno I. Qualquer ação que vise a alteração do protocolo deverá ser planejada e haverá um cronograma com previsão de desenvolvimento e implantação.

Questão 92:

Com relação à integração de validadores, sob o item “7.2. Tecnologia embarcada” do anexo 7-A do Edital, favor esclarecer como será garantido que o protocolo disponibilizado pelas empresas de bilhetagem contém todos os dados necessários a perfeita integração.

- **Resposta:**

O protocolo já existe hoje e já está disponível no Caderno I. Qualquer ação que vise a alteração do protocolo deverá ser planejada e haverá um cronograma com previsão de desenvolvimento e implantação.

Questão 93:

Com relação à integração de validadores, sob o item “7.2. Tecnologia embarcada” do anexo 7-A do Edital, favor esclarecer como será garantida a isonomia por parte dos fornecedores de validadores que também poderão prover as soluções vinculadas a UCP SAO.

- **Resposta:**

Caso as soluções sejam homologadas não há empecilho de serem fornecidas pela mesma empresa.

Questão 94:

Com relação à integração de validadores, sob o item “7.2. Tecnologia embarcada” do anexo 7-A do Edital, favor esclarecer se o envio de dados bilhetagem deverá ocorrer em tempo real.

- **Resposta:**

Os dados transacionais da bilhetagem não fazem parte do escopo deste Edital.

Questão 95:

As soluções de hardware, segundo o Anexo 7-A do Edital, deverão ser homologadas e certificadas. Portanto, desde que haja tais certificação e homologação, múltiplos fornecedores estarão aptos a prover tais equipamentos. No tocante à solução de software, esta deverá ser única e compatível com as soluções de hardware homologadas e certificadas. Em fase disso, quais as medidas a serem adotadas para garantir a aderência e compatibilidade entre as soluções de hardware e

software?

- **Resposta:**

A solução será homologada como um todo, incluindo Hardware e Software. Não é possível dissociar o Hardware do Software quando são certificadas questões relativas às funcionalidades. As exigências relativas às homologações já existem e estão disponíveis no Caderno II. No tocante à comunicação com os sistemas centrais, será definido um protocolo único e aberto, a exemplo do Protocolo do SIM, para garantir a troca de dados com os diversos fornecedores.

Questão 96:

Já que a solução de software é única, segundo o Anexo 7-A do Edital, com um único fornecedor, quais os critérios para a definição desse fornecedor e como se dará a sua aquisição por parte das operadoras?

- **Resposta:**

As soluções escolhidas pelo novo concessionário deverão atender aos requisitos definidos no Edital. A própria SPTRANS avaliará o fornecimento referente ao atendimento das especificações, facilidade de uso, tempo de resposta, navegabilidade e facilidades de manutenção e emitirá o aceite referente aos itens especificados.

Questão 97:

No tocante às soluções de hardware descritas no Anexo 7-A do Edital, a Prefeitura considerou a perda de escala em razão das aquisições fracionadas? Considerou também o risco envolvido na contratação de múltiplos fornecedores e equipamentos (risco de entrega, contratuais, defeitos, manutenção assistência técnica etc.)?

- **Resposta:**

Sim, os riscos elencados foram considerados e se mostraram inferiores aos da dependência de um único fornecedor e de suas consequências.

Questão 98:

O edital não define os SLAs para cada solução. Quais serão os critérios para reposição de equipamentos e componentes? Os associados não constam de rubrica específica: onde eles foram considerados?

- **Resposta:**

O SLA também deverá ser definido com o concessionário baseado na necessidade de atendimento com a reserva técnica definida no Edital.

Questão 99:

Na figura 12 – Arquitetura do Sistema Embarcado do Anexo 7-A do Edital, o WiFi está vinculado à UCP SAO, porém na planilha de valores do mesmo documento o WiFi vem destacado das demais tecnologias. Além disto, é feita a referência à vinculação do WIFI ao validador, elemento que altera de forma significativa a arquitetura definida (ESPECIFICAÇÃO FUNCIONAL E TÉCNICA DOS EQUIPAMENTOS EMBARCADOS PARA A FROTA DO TRANSPORTE COLETIVO DA CIDADE DE SÃO PAULO Volume I / III – publicado 03/2015).

A tabela 7.2.2.1, linha 2, do Anexo 7-A do Edital, demonstra claramente a necessidade de haver a integração entre a UCPSAO e o sistema de WiFi:

“Deverá possuir memória suficiente para armazenar todos os dados obtidos de todos os equipamentos periféricos, exceto imagens do CFTV, por um período mínimo de 15 (quinze) dias consecutivos. A estimativa de consumo dos dados está demonstrada na memória de cálculo da tabela abaixo: Segue TABELA.

No item 7.3.2.1.1. Embarcado novamente é reforçado o conceito relativo a necessidade que todos os periféricos sejam integrados a UCP SAO “UCP: Unidade Central de Processamento é responsável por centralizar todo o processamento, armazenamento e inteligência embarcada. Ela será responsável pelo controle de todos os demais componentes do sistema, com exceção da Bilhetagem Eletrônica, a qual deverá fazer apenas interface de integração”.

A partir disto, questiona-se:

- a) Serão necessários dois SIM cards um para a solução Bilhetagem e outro para a solução SAO?
- b) O sistema de Wifi para o usuário será independente do sistema de SAO?
- c) Como se dará o gerenciamento e a priorização do Wifi aos usuários e as aplicações de SAO?
- d) Em caso de necessidade de dois SIM cards estes poderão ser da mesma operadora?
- e) Em caso da necessidade de dois SIM cards diferentes existirá redundância entre eles?
- f) Foram considerados os custos adicionais relativos ao emprego de dois SIM cards?
- g) Foram considerados os dimensionamentos requeridos para soluções que se utilizem dois SIM cards?

• **Resposta:**

O dados relativos à solução de WiFi, quando disponibilizada em conjunto com o validador, poderão ser integrados à UCP através da integração prevista entre o validador e a UCP.

- a) Os equipamentos de Bilhetagem não fazem parte do Edital e as definições

- apresentadas deverão ser realizadas para a UCP e seus periféricos;
- b) Pode ser integrado ou independente, mas interligado a nível lógico;
 - c) São SIM cards distintos, conforme previsto na linha 156 da tabela do item 7.2.2.11;
 - d) O item 7.2.2.11 prevê contingência entre operadoras;
 - e) Não, não poderá haver concorrência entre os dados da UCP e os dados do WIFI na mesma comunicação;
 - f) Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada;
 - g) A redação não pode ser compreendida.

Questão 100:

A partir de qual equipamento será feita a troca de dados nas garagens, através do WiFi do validador? No anexo 7-A do Edital, item 7.2.1.2 letra K, bem como em publicação anterior (ESPECIFICAÇÃO FUNCIONAL E TÉCNICA DOS EQUIPAMENTOS EMBARCADOS PARA A FROTA DO TRANSPORTE COLETIVO DA CIDADE DE SÃO PAULO Volume I / III – publicado 03/2015), submetida a audiência pública e consulta pública, portanto, validado conforme lei de licitações, reza que: “Responsável por disponibilizar serviços de Internet gratuita aos usuários dentro dos veículos, permitindo também a utilização para a descarga de dados da UCP na garagem”.

- **Resposta:**

O texto menciona “...permitindo também a utilização...”. Ou seja, é facultada, quando viável, a utilização do mesmo dispositivo para troca de informações com a garagem.

Questão 101:

Considerando que o item 7.2.1.2 letra K do Anexo 7-A do Edital define que a descarga de dados da UCP SAO se dará através do equipamento que também fornece o Wifi para os usuários, sendo este um componente crítico. Sendo assim, entendemos que estes componentes devem ser homologados e certificados enquanto solução única, uma vez que fazem parte dos equipamentos embarcados, conforme previsto no documento ESPECIFICAÇÃO FUNCIONAL E TÉCNICA DOS EQUIPAMENTOS EMBARCADOS PARA A FROTA DO TRANSPORTE COLETIVO DA CIDADE DE SÃO PAULO Volume I / III – publicado 03/2015. Este entendimento é correto?

- **Resposta:**

O texto menciona a faculdade da utilização do mesmo equipamento para ambas as funcionalidades. Uma vez sendo essa a escolha da solução a ser homologada, fica a cargo do Órgão Técnico responsável pela certificação avaliar se os componentes devem ser homologados/certificados como solução única.

Questão 102:

Considerando que o item 7.2.1.2 letra K do Anexo 7-A do Edital define que a descarga de dados da UCP SAO se dará através do equipamento que também fornece o Wifi para os usuários, sendo este um componente crítico. Sendo assim, entendemos que estes componentes devem ser homologados e certificados enquanto solução única, uma vez que fazem parte dos equipamentos embarcados, conforme previsto no documento ESPECIFICAÇÃO FUNCIONAL E TÉCNICA DOS EQUIPAMENTOS EMBARCADOS PARA A FROTA DO TRANSPORTE COLETIVO DA CIDADE DE SÃO PAULO Volume I / III – publicado 03/2015. Este entendimento é correto?

- a) Qual será este Wifi?
- b) Caso o processo de certificação e homologação já tenha sido iniciado, nesta nova configuração quem arcará com os custos de uma nova homologação?
- c) Os fornecedores de validadores irão fornecer equipamentos para a integração, a fim de se promover a homologação e certificação da solução de equipamentos embarcados?

• **Resposta:**

Seguem abaixo considerações sobre os itens:

- a) Texto não pode ser compreendido. O sistema de Wi-fi para o usuário será independente;
- b) Todo o processo de homologação/certificação será custeado pelo interessado;
- c) Os equipamentos de bilhetagem não fazem parte do Edital. Os Órgão Técnicos poderão fazer uso de equipamentos do mercado ou de simuladores para validar a integração com a UCP.

Questão 103:

A situação na qual o WiFi esteja vinculado ao validador é restritiva beneficiando as empresas fornecedoras dos validadores, ferindo frontalmente ao princípio de isonomia e livre concorrência.

• **Resposta:**

A situação mencionada não é restritiva, visto que a compra dos validadores está sujeita aos mesmos princípios de isonomia e livre concorrência citados pelo autor. A integração das duas funcionalidades em um único equipamento visa alcançar questões de economicidade, pois tecnicamente não há prejuízo em sua coexistência em um único Hardware.

Questão 104:

No tocante ao CCO referido no item 7.3.4. do Anexo 7-A do Edital, favor esclarecer se o número de posições requisitados para o CCO é obrigatoriedade ou se serve

apenas para referência.

- **Resposta:**

O número de posições mínimas é obrigatório.

Questão 104:

No tocante ao CCO referido no item 7.3.4. do Anexo 7-A do Edital, favor esclarecer se será aceita uma relação maior de ônibus por operador, uma vez que isto implica em custeio. Se sim, esclarecer se será exigido atestado técnico que comprove a capacidade técnica para tal atividade.

- **Resposta:**

A capacidade técnica dos operadores do CCO é dinâmica, podendo crescer ou encolher dependendo dos sistemas e dos operadores. O número especificado é um número de referência baseado em outras operações de mercado e poderá ser modificado a critério da SPTRANS de acordo com o andamento da operação.

Questão 105:

No tocante ao CCO referido no item 7.3.4. do Anexo 7-A do Edital, e considerando que se trata de uma operação de extrema complexidade como é o caso de São Paulo, favor esclarecer se, a fim de se garantir que a(s) solução(ões) escolhidas(s) sejam capazes de atender aos requisitos de desempenho, serão solicitados atestados de desempenho, usuais em processos como este. Em caso positivo, quais? Em caso negativo, qual a razão para não se solicitar a apresentação de atestados?

- **Resposta:**

As funcionalidades mínimas dos Sistemas de Planejamento, Operação e Controle estão detalhadas no Edital. A própria SPTRANS avaliará o fornecimento referente ao atendimento das especificações, facilidade de uso, tempo de resposta, navegabilidade e facilidades de manutenção e emitirá o aceite referente aos itens especificados.

Questão 106:

No tocante ao item 7.2.7.1. Testes de Homologação e Certificação do Anexo 7-A do Edital, e tendo em vista que a fase 2 dos testes de homologação contempla a apresentação das funcionalidades de hardware e software de cada solução proprietária, pergunta-se:

- a) As funcionalidades e integrações requeridas no conjunto de especificações de hardware apresentadas no edital em consulta pública, deverão ser comprovadas na íntegra?

b) As funcionalidades requeridas no conjunto de especificações de software apresentadas no edital em consulta pública, deverão ser comprovadas na íntegra?

c) Existirá uma ponderação para aceitação das funcionalidades de software? Em caso positivo quais os critérios de ponderação para aceitação das funcionalidades de software?

- **Resposta:**

Sim. Íntegra para os itens “a” e “b”. A própria SPTRANS avaliará o fornecimento referente ao atendimento das especificações, facilidade de uso, tempo de resposta, navegabilidade e facilidades de manutenção e emitirá o aceite referente aos itens especificados. Relativamente ao item c), não haverá ponderação para aceitação das funcionalidades de software.

Questão 107:

No tocante ao item 7.2.7.1. Testes de Homologação e Certificação do Anexo 7-A do Edital, considerando que se trata de uma operação de extrema complexidade (São Paulo), e a fim de se garantir que a(s) solução(ões) escolhida(s) sejam capazes de atender aos requisitos de desempenho, pede-se esclarecer se, relativamente ao software, serão solicitados atestados de desempenho, confiabilidade, disponibilidade e tolerância a falhas, usuais em processos como estes. Em caso positivo quais? Em caso negativo, qual a razão para não se solicitar a apresentação de atestados?

- **Resposta:**

A própria SPTRANS avaliará o fornecimento referente ao atendimento das especificações, facilidade de uso, tempo de resposta, navegabilidade e facilidades de manutenção e emitirá o aceite referente aos itens especificados.

Questão 108:

No tocante ao item 7.3.4.1.3. Integração – Mobilidade Urbana do Anexo 7-A ao Edital, favor esclarecer qual será a fonte de custeio das integrações relacionadas a outros sistemas (fora SPTrans).

- **Resposta:**

A funcionalidade descrita é apenas uma previsão técnica, que pode ser avaliado pela SPTRANS oportunamente, com sua respectiva indicação de custeio.

Questão 109:

No tocante ao item 7.3.4.1.3. Integração – Mobilidade Urbana do Anexo 7-A ao Edital, e considerando que a diversidade de sistemas relacionados à Mobilidade Urbana de São Paulo irá requerer um protocolo de comunicação único, favor

esclarecer se já existe uma definição para este protocolo e de quem será a responsabilidade pelas integrações.

- **Resposta:**

O protocolo será definido pela SPTRANS com base em padrões abertos já existentes em conceitos de Sistemas de Transportes Inteligentes, conhecidos pela sigla ITS. A integração do protocolo proprietário com o protocolo a ser definido será responsabilidade do concessionário(s) e seu respectivo(s) fornecedor(es).

Questão 110:

Quando ao item 7.5. Investimentos Estimados do Anexo 7-A do Edital, encontra-se, na tabela 7.5.1., linha 3, referência à rubrica “tecnologia”. No entanto, não foi disponibilizada a memória detalhada dos elementos de tecnologia previstos neste ponto. A administração pode desdobrar o requisito, a fim de facilitar a orçamentação do item tecnologia?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 111:

Quando ao item 7.5. Investimentos Estimados do Anexo 7-A do Edital, no caso das câmeras são referenciados valores para 4 (quatro) câmeras. Favor esclarecer se este número é suficiente para atender a todas as dimensões dos veículos (articulados, p. ex.) que compõe a frota?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 112:

Quando ao item 7.5. Investimentos Estimados do Anexo 7-A do Edital, no caso dos painéis são referenciados valores para quantidade de painéis? Isto é valido para atender a todas as dimensões de veículos que compõe a frota?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 113:

Quando ao item 7.5. Investimentos Estimados do Anexo 7-A do Edital, no caso de áudio são referenciados valores para 4 (quatro) auto falantes. Isto é valido para atender a todas as dimensões de veículos que compõe a frota?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 114:

Quando ao item 7.5. Investimentos Estimados do Anexo 7-A do Edital, os valores relativos à instalação e posta em marcha da tecnologia embarcada não estão discriminados nos valores de referência. Em face disto, qual será este valor?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 115:

Quando ao item 7.5. Investimentos Estimados do Anexo 7-A do Edital, os valores relativos a serviços e manutenção de hardware e de software não foram apresentados. Qual será este valor?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 116:

Quando ao item 7.5. Investimentos Estimados do Anexo 7-A do Edital, na tabela 7.5.3., software aplicados, na linha que faz referência a “Equipamentos embarcados”, o entendimento que se deve dar diz respeito a software embarcado?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 116:

Os valores de referência para a contratação da solução embarcada devem ser entendidos enquanto o conjunto de elementos (UCP, Terminal do Motorista,

Câmeras, Contador de Passageiros, áudio) ou poderão ser adquiridos de forma independente da solução global e posteriormente integrados à solução?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 117:

Em caso da existência no operador de algum dos periféricos exigidos, a integração deverá ser submetida a homologação?

- **Resposta:**

Sim, o fornecedor deverá comprovar que seu conjunto de equipamentos atende às especificações publicadas.

Questão 118:

O WIFI será submetido às características da solução embarcada, especialmente no tocante a conexões, capacidade de transmissão de dados, resistência a vibração, atendimento ao IP67, garantia de disponibilidade etc.?

- **Resposta:**

A especificação do WiFi será disponibilizada no Edital.

Questão 119:

Como será tratado o sigilo de dados dos usuários e da bilhetagem (transações com conteúdo financeiro)?

- **Resposta:**

Não está prevista a integração do tráfego de dados do WIFI com o tráfego de dados de transação da bilhetagem.

Questão 120:

O **Anexo 7-A ao Edital, no item 7.5. Investimentos**, é insuficiente para a completa orçamentação do projeto pelos licitantes. Isto pode denotar favorecimento a licitantes que conheçam a estrutura de custos da PMSP e prejudicar a competitividade do certame.

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 121:

O **Anexo 7-A ao Edital, no item 7.5. Investimentos, tabela 7.5.3.**, contém uma estrutura de custos não usual para projetos semelhantes, uma vez que prevê investimentos da ordem de R\$ 170 milhões para software de planejamento e R\$ 30 milhões para software de operação e controle. Normalmente, em projetos semelhantes, a proporção de gastos é de 80% do custo total de software para operação e controle 20% para o software de planejamento. Isto pode apontar um subestimação dos custos com software de operação e controle, o que poderá ocasionar prejuízos à qualidade e funcionalidades deste. Favor esclarecer.

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 122:

Informações aos Usuários (Anexo 7-A, Item 7.3.4.5)

É citada a demanda de *"permitir que o motorista, através da interface gráfica possa ajustar o volume dos anúncios de utilidade pública e também dos anúncios de próxima parada e de possíveis transferências"*. Entendemos que dessa forma o motorista poderá, ao seu livre critério, aumentar, abaixar ou até zerar o volume do anúncio, o que pode prejudicar o real beneficiado dessa funcionalidade que é o passageiro. Nesse sentido entendemos que essa funcionalidade deveria ser retirada da especificação. Esse entendimento está correto?

Ainda no escopo de informações ao usuário é previsto que *"deverá ser possível, através de solicitação de cadastro dos usuários, o envio de SMS (Short Message Service) com informações sobre paradas, linhas, condições de operação, etc"*. Sabendo que essa é uma tecnologia de alto custo de manutenção para a prestação do serviço e que o custo desse tipo de mensagem é hoje grande ao usuário, frente a alternativas como pacotes de dados. Sabendo ainda que existem implicações técnicas adversas a essa abordagem, tais como a ausência de garantia de entrega ao usuário e tempo de resposta demorado frente a demanda do passageiro (que pode levar ao cenário de tentativa de uso e retorno após o momento em que a informação seria útil). Nesse sentido entendemos que essa funcionalidade deveria ser opcional. Esse entendimento está correto?

- **Resposta:**

Entendemos que a capacidade de controlar localmente o volume dos anúncios é uma funcionalidade importante, pois:

- os equipamentos que fazem parte dessa solução podem sofrer alterações em sua regulação; e

- dependendo do horário do dia e do barulho externo ao ambiente do veículo, pode ser necessário um maior ou menor volume dos anúncios.

Portanto, as alterações elencadas podem ser minimizadas pelo controle do motorista.

Já em relação ao SMS, existem diversos modelos de tarifação de mensagens, inclusive os que o próprio interessado em recebê-las é o responsável pelo seu pagamento. O texto visa estipular uma funcionalidade técnica que deverá estar disponível, sem entrar em questões sobre o modelo de negócio.

Questão 123:

Operação (Anexo 7-A, Item 7.3.4.3)

Nesse ponto, existe a demanda de incluir o controle e gestão de veículos auxiliares. Conhecido que há grande variedade de veículos de apoio, em modelos, marcas e mesmo tipos, e que a tecnologia embarcada prescrita é focada nos ônibus do transporte público municipal, entende-se que o monitoramento desses veículos deverá limitar-se a determinação de seu posicionamento e seu caráter operacional, retirando a necessidade de telemetria. Esse entendimento está correto?

- **Resposta:**

A sugestão foi aceita e será promovido acréscimo de informações no Edital.

Questão 124:

Anexo 7-A, Item 7.3.2 até 7.3.3.3

É demandada a presença de ferramenta de ajuste dinâmico da operação. Entendemos que o uso dessa ferramenta depende de adaptações nos processos de planejamento, operação e controle do transporte público aplicados sobre o grande volume operacional da cidade de São Paulo. Assim, tal ferramenta deveria ser entregue somente após tal adequação, prevista para os primeiros 24 meses do projeto. Esse entendimento está correto?

- **Resposta:**

Entendemos que a ferramenta de ajuste dinâmico mencionada refere-se ao sistema de planejamento previsto, e que assim como os demais sistemas centrais deve ser implementada de acordo com o cronograma do CCO.

Questão 125:

Anexo 7-A, Item 7.2.2.10 e Item 7.5.2 - Contador de passageiros

A seção 7.5.2 expõe a tabela que prevê a adoção do equipamento embarcado Contador de Passageiros a partir do 25º mês de operação. Porém, a homologação da tecnologia embarcada, cujo processo está em curso atualmente, requer a

homologação de solução embarcada já com esse periférico. Entende-se que, quando chegar o momento da implantação do hardware correspondente, este poderá estar defasado, frente a novas tecnologias que venham surgir. Assim sendo, sugerimos que a homologação do Contador de Passageiro ocorra em momento mais próximo da sua implantação, exigindo-se no processo atual que a UCP disponha de porta de comunicação para futuramente conectar-se ao Contador.

- **Resposta:**

O procedimento de homologação visa garantir que a solução funcione em todo o seu conjunto. Homologar parte agora garante somente o funcionamento dessa parte e não garante que a parte faltante será compatível com a parte a ser homologada no futuro, podendo vir a condenar a parte já instalada.

Caso novas tecnologias venham a ser disponibilizadas no futuro, o fornecedor deve incorporá-las em seu projeto e submeter o novo conjunto para homologação, conforme previsto no Caderno II.

Questão 126:

Anexo 7-A, Item 7.2.2.11 - Cabeamentos

Dada à heterogeneidade de frota, e as diferentes configurações de instalação que serão requeridas, seria prudente estabelecer um comprimento mínimo para o cabeamento entre os equipamentos que compõem a solução. (Exemplo: o comprimento mínimo de homologação do cabeamento UCP e o Terminal de Dados do Motorista deverá ser de 5 metros).

- **Resposta:**

O fornecedor deverá utilizar o cabo compatível com a sua solução para atender os mais diversos modelos de ônibus existentes na frota, sem perda da qualidade do tráfego de informações causada por interferência e atenuação de sinal de comunicação.

Questão 127:

Anexo 7-A, Item 7.3.2 - Arquitetura Geral da Solução

Com relação à arquitetura geral do sistema, seria aceitável incluirmos funções para os terminais e garagens, dadas suas participações na rotina operacional e a concentração de veículos, que favorece a troca de arquivos de dados mais pesados com os equipamentos embarcados, eventualmente considerando-os como uma das camadas expostas na Figura 19?

- **Resposta:**

As garagens e terminais são previstos na solução como meios de comunicação entre os veículos e o CCO. Informações sobre a operação poderão ser obtidas pelas

garagens e terminais por meio do sistema central. As arquiteturas mais modernas de sistemas de controle e operação centralizam os dados e distribuem informações aos atores do sistema, evitando que dados se percam ou sejam manipulados por sistemas descentralizados.

Questão 128:

Anexo 7-A, Item 7.5

Inicialmente acreditamos ser oportuno incluir na tabela 7.5.2 a observação da conversão de dólares para reais que consta na tabela 7.5.3, dada a dinâmica atual da cotação da moeda americana, e a participação de componentes importados nos diversos equipamentos embarcados.

- **Resposta:**

A informação será introduzida. Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 129:

Anexo 4-8, 3.3 - Custos

Na seção 7.5 são informados os investimentos em equipamentos, infraestrutura e softwares, num detalhamento bastante razoável. Entretanto, quando tratados a partir do item 3.3 do anexo 4-8, os custos mensais atribuídos ao CCO não foram considerados em detalhes, não se identificando quais seriam as parcelas dos custos mensais referentes a operação (que inclui a mão de obra) , manutenção de hardware , de software e da infraestrutura, comunicação e processamento de dados do CCO . Além disso, o valor nos parece insuficiente para cobrir todos os custos mencionados. Seria importante destacar aquelas parcelas, o que contribuiria para o ajuste de valores, e correto cálculo sobre o retorno dos proponentes, e ainda facilitaria eventuais estudos futuros sobre reequilíbrios econômico-financeiros.

- **Resposta:**

A planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 130:

Solicita que seja examinada a função de **contagem de passageiros** da solução **HopON**, da qual é representante no Brasil.

Informa que o **HopOn** é uma plataforma inteligente de pagamento e bilhetagem para transporte público disponível para transporte público tais como ônibus, trens, metro, bicicletas.

Informa ainda que, como esta plataforma tem muitas funcionalidades, neste momento fala da sua função de contagem de passageiros.

Informa também que o modo como o **HopOn** funciona é muito simples. Ele requer,

por exemplo, no caso de um ônibus, que seja instalado um aparelho chamado **HopOn Beacon**. Através do telefone celular do passageiro e o **HopOn Beacon** consegue disponibilizar várias informações, dentre elas a **contagem de passageiros**. Informa ainda que o custo do **HopOn Beacon** é de US\$ 50,00.

- **Resposta:**

O edital descreve requisitos técnicos e de precisão da solução que deverá ser instalada na frota. A solução do autor deve atender aos requisitos especificados para ser considerada pelas concessionárias.

Questão 131:

ITENS DO EDITAL: Item 3.33 – A concessionária deverá providenciar a instalação do sistema WI-FI, pontos de carga 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 a partir da assinatura do contrato, para implantação do WI-FI.

ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO:

Ocorre que foi promulgada portaria que trata do serviço de conexão gratuita de sinal de internet através dos equipamentos de bilhetagem eletrônica (Validadores). Dessa forma só poderemos utilizar o serviço exclusivamente da empresa fornecedora de validadores?

- **Resposta:**

A portaria não fala em exclusividade, mas sim em autorização das empresas que já possuem validadores.

Questão 132:

Quanto aos chips de dados 3G para compartilhamento da internet, o custo e negociação com operadoras de telefonia ficará sob a responsabilidade dos concessionários ou se manterá sob a responsabilidade da SPTrans, conforme ocorre com os chips dos equipamentos de AVL?

- **Resposta:**

As atividades de negociação e os custos de comunicação celular serão responsabilidades das empresas autorizadas que já possuem validadores e dos concessionários.

Questão 133:

A SPTrans irá determinar os controles de acesso nos roteadores (as restrições de acesso)?

- **Resposta:**

A restrição de acesso está prevista no item 7.2.2.11 na linha 164 da tabela que trata do assunto.

Questão 134:

O fornecedor dos equipamentos de WI-FI disponibilizará um link para gerenciamento das garagens?

- **Resposta:**

Não há relação entre fornecimento de equipamentos WI-FI e links de gerenciamento das garagens.

Questão 135:

Será determinada a quantidade de veículos a ser instalado o sistema de WIFI ou contemplará toda a frota deverá conter tal conexão?

- **Resposta:**

O sistema de WI-FI está previsto para ser implementado em 100% da frota de acordo com o plano de implantação que será definido pela SPtrans e terá como base a idade da frota, a linha que circula, o tipo de veículo, etc.

Questão 136:

(Capítulo VIII do edital) Quais serão os critérios de avaliação dos fornecedores de sistemas de planejamento? Serão solicitadas referências de âmbito nacional e internacional? As experiências em operações similares serão contempladas?

- **Resposta:**

As funcionalidades mínimas dos Sistemas de Planejamento, Operação e Controle estão detalhadas no Edital. A própria SPTRANS avaliará o fornecimento referente ao atendimento das especificações, facilidade de uso, tempo de resposta, navegabilidade e facilidades de manutenção e emitirá o aceite referente aos itens especificados.

Questão 137:

Quais são os fornecedores habilitados pelos órgãos indicados pela SPTRANS a participar do pleito?

- **Resposta:**

Serão todos os fornecedores que passarem pelo processo de homologação realizado pelos Órgãos designados pela SPTRANS.

Questão 138:

Como será o procedimento de implementação no que se refere a manuais explicativos, atendimento, etc.?

- **Resposta:**

Devem ser fornecidos em idioma Português.

Questão 139:

Que tipo de manutenção está previsto para o sistema de planejamento?

- **Resposta:**

Será promovida alteração do item 7.4.21.2 do Anexo 7.A com o seguinte texto: "... de terceiro nível e Manutenção do Software (correções de falhas e atualizações de versões)".

Questão 140:

Qual a rubrica orçamentária e o valor para a manutenção do sistema de planejamento durante os 20 (vinte) anos em contrato conforme edital proposto?

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 141:

Sugestão: A forma de pagamento desta manutenção deve ser mensal, logo após o período de instalação, ou seja, durante aproximadamente 240 (duzentos e quarenta) Meses de contrato de manutenção .

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 142:

Sugestão: Definir qual será o índice de reajuste e correção do contrato anual de

manutenção.

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 143:

Quem será o responsável pelo pagamento das licenças de software e pelo pagamento da implantação do sistema? De que forma e através de quem os referidos pagamentos serão feitos?

- **Resposta:**

Todos os investimentos serão de responsabilidade dos operadores.

Questão 144:

QUESTIONAMENTOS ACERCA DO ANEXO 7-A DO EDITAL

4.1.1. O Item 7.2.7.1 do Edital, que trata dos Testes de Homologação e Certificação, afirma:

- a. na linha 6 da tabela 7.2.2.1 – **Unidade Central de Processamento**, que “a UCP e seus componentes, bem como periféricos embarcados, cabos, antenas e suportes deverão possuir a robustez necessária para a operação veicular, IP31”; e
- b. na linha 63 da tabela 7.2.2.3 – **Terminal de dados do Motorista**, que “o terminal do motorista deverá ser robusto, padrão industrial, com encapsulamento mínimo IP54 (*Ingress Protection*)”.

Diante disto, considerando a necessidade de que os computadores embarcados (UCP) e *displays* embarcados de interface do motorista podem ser apresentados em versões independentes ou conjugados, qual IP deverá ser adotado para as versões conjugadas? Caso não haja parâmetro já estabelecido, sugere-se a adoção do IP51.

- **Resposta:**

No caso de apresentação de solução conjugada deve-se atentar para o maior nível de robustez especificado dentre os equipamentos, que no caso do exemplo será IP 54.

Questão 145:

Considerando o item 7.2.1.2., letra k, do Anexo 7-A do Edital, em caso da desvinculação do Wi-fi da UCP SAO, bem como a desnecessidade da homologação e certificação para este componente, como se operará a garantia de transferência de dados relativos a operação, especialmente no que se refere a confiabilidade dos dados? Tal responsabilidade será alocada ao fornecedor da Solução SAO ou do fornecedor dos validadores?

- **Resposta:**

As especificações do WIFI serão incluídas no documento relativo ao Edital.

Questão 146:

O item 7.3.4. do Edital prevê os números de posições de operadores. Considerando (i) que diferentes soluções apresentadas pelos licitantes podem requerer diferentes números de operadores, e (ii) que se trata de um item gerador de custeio, aquela disposição deve ser considerada como indicativa ou obrigatória?

- **Resposta:**

Mínimo é obrigatório.

Questão 147:

O item 7.5 – Investimentos estimados – do Anexo 7-A do Edital, na tabela 7.5.1., na linha 3, faz referência ao item “tecnologia”. Inobstante a existência de tal previsão, o detalhamento dos elementos de tecnologia que deverão ser empregados para tanto não foi apresentado. Sendo assim, solicitamos que tal detalhamento seja desdobrado de acordo com cada requisito, com o intuito de facilitar a elaboração da memória de cálculo referente ao item sob análise.

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 148:

O item 7.5 – Investimentos estimados – do Anexo 7-A do Edital, na tabela 7.5.3. trata dos softwares aplicados. Na linha que faz referência a “equipamentos embarcados”, o entendimento correto se trata dos *softwares* embarcados? Em caso positivo, requer-se que sejam especificadas tais funcionalidades, ou que se faça referência ao item do Edital em que tais funcionalidades possam ser localizadas.

- **Resposta:**

Questão 149:

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

4.1.2. Conforme mencionado nos questionamentos apresentados em 10.08.2015, o Edital não contempla exigência de atestação (qualificação técnico-operacional) relativa a parcela relevante do objeto licitado, notadamente sobre

os serviços de ITS detalhados no Anexo 7-A ao Edital. Desta forma, objetivando evitar eventual violação aos princípios da isonomia e da licitação (Constituição Federal, art.37, XXI), na medida em que, de um lado, privilegiar-se-á necessariamente licitantes incapazes ou inaptos para a realização daquela parcela específica do objeto, e de outro lado, colocar-se-á em risco o próprio interesse público, pois a execução do objeto torna-se incerta, propõem-se que sejam exigidos os seguintes atestados para um quantitativo mínimo de 60% (sessenta por cento) dos ônibus urbanos que deverão ser utilizados na concessão, em uma única região urbana com no mínimo 60%(sessenta por cento) do número estimados de habitantes daquele objeto da presente licitação:

a) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que demonstre que a empresa fornecedora proveu e implantou o Sistema de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota e da operação de transporte público.

b) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que demonstre que a licitante forneceu computadores embarcados (UCP) e displays embarcados de interface do motorista (conjugado ou não ao computador embarcado) para Sistema de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota e da Operação de Transporte Público.

c) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que demonstre que a licitante forneceu softwares embarcados e de *backoffice* de Sistema de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota e da Operação de Transporte Público.

d) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que demonstre que a licitante prestou serviços de natureza contínua de manutenção dos equipamentos e softwares embarcados e de *backoffice* de Sistema de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota e da Operação de Transporte Público;

e) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que demonstre que a licitante prestou serviços de natureza contínua de suporte técnico para equipamentos e softwares embarcados e de *backoffice* de Sistema de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota e da Operação de Transporte Público.

f) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que demonstre que a licitante forneceu e implantou Sistema de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota e da Operação de Transporte Público, que operou em conjunto e foi integrado co Software de Planejamento, Otimização e Despacho fornecido pela própria licitante ou por terceiros;

g) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que

demonstre que a licitante forneceu e implantou Sistema de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota e da Operação de Transporte Público, que operou em conjunto com Software de Alocação de Veículos e Tripulação fornecido pela própria licitante ou por terceiros;

h) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que demonstre que a licitante realizou a instalação e manutenção de Sistema de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota da Operação de Transporte Público;

i) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que demonstre que a licitante realizou a integração de subsistemas como CFTV, Contador de Passageiros, Painéis de Mensagem Variáveis (PMV) Wifi ao computador (UCP) como solução de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota e da Operação de Transporte Público;

j) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que demonstre que a licitante forneceu e implantou Sistema de Informação ao Usuário (SIU) para Sistema de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota e da Operação de Transporte Público, com dados em tempo real e previsão dinâmica de chegada do veículo via *WEB*, dispositivos móveis e PMVs (Painéis de Mensagens Variáveis) em Pontos de Parada, corredores ou terminais integrados; e

k) comprovação de capacidade técnica fornecido por pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, estabelecida ou não no Brasil, que demonstre que a licitante forneceu e implantou Sistema de ITS no âmbito do Gerenciamento, Monitoramento e Controle de Frota e da Operação de Transporte Público, que está ou tenha estado em operação em conjunto e foi integrado com Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), dispositivos embarcados de aviso de próxima parada (por painéis e por som), central de dados veicular de telemetria fornecidos pela própria licitante ou por terceiros.

- **Resposta:**

Tendo em vista que a implantação do CCO constitui obrigação acessória da concessão, caberá às concessionárias verificar a capacidade das empresas que vierem a ser contratadas. E as funcionalidades mínimas dos Sistemas de Planejamento, Operação e Controle estão detalhadas no Edital. A SPTRANS avaliará o fornecimento referente ao atendimento das especificações, facilidade de uso, tempo de resposta, navegabilidade e facilidades de manutenção e emitirá o aceite referente aos itens especificados no momento oportuno. Será incluído item relativo às especificações do WI-FI. Será apresentada nova planilha de valores de referência.

Questão 150:

Estamos solicitando a esta comissão, uma proposta de revisão sobre valores

mencionados a criação do CCO neste edital, os valores apresentados estão muito acima dos que constatamos em outros municípios.

- **Resposta:**

Em relação aos investimentos previstos, a planilha de valores de referência será atualizada.

Questão 151:

7-A CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL

7.1.5.1.1 CCO

O CCO tem as seguintes missões:

Inclusão: Dar transparência aos dados a ela enviados para maior controle social da população na prestação dos serviços

- **Resposta:**

Sugestão acatada. Será promovida alteração no Edital.

Questão 152:

Adicionar ao Artigo 7.2.2.7 (Anexo 7-A) “Painel Interno de Mensagens Variáveis” e ao Artigo 7.2.2.12 “Sistema de Áudio” os itens:

- Indicação e aviso das paradas – e preferencialmente de pontos referência (hospital, posto do INSS, Poupatempo, etc);
- Indicação de conexões dentro do sistema e com outros sistemas (terminais, metrô, trem e ciclovia), como ocorre no Metrô;

- **Resposta:**

Sugestão acatada.

Questão 153:

Mover o item “Mensagens Institucionais pré-definidas” do Artigo 7.2.2.7 (anexo 7-A) para o sistema de mídia televisiva (vide item abaixo);

- **Resposta:**

O Painel Interno de Mensagens Variáveis previsto no Anexo 7-A é independente do sistema televisivo contido no Anexo 5-1-1.

Questão 154:

Adicionar um “Artigo 7.2.2.12” no Anexo 7-A, ditando o que deve ser apresentado no conteúdo do “Sistema de Mídia Televisiva” (apresentado no Anexo 5-1-1, Artigo

11.24.25):

- 33% de “Mensagens Institucionais pré-definidas” e outras informações da prefeitura, SPTrans, CET e SMT; 33% de propaganda e entretenimento; e 33% de mensagens sobre a linha e o sistema de transporte integrado a ela, incluindo: Nome da parada, nome das próximas 2 ou 3 paradas, tempo estimado de viagem para as próximas paradas, Mensagens enviadas em tempo real pela UCP e/ou CCO, Indicação de pontos de referência na proximidade, indicação de conexões com o sistema e com os outros sistemas (terminais, metrô, trem e ciclovias); Também há a possibilidade de divisão de tela entre as informações e propagandas como ocorre em outros países.

- **Resposta:**

O Painel Interno de Mensagens Variáveis previsto no Anexo 7-A é independente do sistema televisivo contido no Anexo 5-1-1.

Questão 155:

Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

MINUTAS GRUPOS ESTRUTURAL, ARTICULAÇÃO REGIONAL E DISTRIBUIÇÃO
CAPÍTULO XIX – DOS DEVERES DA CONCESSIONÁRIA

Item 41.1.4 (grupos estrutural e articulação regional), item 26.1.4 (grupo distribuição)

“Operar somente com tripulação devidamente capacitada e habilitada, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público”.

Proposta

A este item, incluir dois subitens:

“41.1.4.1 será considerada capacitada e habilitada a tripulação (motorista e, se houver cobrador) que realizar cursos de orientação ao convívio no trânsito focado em pedestres e pessoas em bicicleta, cujos moldes serão definidos pelo Poder Público”.

“41.1.4.1.1 até o fim do primeiro ano da vigência do contrato, deverá ser alcançada a capacitação de pelo menos 50% dos motoristas de cada um dos lotes licitados. Até o fim do segundo ano da vigência do contrato, deverá ser alcançada a totalidade da tripulação (motoristas e cobradores) de todos os 27 lotes citados”.

Esta proposta deve ser contemplada conjuntamente à proposta nº 07 deste documento

- **Resposta:**

O assunto será tratado no Anexo VII – B – Controle e Monitoramento da Operação.

Questão 156:

Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

Anexo VIII - CONTRATO (grupo estrutural, articulação regional e distribuição)

Anexo 8-A. MINUTA DE CONTRATO.

CLÁUSULA QUINTA – DAS PENALIDADES

5.1.2 Multa:

5.1.2.2 Tabela de Eventos ou Ocorrências e Valores das Multas

Item 38

“Não implantar, no prazo e forma consignados no Edital e seus Anexos, em conjunto com as demais concessionárias, o Centro de Controle Operacional – CCO, conforme padrões e especificações estabelecidas nos Anexos VII do Edital; 430 mil tarifas”

Proposta

Mudar o texto no campo da multa para: “430 mil tarifas por mês”

- **Resposta:**

O novo texto constará da Tabela de Eventos ou Ocorrências.

Questão 157:

Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO IV – POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS
(grupo estrutural, articulação regional e distribuição)

ANEXO 4.8 METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE

Item 2.2.1

Proposta

Fazer do CCO uma ferramenta de medição, além do controle, da operação do transporte público sobre rodas. Os dados de saída e chegada dos ônibus às garagens e Terminais, assim como excesso de velocidade (medida via GPS) devem computar em um fator a ser incluído no cálculo do IQ, sendo este fator menor ou igual a 1.

- **Resposta:**

O CCO é uma ferramenta de medição da operação do transporte público. Com base nos dados brutos coletados pelos equipamentos embarcados será possível a geração de relatórios para extração de informações e tomada de decisão.

Questão 158:

Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO V – PADRÕES TÉCNICOS DOS VEÍCULOS, INFRAESTRUTURA BÁSICA DAS GARAGENS, INFRAESTRUTURA PARA BILHETAGEM ELETRÔNICA (grupo estrutural, articulação regional e distribuição)

ANEXO 5-3 INFRAESTRUTURA PARA BILHETAGEM ELETRÔNICA

Item 5.3.2.1

“Bloqueio Eletrônico (igual ao número de veículos da frota mais a reserva

técnica – montados, instalados e funcionando)

Proposta

Que os parênteses (aquisição opcional) em “Equipamentos de manutenção” e em “Materiais sobressalentes para manutenção” sejam extraídos desse item.

- **Resposta:**

A tecnologia do sistema de bilhetagem não é escopo do Edital. O documento em questão é uma referência do que está implementado e precisará ser integrado aos novos equipamentos que serão embarcados conforme previsto no Anexo 7-A.

Questão 159:

Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO V – PADRÕES TÉCNICOS DOS VEÍCULOS, INFRAESTRUTURA BÁSICA DAS GARAGENS, INFRAESTRUTURA PARA A BILHETAGEM ELETRÔNICA (grupos estrutural, articulação regional e distribuição)

ANEXO 5-3 INFRAESTRUTURA PARA BILHETAGEM ELETRÔNICA

Item 5.3.3.1

“O Validador Eletrônico, além de ler dados e decrementar créditos do cartão do passageiro, também pode registrar informações sobre a viagem que está sendo realizada”

Proposta

Trocar a palavra “pode” pela palavra “deve”. Isto é, escrever da forma “O Validador Eletrônico, além de ler dados e decrementar créditos do cartão do passageiro, também deve registrar informações sobre a viagem que está sendo realizada”

- **Resposta:**

A tecnologia do sistema de bilhetagem não é escopo do Edital. O documento em questão é uma referência do que está implementado e precisará ser integrado aos novos equipamentos que serão embarcados conforme previsto no Anexo 7-A.

Questão 160:

Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO V- PADRÕES TÉCNICOS DOS VEÍCULOS, INFRAESTRUTURA BÁSICA DAS GARAGENS, INFRAESTRUTURA PARA A BILHETAGEM ELETRÔNICA (grupo estrutural, articulação regional e distribuição)

ANEXO 5-3 INFRAESTRUTURA PARA BILHETAGEM ELETRÔNICA

Item 5.3.4.2

“Deve-se dar preferência a equipamentos de arquitetura aberta”

Proposta

Trocar “Deve-se dar preferência a (...)” por “Devem ser usados (...)”

- **Resposta:**

A tecnologia do sistema de bilhetagem não é escopo do Edital. O documento em questão é uma referência do que está implementado e precisará ser integrado aos novos equipamentos que serão embarcados conforme previsto no Anexo 7-A.

Questão 161:

Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO V – PADRÕES TÉCNICOS DOS VEÍCULOS, INFRAESTRUTURA BÁSICA DAS GARAGENS, INFRAESTRUTURA PARA BILHETAGEM ELETRÔNICA (grupo estrutural, articulação regional e distribuição)

ANEXO 5-3 INFRAESTRUTURA PARA BILHETAGEM ELETRÔNICA

Item 5.3.14

“A manutenção de todo sistema, englobando os componentes descritos no item 5.4.2, é de inteira responsabilidade do FORNECEDOR”

Proposta

A manutenção dos equipamentos deve estar a cargo do Fornecedor e da Operadora, sendo esta a principal interessada (por ser ela a sofrer auditoria), como indicado no item 5.3.1.

- **Resposta:**

A tecnologia do sistema de bilhetagem não é escopo do Edital. O documento em questão é uma referência do que está implementado e precisará ser integrado aos novos equipamentos que serão embarcados conforme previsto no Anexo 7-A.

Questão 162:

Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO V – PADRÕES TÉCNICOS DOS VEÍCULOS, INFRAESTRUTURA BÁSICA DAS GARAGENS, INFRAESTRUTURA PARA BILHETAGEM ELETRÔNICA (grupo estrutural, articulação regional e distribuição)

ANEXO 5.1.1 MANUAIS DOS PADRÕES TÉCNICOS DOS VEÍCULOS

Item 11.24.5 Sistema de Mídia Televisiva

Proposta

Replicar a informação do item 7.1.1.2, anexo 7-A, referente ao uso dos monitores também para informações ao usuário embarcado, também no item 11.24.5, anexos 5.1.1 e 5.1.2.

- **Resposta:**

O Painel Interno de Mensagens Variáveis previsto no Anexo 7-A é independente do sistema televisivo contido no Anexo 5-1-1.

Questão 163:

Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO VII – GESTÃO OPERACIONAL DO SERVIÇO CONCEDIDO (grupo estrutural, articulação regional e distribuição)

ANEXO 7-A – Centro de Controle Operacional

Item 7.1.5.1 Concepção dos Sistemas de Planejamento, Operação e Controle

“O Sistema será estruturado em uma arquitetura coerente baseada em três níveis:

- *CCO – Centro de Controle Operacional*
- *Garagens*
- *Veículos”*

Proposta

Incluir nesse item os terminais operados por COT

- **Resposta:**

O CCO foi concebido sob o conceito de concentrador de todos os dados de Planejamento, Operação e Controle do sistema de transporte sobre pneus. Todas as funcionalidades de gestão de garagens e terminais serão obtidas por meio de acesso aos dados armazenados no CCO, sendo os terminais, portanto, um cliente de dados do CCO. A referida arquitetura caracteriza o fluxo de coleta de dados embarcados, que podem ser transmitidos diretamente dos veículos ao CCO ou por meio da infraestrutura de rede WIFI disponibilizada pelas garagens.

Questão 164:

A caminhabilidade deve estar inserida em todos os espaços relacionados ao Sistema de Transporte Coletivo, quais sejam: terminais de ônibus, pontos de conexão e transferência, paradas em ruas e em corredores, calçadas do entorno, assim como travessias de acesso. Todos esses espaços precisam ter pavimentos largos, uniformes, regulares, acessíveis, sem buracos ou obstáculos. As entradas e saídas de terminais, assim como seu entorno, precisam ser tão amplas e acessíveis quanto seu interior. Os acessos, como travessias, cruzamentos, precisam também de toda atenção para comportar, com conforto e segurança, o fluxo de pessoas que utilizam o Sistema.

Sinalização também contribui para a caminhabilidade: ao saber onde ir, os trajetos são muito curtos, eficientes e seguros. Não basta ônibus de última geração – é preciso calçadas e travessias de qualidade também.

Além disso é necessário atentar para a informação aos usuários dos ônibus. Os deslocamentos pela cidade são muito mais confortáveis e eficientes quando se sabe onde pegar um ônibus, onde descer do ônibus, quando tempo demorará o trajeto e

como será a baldeação. É essencial que os ônibus disponham de informações básicas dentro deles, indicando pontos de parada, conexões e horários. Se a tecnologia existe, se equipamentos de áudio e vídeo já estão previstos nos carros, por que não garantir esse serviço essencial aos passageiros, que aumentaria a qualidade do deslocamento?

- **Resposta:**

Os veículos terão Painéis Internos de Mensagens Variáveis (PMV's) e Sistemas de Áudio. Deste modo, o usuário terá disponibilidade de informações no interior dos veículos da rede, como sugere o interessado.

Questão 165:

A nova organização do Sistema em rede proposta promete “uma melhor leitura do sistema pelo usuário, que passa a ter um “mapa mental” das principais ligações e locais de conexão da rede, analogamente com o que ocorre no sistema metroferroviário, com suas linhas e estações” (Anexo I, página 96). A informação ao usuário passa a ser um item fundamental para a qualificação do serviço, como é afirmado no Anexo I. Porém, por mais lógica e intuitiva que seja essa rede, um “mapa mental” simplesmente não é suficiente para o usuário transitar com eficiência pelo Sistema. É importante o usuário ter disponibilidade de informações tanto nos equipamentos de acesso à rede (terminais, conexão. abrigos), quando no interior dos veículos da rede.

- **Resposta:**

Os veículos terão Painéis Internos de Mensagens Variáveis (PMV's) e Sistemas de Áudio. Deste modo, o usuário terá disponibilidade de informações no interior dos veículos da rede, como sugere o interessado.

GRUPO IV

1. PROPOSTA

- Editais para os grupos “Estrutural”, “local de Distribuição” e “Local de Articulação Regional”.

Redações atuais:

“3.27. É vedada a qualquer tempo a prestação dos serviços com veículo cuja idade de fabricação do chassi seja superior a 10 (dez) anos. A frota para prestação dos serviços deverá ter idade média de, 05 (cinco) anos”.

Proposta:

“3.27. É vedada a qualquer tempo a prestação dos serviços com veículo cuja idade de fabricação do chassi seja superior a 10 (dez) anos. A frota para prestação dos serviços deverá ter idade média de, no máximo, 05 (cinco) anos”.

Justificativa: Visa somente adequar os textos, permitindo que a frota possa ter idade média inferior a 5 anos.

Resposta: A sugestão foi aceita e será incorporada ao edital.

2. PROPOSTA

- Edital do sistema estrutural:

3.27.6. Pelo menos 80% da frota deverá atender a fase mais recente do Proconve para ônibus a partir do quinto ano de vigência dessa fase.

3. PROPOSTA

- Edital do sistema local de articulação regional – Lote ARO:

3.27.6. Pelo menos 80% da frota deverá atender a fase mais recente do Proconve para ônibus a partir do quinto ano de vigência dessa fase.

4. PROPOSTA

- Edital do sistema local de articulação regional – Demais Lotes:

3.27.6. Pelo menos 50% da frota deverá atender a fase mais recente do Proconve para ônibus a partir do quinto ano de vigência dessa fase.

5. PROPOSTA

- Edital do sistema local de distribuição:

3.27.6. Pelo menos 50% da frota deverá atender a fase mais recente do Proconve para ônibus a partir do quinto ano de vigência dessa fase.”

Resposta (2 a 5): A renovação da frota que consta no edital, ou seja, aquela que se baseia na vida útil de 10 anos e na idade média de no máximo 05 anos, atende perfeitamente aos quesitos ambientais não causando maiores custos ao sistema de transporte.

6. PROPOSTA: Entendemos ainda que os Editais devem prever uma política progressiva de redução do uso de combustíveis fósseis para os ônibus urbanos. Neste sentido, consideramos que o atendimento à Lei Municipal nº 14.933/09, prevista no item 3.31, já contempla uma ação com este objetivo.

Resposta: A Lei 14.933/09 faz parte do arcabouço legal do edital de licitação, não sendo opcional a sua observação. Fatos supervenientes serão tratados de modo tempestivo.

7. SUGESTÃO: “Este anexo trata dos manuais técnicos da nova frota que entrará em operação a partir da licitação. Entendo que há necessidade de se incluir a existência de uma pequena sala técnica com rack (escondida no saguão do

ônibus) para acomodar os equipamentos de ITS já com saídas e furos para o cabeamento próprio além das tubulações específicas para passar os cabos sem danificar a carroceria veicular durante as implantações dos equipamentos assim tornando viável e confiável a manutenção dos mesmos”.

Resposta: No Manual de Padrões Técnicos de Veículos, Anexo V, item 5.1.1 do Edital, em seu subitem 11.24, pg. 58, é estabelecido que o ônibus deve estar preparado para receber, no mínimo, os acessórios ali listados. A mesma exigência consta no subitem 3.24 do Edital. A concepção do projeto e a localização física no veículo, de cada acessório, devem ser apresentadas à SPTrans para análise e aprovação. Portanto, dada a grande diversidade de tipos/modelos de carrocerias no mercado, haverá na mesma magnitude, diversidade de projetos, que indica a análise técnica caso a caso, como definida no Manual de Padrões Técnicos, anexo do Edital.

8. PROPOSTA: A equiparação da bicicleta dobrável a volume de carga para dentro de todos os ônibus da capital, em todos os horários;
9. PROPOSTA: Um cronograma de adequação da frota circulante para o transporte de bicicletas comuns nos ônibus, tendo como início a implementação nas linhas que operam os ônibus superarticulados e articulados. Estes veículos devem prover um espaço interno para a acomodação de uma bicicleta fora dos horários de pico ou oferecer suportes externos na parte frontal dos veículos

Resposta (8-9): O “lay-out” para acomodação de bicicleta na parte interna do veículo articulado de 23m foi desenvolvido e está em avaliação, assim sendo não cabe neste momento a inserção de cronograma de adequação da frota. Quanto ao suporte externo na parte frontal há resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN que estabelece regra diferente da sugerida para a parte externa do veículo.

10. SUGESTÃO: “Com todos os equipamentos eletrônicos solicitados neste edital tais como, “Wifi, validadores, GPS, letreiros eletrônicos, pontos de carga de baterias de celulares e etc”, devido aos componentes eletrônicos os tempos de parada dos veículos aumentaram, não sendo possível garantir a operação 100% com 07% de reserva técnica”. Sugestão: Reserva técnica de no mínimo 10% obrigatória.

Resposta: Os equipamentos embarcados não influenciam no tempo de parada dos veículos, assim sendo, será mantida a reserva técnica de 7% da frota patrimonial, número este suficiente para atendimento às demandas operacionais.

11. PROPOSTA: Não encontramos garantia e o tratamento para veículos de apoio a manutenção, como motos e veículos leves. Então pergunto: Como será este tratamento, a SPTrans vai estipular a padronização dos veículos, tipos de veículos e pintura?
12. PROPOSTA: Estes veículos serão isentos de IPVA e poderão utilizar corredores, sendo isento de rodízios?

Resposta (11-12): A padronização visual dos ônibus e dos veículos auxiliares do sistema de transporte consta do Manual de Identidade Visual elaborado e mantido atualizado pela

SPTrans. A identidade visual externa dos veículos deve atender a padronização estabelecida pela SPTrans, e está contida no respectivo Manual, conforme descrito no Manual de Padrões Técnicos Veiculares, Anexo V, item 5.1.1. do Edital em seu subitem 11.10.3. Não se deve considerar isenção de IPVA. Quanto a circulação desses veículos em corredores e dias de rodízio, somente serão autorizados aqueles que devidamente cadastrados junto a SPTrans e qualificados dentro do Manual de Identidade Visual elaborado pela SPTrans.

13. PROPOSTA: Os Manuais dos Padrões Técnicos de Veículos em seu Anexo 5.1.1, item 11.20.1, especifica que: "...O painel de Leds deve ter aletas entre as linhas horizontais de Leds e ser pintado em epóxi, na cor preto fosco..." Considerando que há diversos tipos de pintura que servem a este propósito sem prejuízo da qualidade e eficiência a que se destinam, bem como outros materiais que não são compostos por resina "epoxi", sugerimos a alteração da redação do dispositivo, de forma a torná-la menos restritiva do ponto de vista técnico, mas com o mesmo objetivo e função, que poderia ser redigida nestes termos: "...O painel de Leds deve ter aletas entre as linhas horizontais de Leds com acabamento na cor preta de alto contraste, que permita boa visualização dos Leds".

Resposta: "Será mantida a redação do item 11.20.1 com a especificação nela descrita. Desta forma assegura-se a manutenção da boa qualidade, já comprovada, do acabamento do componente".

14. PROPOSTA: "O Anexo 5.1.1., em seu item 11.20.1, dos Manuais dos Padrões Técnicos de Veículos tem a seguinte redação: "O painel de Leds deve apresentar proteção contra inversão de polaridade, atender um range de voltagem entre 10 e 32 volts CC e possuir proteção contra picos de tensão de 80 volts CC. Conforme se observa, o texto trata da implementação da proteção elétrica ao equipamento. Porém os dados especificados no item são insuficientes. Se faz necessária a especificação da forma, intensidade e duração dos picos de tensão mencionados".

Resposta: O texto descreve a necessidade de proteção elétrica ao equipamento. As especificações técnicas descritas no manual visam a funcionalidade dos veículos, de seus elementos e acessórios, com qualidade, eficiência e segurança, sem a necessidade do detalhamento técnico, assim sendo a redação, objeto desta pergunta, será reescrita conforme apresentada a seguir: O painel de Leds deve apresentar proteção contra inversão de polaridade, atender um range de voltagem entre 10 e 32 volts c.c. e possuir proteção contra picos espúrios de tensão, decorrentes da partida do veículo.

15. PROPOSTA: "Conforme os Manuais dos Padrões Técnicos de Veículos, Anexo 5.1.1, item 11.24.1, é determinado que: "O painel Eletrônico Interno deve possuir dimensões aproximadas de 740 x 110 mm..." Porém, no Anexo 7-A, item 7.2.2.7, é especificado que o painel Interno de Mensagens Variáveis de Led tenha dimensões mínimas de 232x460x45mm. Pelos textos, o "Painel Eletrônico Interno" e o "Painel Interno de Mensagens Variáveis" são designações para o mesmo equipamento. Assim, há que ser esclarecido quais são os requisitos dimensionais para este painel eletrônico".

Resposta: O painel interno de mensagens variáveis de led é um painel eletrônico interno que deve ter suas características conforme destacadas no Anexo 7-A, item 7.2.2.7. Assim sendo, a redação do item 11.24.1 do Anexo V passa a ser a seguinte: “11.24.1 – Painel Eletrônico Interno (quando existir). O painel deve atender as especificações técnicas de proteção automotiva para eletrônica embarcada. O projeto e o protótipo dos equipamentos instalados nos veículos deverão ser apresentados para análise e aprovação da SPTrans.

16. PERGUNTA: “O Edital, em seu item 3.2.7., estipula a idade média da frota, bem como a idade máxima individual dos veículos, ressalva, contudo, no item 3.2.7.1, a idade média e idade máxima da frota com tração elétrica. Desse modo, deve-se considerar a idade estabelecida no item 3.2.7. para todos os tipos de veículos utilizados na operação, ou apenas para os veículos tipo padron?

Resposta: As idades máxima e média do chassi, de 10 anos e 5 anos respectivamente e, estabelecidas no item 3.27, são consideradas para todos os veículos que não sejam de tração elétrica.

17. PERGUNTA: “O Edital, em seu item 3.22.1., indica que o Manual e os procedimentos que tratam das exigências referentes às Normas Técnicas e dos demais documentos relativos aos padrões tecnológicos, ambientais e de acessibilidade, procedimentos de Inspeção e tais informações são fundamentais para apresentação das propostas pelas futuras licitantes. Considerando tal fato, favor esclarecer: [...] tais documentos já se encontram disponíveis em sua integralidade?

18. PERGUNTA: [...] se estiverem disponíveis, qual é o link exato para sua localização?

19. PERGUNTA: [...] caso ocorram atualizações no Manual e nos procedimentos ora referidos no curso da licitação, o Edital será republicado a fim de deferir a todos os licitantes a devolução do prazo integral exigido pela legislação para a formulação de propostas?

Resposta (17-19): Os documentos citados estão disponíveis em sua integralidade e são anexos do Edital.

20. PERGUNTA: O Edital, em seu item 3.29.2, aponta que a vida útil máxima admitida para o guincho e seus acessórios é de 10 (dez) anos. Desta forma, favor esclarecer o método de cálculo da idade útil máximo (a partir da fabricação do veículo, compra pela concessionária, período de operação, etc.)?

21. PERGUNTA: Ademais, o guincho será computado como veículo para cálculo da idade média da frota?

Resposta (20-21): O cálculo para a vida útil deve ser considerada a partir da fabricação do chassi e guincho não será computado para efeito da idade média da frota.

22. SUGESTÃO: Considerando o que consta no item 3.27.3., referente a idade média da frota de 6 (seis) anos para o início da operação, tendo em vista o elevado investimento na aquisição dos veículos para compor a frota é essencial que se estabeleça como início da vida útil dos coletivos a data do primeiro emplacamento, uma vez que o ano de fabricação não corresponde exatamente com a data de montagem do coletivo, o que só acontece após o encarroçamento, sendo que somente neste momento o coletivo esta apto para sua utilização. Desta forma, como sugestão para a contagem da idade do coletivo e assim estabelece a média da idade da frota, bem como o tempo de vida útil deste, limitada aos 10 (dez) anos de uso, que se considere a data do primeiro emplacamento.

Resposta: O texto do item 3.27.3 referente à idade média da frota permanecerá o mesmo. Lembramos que a vida útil deve ser considerada a partir da fabricação do chassis.

23. SUGESTÃO: Anexo 5.1.1- Manuais dos Padrões Técnicos dos Veículos. Item 10.4 – O motor deve ser capaz de fornecer relações Potência Máxima por PBT (KW/t) e Torque Máximo por PBT (Nm/t) conforme a Tabela 3, suficientes para atender os requisitos de desempenho operacional. As medições da potência e torque devem ser conforme a ABNT NBR ISSO 1585. Caso um dos valores de potência e torque indicados na Tabela 3 não seja atendido, porém estejam em conformidade com o estabelecido na norma ABNT NBR 15570, o veículo deve cumprir exigências operacionais, em testes a serem realizados pela montadora com o acompanhamento da SPTrans. Nestes testes o veículo deve estar na condição de Peso Bruto Total (PBT).

Tabela 3 – Dados do Motor

TIPO DE ÔNIBUS	PBT MÍNIMO	KW/t MÍNIMO (*)	Nm/t MÍNIMO (*)	LOCALIZAÇÃO
MINIÔNIBUS	9	12	64	Traseiro ou Dianteiro
MIDIÔNIBUS	14	9	45	Traseiro ou Dianteiro
BÁSICO	16	10	50	Traseiro ou Dianteiro
PADRON	16	11	56	Traseiro
ARTICULADO	26	10	62	Traseiro ou Entre-Eixos
BIARTICULADO	36	7	44	Traseiro ou Entre-Eixos

NOTAS: (*) Será admitida a tolerância de 5%.

Questionamento: Alterar a tabela 3 – Dados do motor para tabela 3 – relações potência e torque por peso bruto total da NBR 15570

CLASSIFICAÇÃO	KW/t MÍNIMO	Nm/t MÍNIMO
MICROÔNIBUS	11	45
MINIÔNIBUS	9	45

MIDIÔNIBUS	9	45
BÁSICO	9	45
PADRON	9	50
ARTICULADO	8	50
BIARTICULADO	7	42

Resposta: Não será alterada a Tabela 3 – Dados do motor. Deverá ser respeitado na íntegra o descrito no item 10.4 – do anexo V – 5.1.1., cujos critérios já estão lá definidos.

24. PERGUNTA: Item 10.4 – O tempo máximo de abastecimento do veículo movido a Gás Natural deve ser de 4 minutos. Questionamento: Alterar tempo de abastecimento do veículo movido a gás natural, considerando intervalo entre 4 e 8 minutos, devido ao nível tecnológico dos sistemas atuais de abastecimentos.

Resposta: O texto em destaque na pergunta contido no item 10.4 será alterado para: “O tempo máximo de abastecimento do veículo movido a gás deve ser de até 8 minutos”.

25. PERGUNTA: Item 10.5 – Tabela 4 (Aplicação da Transmissão Automática e Retarder)

Tabela 4 – Aplicação da Transmissão Automática e Retarder

TIPO DE ÔNIBUS	TRANSMISSÃO AUTOMATIZADA	TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA	RETARDER
MINIÔNIBUS	Admitido	Recomendado	Recomendado
MIDIÔNIBUS	Admitido	Recomendado	Recomendado
BÁSICO	Admitido	Recomendado	Recomendado
PADRON	Não Aplicado	Obrigatório	Obrigatório
ARTICULADO	Não Aplicado	Obrigatório	Obrigatório
BIARTICULADO	Não Aplicado	Obrigatório	Obrigatório

26. QUESTIONAMENTO: O termo “Admitido” na transmissão automatizada pode gerar dúvida. Solicitamos que seja incluída uma coluna para transmissão mecânica com o termo “Aplicado”.

Resposta: A tabela 4 – Aplicação da Transmissão automática e Retarder não será alterada. Àqueles veículos em que não sejam obrigatória a aplicação da transmissão automática será admitida transmissão automatizada e recomendada a transmissão automática, no lugar da transmissão convencional- mecânica.

27. PERGUNTA: Item 11.15.1 – No painel do ônibus movido a gás natural deve haver um indicador de volume ou pressão de combustível. Questionamento: Trocar esse item para um marcador de nível combustível (igual já é utilizado para o diesel) e navegando no painel pode encontrar a % do nível. Este conceito já é utilizado em mercados de exportação.

Resposta: A redação do item 11.15.1 será alterada para: “No painel do ônibus movido a gás deve haver um marcador/indicador de volume ou pressão de combustível”.

28. PERGUNTA: ITENS DO EDITAL. 3.23. A frota que iniciará a operação deverá vir, obrigatoriamente, equipada com catraca, validador eletrônico e AVL, cuja especificação técnica e quantidade são objetos do Anexo V. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. A especificação hoje vigente no sistema atende estas exigências iniciais?

Resposta: Para início da operação sim, sendo necessário a qualquer momento alterações de melhorias, será formalizado por escrito pelo poder público através de Cartas Circulares.

29. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL, 3.24. A frota que vier a ser adquirida após a assinatura do contrato, além do contido no subitem 3.23, deverá vir preparada para receber os acessórios especificados no Anexo V. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Sugere-se a necessidade de detalhamento de todos os acessórios previstos nesse item, bem como o esclarecimento se todos esses acessórios estão homologados e se essa eventual homologação é pré-requisito para validade.

Resposta: No item 11.24 – Acessórios da carroceria, do anexo V- 5.1.1, há estabelecidas as exigências de que os equipamentos devam estar aptos a operar um regime de eletrônica embarcada, além de atender as especificações estabelecidas para proteção automotiva. A concepção de projeto e a localização física no veículo, de cada acessório, devem ser apresentadas para análise e aprovação da SPTrans. Quando necessário será solicitado pela SPTrans o resultado de todos os ensaios realizados, sendo que estes podem ser feitos por institutos idôneos nacionais ou internacionais com tradução juramentada, desde que não haja referência normativa nacional.

30. PERGUNTA: ITENS DO EDITAL. 3.25. A concessionária deverá utilizar veículos cujas características de acessibilidade estejam de acordo com a legislação vigente, notadamente ao estabelecido no Decreto Federal nº 5.296/2004. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Para fins de acessibilidade, a SPTrans entende como veículos acessíveis somente aqueles que possuam elevador ou piso baixo, ou entende como acessíveis também os veículos que atendam a Portaria INMETRO nº. 260, de 2/7/2007, que decorre do Decreto nº. 5.296,2/12/2004? O questionamento decorre de o fato de existirem nas frotas atuais veículos com ano de fabricação 2005 a 2008, com selo de acessibilidade, mas não possuem piso baixo ou não são equipados com elevadores, vez que a exigência da fabricação de veículos com elevador ou piso baixo (NBR 15.570) só foi promulgada ao final de 2008 conforme resolução INMETRO 06/2008. Os tipos de acessibilidade aprovados nas auditorias realizadas pelos OIA's (Organismos de Inspeção Acreditados pelo Inmetro) serão válidos?

Resposta: Deverá ser atendido o que estabelece o Decreto Federal nº 5296/04, ou seja, veículos acessíveis são aqueles que, dentre outras características, têm piso baixo e rampa para embarque/desembarque ou de piso alto com plataforma elevatória.

31. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.26. No caso de existirem divergências entre as características dos veículos apresentados para a operação inicial e aquelas descritas nos padrões técnicos veiculares, constatadas na inspeção de inclusão e admitidas pelo Poder Concedente, a adequação plena deverá ocorrer no prazo de até 09 (nove) meses da comunicação das não conformidades. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Entende-se que as eventuais divergências devem ocorrer somente para novas inclusões de carros novos ou usados. Para aqueles veículos atualmente em operação, entende-se que suas condições serão aceitas, de acordo com as inspeções já executadas.

Resposta: Como se observa, trata-se de item de Edital de Licitação. Assim sendo, devem ser consideradas as exigências e regras nele contidas e no caso em questão, atentar para o capítulo XIX – Dos deveres da Concessionária – Subitens 41.1.5 e 41.1.6.

32. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.27. É vedada a qualquer tempo a prestação dos serviços com veículo cuja idade de fabricação do chassi seja superior a 10 (dez) anos. A frota para prestação dos serviços deverá ter idade média de 05 (cinco) anos. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Sugere-se a possibilidade dos veículos de grande capacidade terem idade média maiores do que 5 anos e a idade máxima de 15 anos, observados os critérios de manutenção.

Resposta: Todos os veículos operacionais do sistema irão obedecer ao estipulado no item 3.27 do Edital, garantido desta forma a qualidade na prestação de serviço.

33. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.27.3 A idade média mencionada no item 3.27 deverá ser alcançada, obrigatoriamente, até o início do segundo ano da vigência do contrato. No entanto, no primeiro ano de sua vigência, a idade média admitida será de, no máximo, 6 (seis) anos. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Atualmente um veículo que tem data de Nota Fiscal de Fabricação em dezembro/2015 e é incluído no Sistema em janeiro/2016, perde um ano de sua idade, pois é considerado como data para idade do veículo 01/01/15, ou seja, 1º dia do mês de inclusão e ano de fabricação. Considerando os critérios de idade média de 5 anos e idade máxima do veículo 10 anos, sugere-se que este procedimento para atribuição da idade do veículo na SPTrans seja revisto.

Resposta: Serão mantidas as exigências do disposto no Edital, uma vez que os procedimentos para o cálculo da idade da frota adotam os seguintes critérios: a) Quando o ano da data de inclusão for menor que o ano da data do 10º dígito do chassi (ano/modelo), inicia-se o cálculo da idade do veículo no mês e ano da inclusão, que será o ano de fabricação; b) Quando o ano da data de inclusão for igual ou maior que o ano da data do 10º dígito do chassi, inicia-se o cálculo da idade do veículo no mês da inclusão e utiliza-se o 10º dígito, que será o ano modelo do chassi.

34. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.27.4 A concessionária deverá disponibilizar veículos novos para os serviços as especificações próprias para os serviços, conforme Anexos III, V e VI, para o início de operação de novos corredores em todas as substituições desses veículos. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. A se referir a “veículos novos”,

sugere-se que carros seminovos incluídos recentemente sejam considerados aptos.

Resposta: Para início da operação sim, sendo necessário a qualquer momento alterações de melhorias, será formalizado por escrito pelo poder público através de Cartas Circulares.

35. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.27.5 A concessionária deverá manter disponível em sua frota um percentual de 7% (sete por cento) como Reserva Técnica, para atendimento aos planos de manutenção preventiva, corretiva, reparos essenciais na frota e situações operacionais. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Sugere-se a reserva técnica seja de 10% (dez por cento).

Resposta: Considera-se Reserva Técnica de 7% (sete por cento) a porcentagem ideal para execução dos planos de manutenção preventiva e reparos de toda a frota operacional, inclusive da própria reserva técnica.

36. PERGUNTA: ITENS DO EDITAL. 3.28. A concessionária deverá disponibilizar no mínimo 01 (um) veículo guincho por garagem que apresentar em sua proposta. Este veículo deverá ser equipado com o mesmo sistema de monitoramento da frota de ônibus, tomada de ar comprimido e elétrica, giroflex, radiocomunicação. EPI's, ferramentas e dispositivos necessários para o desenvolvimento das atividades de atendimento ao socorro. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Sugere-se que o serviço de guincho previsto no item 3.28 possa ser subcontratado. No caso de garagens muito próximas, esta quantidade pode ser revisada para menor? Entende-se que a exigência de um veículo guincho por garagem não impede a utilização de outros tipos de veículos-socorro. Está correto este entendimento?

Resposta: A subcontratação dos serviços de guincho poderá ocorrer com autorização do poder concedente, sendo respeito o quantitativo de 01 (um) guincho por garagem, estando correto o entendimento quanto aos veículos socorros.

37. PERGUNTA: ITENS DO EDITAL. 3.29. O guincho deverá ter características técnico/funcionais que atendam às operações de arraste e de içamento de qualquer dos tipos de veículos operacionais do Sistema de Transporte Coletivo operacionais do Sistema de Transporte Coletivo operacionais do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo. Essas operações deverão ser realizadas normalmente do local aonde tenha ocorrido o defeito gerador da solicitação do serviço de guinchamento até as instalações da garagem da concessionária do veículo avariado, ou até o local informado ao operador do guincho, dentro do Município de São Paulo. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Sugere-se que este veículo seja excluído para efeito de cálculo de idade média. O carro socorro da concessionária não poderia atender a operação de arraste? Nas condições de içamento, que são muito raras, sugere-se que seja possível a contratação de terceiros.

Resposta: O veículo guincho da garagem, não será computado para efeito do cálculo da idade média da frota, será considerada somente a somatória da frota operacional e a Reserva Técnica de 7% (sete por cento). Quanto a carros socorros devidamente adequados para o serviço de arraste, poderão ser considerados. Por fim não haverá impedimento quanto à locação de veículo guincho, desde que autorizado e cadastrado junto ao poder concedente.

38. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.29.2. A vida útil máxima admitida para o veículo e seus acessórios é de 10 (dez) anos. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Sugere-se seja revisto este item, uma vez que a utilização pode não ser diária e constante, o que enseja a possibilidade de uma vida útil de até 20 (vinte) anos. Vide guinchos da CET.

Resposta: Serão mantidas as exigências do disposto no Edital, uma vez que por legislação específica o fornecimento de peças de reposição são garantidas pelo fabricante por 10 (dez) anos.

39. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.30. O guincho poderá ser requisitado pelo Poder Concedente, a seu exclusivo critério, para fazer parte do “pool” desses tipos de veículos a serem colocados em locais estratégicos dentro da área de sua operação. Os serviços do guincho poderão ser solicitados para atendimento a qualquer ônibus do Sistema de Transporte Urbano que estiver alocado em seu lote de concessão. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. O item tornar-se inexecutável, já que os guinchos ficam estacionados em locais e horários que comprometem o atendimento rápido e eficiente dos veículos com defeitos em vias públicas. Pondera-se pela conveniência de que o guincho seja exclusivo de cada empresa, a fim de se evitar questões de natureza cível e eventualmente, criminal. Se for concebido um “pool” de veículos estacionados em locais estratégicos, indagamos as razões para não ser utilizado um guincho que atenda várias garagens.

Resposta: O pool se justifica pela necessidade de formação de uma rede de guinchos, sob controle do órgão gestor, que possibilite o uso racional e eficiente dos recursos disponíveis, mediante a distribuição estratégica desses veículos em locais determinados, como terminais de transferência, corredores e outros com histórico de ocorrências que demandam sua utilização. Portanto o item do edital será mantido.

40. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.31. A concessionária deverá atender as determinações do Poder Concedente referente à composição da frota operacional quanto ao que estabelece a Lei Municipal de nº 14.933/09, visando à substituição do combustível óleo diesel de petróleo por outro(s) de origem não fóssil e de fonte renovável e/ou da substituição de veículos movidos por motor de combustível interna por outros de tração elétrica. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Pondera-se que o atendimento à exigência desta Lei Municipal não depende somente da Concessionária. Eventual desabastecimento de combustível não fóssil por razões alheias e fora do controle da concessionária, dará direito ao uso de combustível fóssil alternativo, sem implicação de penalidades. Registra-se que não existem tecnologias disponíveis para atendimento dessa legislação, principalmente dentro

do prazo estipulado. O SPUrbanuss já apresentou relatório técnico comprobatório da não factibilidade do prazo fixado em lei.

Resposta: A Lei 14.933/09 faz parte do arcabouço legal do edital de licitação, não sendo opcional a sua observação. Fatos supervenientes serão tratados de modo tempestivo.

41. PERGUNTA: ITENS DO EDITAL. 3.31. Com referencia à operação de corredores de transporte, a concessionária responsável pelo serviço deverá atender para as exigências do Poder Concedente, particularmente quanto às obrigações resultantes das imposições dos órgãos regulamentadores e fiscalizadores das políticas voltadas à prestadores das políticas voltadas à preservação do meio ambiente. Assim sendo, a frota destinada a essa operação deverá ter em sua composição veículos com tecnologia que atenda as determinações dos citados órgão (sis) ambientais. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Os veículos de grande capacidade seminovos que atualmente operam nos corredores são movidos a diesel, cabendo ressaltar que todos atendem aos padrões de emissões exigidas pelo CONAMA. Esses veículos não poderão continuar operando nos corredores de transporte?

Resposta: Para início da operação sim, sendo necessárias as alterações de melhorias, será formalizado pelo por escrito pelo poder público através de Cartas Circulares.

42. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.41. A concessionária deverá cumprir as determinações do Poder Concedente para atendimento de Operações Especiais. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Sugere-se seja esclarecido o item, caso não haja acordo quanto à remuneração para o serviço.

Resposta: Todos os eventos Pré-programados e Operações Especiais deverão ser atendidas os quais serão previamente discutidos e acordados com a Gestora e subsidiados de acordo com a composição da Remuneração vigente.

43. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.41.1. Define-se Operações Especiais o atendimento a eventos pré-programados, tais como: "Operação Fórmula Um", "Operação Carnaval", serviços Especiais, etc. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Sugere-se sejam elencadas todas as hipóteses desses serviços.

Resposta: Todos os eventos especiais autorizados pela empresa gestora.

44. PERGUNTA: ITENS DO EDITAL. 4.4. As operações especiais, referidas no item 3.41 serão remuneradas por valores específicos a serem estabelecidos pelo Poder Concedente. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. E se o futuro concessionário não aceitar os valores estabelecidos pelo Poder Público para a prestação dos serviços previstos no item 3.41 do Edital?

Resposta: Todos os eventos Pré-programados e Operações Especiais deverão ser atendidas os quais serão previamente discutidos e acordados com a Gestora e subsidiados de acordo com a composição da Remuneração vigente.

45. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 30.2.1.1. No caso da licitante participar isoladamente, a comprovação de operação deverá seguir a tabela abaixo, de acordo com o(s) Lote(s) de sua preferência:

Lote	Frota – veículo/mês
E1	11.557
E2	11.572
E3	10.101
E4	13.468
E5	2.730

Explicando:

LOTE	FROTA REFERÊNCIA	TOTAL/DIAS	FROTA/MÊS	MINIMO 50%
E1	889	26	23.114	11.557
E2	904	26	23.504	11.572
E3	777	26	20.202	10.101
E4	1.036	26	26.936	13.468
E5	210	26	5.460	2.730

ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. O calculo está confuso: 1) Na forma como está descrito, a licitante ou responsável técnico que por exemplo, tenha operado frota de 500 veículos por um único mês estará capacitado para fazer oferta em um lote de 1.000 veículos por 20 anos. 2) Se o conceito é a apresentação de capacidade técnica em função da metade da frota a ser ofertada, basta dividir a quantidade de veículos do lote por dois. SUGESTÃO. A licitante deverá comprovar que opera ou operou “X” veículos (quantidade de veículos) que compõe ou compunha sua frota durante “Y” meses, de modo que o produto frota e o período alcance um valor mínimo para cada lote. O edital está descrevendo “frota/mês” o que quer dizer frota dividida por mês.

Resposta: O item 30.2.1.1 do edital será reformulado.

46. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 41.3. Atender as determinações do Poder Concedente referente à composição da frota operacional quanto ao que estabelece a Lei Municipal de nº 14.933/09, em vista à substituição do combustível óleo diesel de petróleo por outro(s) de origem não fóssil e de fonte renovável e/ou da substituição de veículos movidos por motor de combustível interna por outros de tração elétrica. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Pondera-se que o atendimento à exigência desta Lei Municipal não depende somente da Concessionária. Eventual desabastecimento de combustível não fóssil por razões alheias e fora do controle da concessionária, dará direito ao uso de combustível fóssil alternativo, sem implicação de penalidades. Registra-se que não existem tecnologias disponíveis para atendimento dessa legislação, principalmente dentro do prazo estipulado. O SPUrbanuss já apresentou relatório técnico comprobatório da não factibilidade do prazo fixado em lei.

Resposta: A Lei 14.933/09 faz parte do arcabouço legal do edital de licitação, não sendo opcional a sua observação. Fatos supervenientes serão tratados de modo tempestivo.

47. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO II. RESAM. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Sugerimos que as penalidades constantes no RESAM, que sejam de responsabilidade do operador, passem a ser aplicadas diretamente ao operador COMO MULTA DO CODIGO DE TRANSITO BRASILEIRO, e não à empresa concessionária, sendo elas: Códigos da infração RESA: M 07, M18, M39, M40, M41, M42, M43, M44, M45, M48, G19, G20, G21, G53, G57, G60, G61, GR 31, GR34, GR36, GR37, GR38, GR43 E GR44.

Resposta: Na prestação de serviços de Transporte Público de Passageiros do Município de São Paulo, além das cláusulas contratuais existente, há uma legislação específica que acompanha a prestação de serviços em padrões de eficiência, qualidade e segurança, regida pelo Regulamento de Sanções e Multas – RESAM que será mantido.

48. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 7.4. - PAINEL NUMÉRICO DIGITAL INDICADOR DE VELOCIDADE – PNDV. a) Características funcionais e construtivas: A luz emitida pelo mostrador luminoso deverá ser na cor amarelo âmbar. O PNDV deve ter um foto sensor para ajustar automaticamente o brilho do mostrador luminoso em função da luminosidade do ambiente. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Nos veículos atualmente em operação, existem PNDVs com mostrador luminoso de cor diferente da amarelo âmbar? Se sim, os mesmos devem ser aceitos e mantidos até a vida útil do veículo. Nos veículos atualmente em operação, existem PNDVs sem foto sensor para ajuste automático do brilho do mostrador? Se sim, os mesmos devem ser aceitos e mantidos até a vida útil do veículo.

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

49. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 10.3 - SISTEMA DE SUSPENSÃO - Para os ônibus dos tipos Padron, Articulado e Biarticulado a suspensão deve ser pneumática. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Existem atualmente em operação veículos do tipo Padron com suspensão metálica ou mista? Se sim, os mesmos devem ser aceitos e mantidos até a vida útil do veículo. Porque não permitir que os novos veículos tipo Padron tenham suspensão pneumática ou mista?

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

50. PERGUNTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 10.5 - SISTEMA DE TRANSMISSÃO - Os veículos dos tipos Biarticulado, Articulado e Padron devem estar equipados com Caixa de Transmissão do tipo Automática com gerenciamento eletrônico. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Existem atualmente em operação veículos do tipo Padron com câmbio mecânico ou

automatizado? Se sim, os mesmos devem ser aceitos e mantidos até a vida útil do veículo. Porque não permitir que os novos veículos do tipo Padron tenham câmbio automático, automatizado ou mecânico?

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

51. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 10.7 - SISTEMA ELÉTRICO. O sistema deve conter dispositivo de checagem geral com indicação ótica no painel de controles, especialmente em casos de falhas críticas. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Este sistema poderá ser obrigatório somente para novos veículos adquiridos após a assinatura dos Contratos, desde que disponível pelos fabricantes.

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

52. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 11.4 - PÁRA-BRISA, VIDRO TRASEIRO E JANELAS LATERAIS. As janelas laterais dos veículos Padron, Articulados e Biarticulados deverão ser fixas com vidros inteiriços colados. Deverão ser aplicadas pequenas janelas basculantes embutidas nos vidros colados dispostas alternadamente em cada lateral do veículo. As partes móveis dessas janelas deverão ter travas, cujo acionamento é exclusivo do condutor. A parte móvel das janelas deverá ser equipada com trava que impeça aos passageiros a abertura. Deve permitir, entretanto, que em caso de necessidade o condutor do veículo possa fazê-la através de mecanismo automático no posto de comando. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Na utilização de vidros inteiriços colados, como funcionará o sistema de janela de emergência? Porque não se permite a instalação de janelas do tipo corrediça com travamento mecânico? Existem atualmente no Sistema veículos com a configuração de janelas do tipo corrediça com travamento mecânico? Se sim os mesmos devem ser aceitos e mantidos até a vida útil do veículo. Porque as travas das partes móveis dessas janelas não poderão ser do tipo mecânicas de liberação individualizada? Entendemos que qualquer tipo de mecanismo automático de destravamento que atue em todas as janelas ao mesmo tempo, estará sujeito a falhas, impedindo as aberturas individuais, se necessário. Existem atualmente no Sistema veículos com a configuração de janelas do tipo corrediça com travamento mecânico individualizado? Se sim os mesmos devem ser aceitos e mantidos até a vida útil do veículo.

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

53. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 11.5 - SAÍDAS DE EMERGÊNCIA. As escotilhas deverão ser equipadas com trava que impeça aos passageiros a abertura. Deve permitir, entretanto, que em caso de necessidade o condutor do veículo possa fazê-la através de mecanismo automático no posto de comando. O sistema de travamento não poderá interferir no funcionamento da saída de emergência. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Porque as travas das escotilhas não poderão ser do tipo mecânicas de liberação individualizada? Entendemos que qualquer tipo de mecanismo automático de destravamento que atue em todas as escotilhas ao mesmo tempo, estará sujeito a falhas, impedindo as aberturas individuais. Existem atualmente no Sistema veículos com a configuração de escotilhas com travamento mecânico individualizado? Se sim os mesmos devem ser aceitos e mantidos até a vida útil do veículo. O sistema de travamento automático, após desenvolvido e aprovado, deverá equipar somente os veículos novos, a serem produzidos.

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

54. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 11.7 - PISO E TAMPAS DE INSPEÇÃO. O piso deve ter características de isolamento térmico que permitam o atendimento às exigências contidas no item 11.18 - Ar Condicionado. Os dispositivos de acabamento do revestimento do piso, de sinalização, de fixação ou de abertura das tampas de inspeção, não podem ultrapassar 6,5 mm do nível do piso e suas arestas devem ser arredondas. Para o dispositivo de vedação e acabamento da mesa da rótula de articulação dos veículos Articulado e Biarticulado, a medição da elevação em relação ao piso deve ser realizada nas extremidades do dispositivo. Os parafusos ou rebites eventualmente utilizados para fixação de qualquer dispositivo ou tampa de inspeção existentes na área de circulação, devem estar totalmente embutidos, sem qualquer saliência. Nas demais áreas, a altura desses elementos não deve ultrapassar 5 mm, nem possuir cantos vivos. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Entendemos que esta exigência é específica para os novos veículos a serem fabricados após a assinatura dos Contratos. Está correto este entendimento?”. Todos os veículos em utilização atualmente pelo Sistema atendem às .estas exigências? Em caso negativo, os mesmos deverão ser aceitos e mantidos até a vida útil dos veículos em uso.

Resposta: Todo veículo deverá ter piso com características de isolamento térmico conforme descrito no item 11.7 do anexo V – 5.1.1 do Edital e revestimento interno conforme descrito no item 11.8 do mesmo anexo.

55. PERGUNTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 11.8- REVESTIMENTO INTERNO. O revestimento do teto, das laterais, do compartimento do motor e da tubulação do escapamento deve ter perfeito isolamento acústico e térmico que permita o atendimento às exigências contidas no item 11.18 - Ar Condicionado. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Entendemos que esta exigência é

específica para os novos veículos a serem fabricados após a assinatura dos Contratos. Está correto este entendimento?”

Resposta: Todo veículo deverá ter piso com características de isolamento térmico conforme descrito no item 11.7 do anexo V – 5.1.1 do Edital e revestimento interno conforme descrito no item 11.8 do mesmo anexo.

56. PERGUNTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 11.11. - COLUNAS, BALAUÍSTRES, CORRIMÃOS E PEGA-MÃOS. m) Alças flexíveis fixadas entre os suportes de sustentação dos corrimãos, no teto, na quantidade mínima de uma unidade em cada vão, que proporcionem empunhadura a 1.650 mm em relação ao piso. As alças devem ser confeccionadas em polipropileno, de cor Preta, apresentar resistência mínima à tração de 3000 N, serem fixadas por meio de trava sem parafuso e permitir regulagem e facilidade de manutenção sem a necessidade de desmontagem de corrimãos, colunas ou balaústres. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Como serão tratadas as alças conjugadas com espaço para mídia?

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

57. PERGUNTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 11.14 EQUIPAMENTOS PARA ACESSIBILIDADE. Para que o veículo de piso baixo permita a acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, ele deve possuir os dispositivos para transposição de fronteira: a) rampa de acionamento motorizado ou manual; e b) sistema de movimentação vertical da suspensão. Nas situações em que não seja possível a utilização de veículos de piso baixo, em decorrência de impedimentos técnicos operacionais, os veículos de piso alto devem estar equipados com Plataforma Elevatória Veicular. Obs. Geral: Tanto para a rampa como para a plataforma elevatória o vão máximo admitido entre o patamar do piso do veículo e da fronteira, para sua transposição, é de 20 mm e o desnível máximo a ser suplantado é de 15 mm. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Na observação geral desse item, pondera-se que as medidas indicadas são menores do que as especificadas na norma ABNT NBR 14.022 que são, respectivamente 30mm e 20mm. Não seria o caso de adotar a norma técnica nacional vigente?

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

58. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 11.20 – COMUNICAÇÃO E IDENTIDADE VISUAL EXTERNA. 11.20.1 - Painel Eletrônico de Destino letreiro frontal. Todos os veículos devem estar equipados com Painel Eletrônico de Destino (letreiro frontal) que veicule informações perfeitamente visíveis, mesmo sob a incidência de luz natural ou artificial e sem o estreitamento dos caracteres.

A concepção do painel eletrônico deve ser previamente analisada e aprovada pela SPTrans. A cor dos caracteres alfanuméricos deve ser Branca para melhor visualização e legibilidade pelas pessoas com baixa acuidade visual. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. A norma ABNT NBR 14.022 define como cores dos caracteres alfanuméricos do painel eletrônico de destino o amarelo-âmbar ou branca. No presente item consta apenas a cor branca. Não seria razoável manter a norma técnica nacional vigente? Atualmente existem no Sistema tipos de Painéis Eletrônicos de Destino (letreiro frontal) com cores dos caracteres alfanuméricos diferentes da cor Branca? Se sim, os mesmos devem ser aceitos e mantidos até a vida útil do veículo.

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

59. PERGUNTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 11.18 - AR CONDICIONADO. Todos os tipos de veículos aqui especificados devem estar equipados com ar condicionado. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Entendemos que esta exigência é específica para os novos veículos a serem fabricados após a assinatura dos Contratos. Está correto este entendimento?

Resposta: Todo veículo novo obrigatoriamente deverá estar equipado com ar condicionado.

60. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 11.20.2 - Painel Eletrônico Traseiro. O veículo deve estar equipado com um Painel Eletrônico Traseiro para informar o número da linha operada, posicionado na parte superior central do vidro traseiro. O painel deve estar conjugado com o Painel Eletrônico de Destino (frontal). O painel deve atender a todas as características construtivas, técnicas e funcionais descritas para o Painel Eletrônico de Destino. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Atualmente existem no Sistema tipos de painéis Eletrônicos Traseiros com cores dos caracteres alfanuméricos diferentes da cor Branca? Se sim, os mesmos devem ser aceitos e mantidos até a vida útil do veículo. Para os veículos produzidos originalmente sem o Painel Eletrônico. Traseiro, permitir sua operação desta forma, até a substituição do veículo por sua vida útil.

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

61. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 11.24.2 - Câmeras de Monitoramento. Os veículos dos tipos Articulados e Biarticulados devem ter sistema de monitoramento interno através da utilização de câmeras. O sistema deve ter monitor com dimensão mínima de 7" (sete polegadas) e estar embutido no painel de comando lado direito e possibilitar ao motorista plena visualização da região das portas. Este monitor poderá ser dividido em no máximo quatro quadrantes para visualização das portas. Quando da utilização da marcha ré a

câmera posicionada na traseira do veículo deverá ter a imagem produzida demonstrada em tela cheia no monitor. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Atualmente existem em operação veículos tipo articulados e Biarticulados sem um sistema de monitoramento interno e da marcha ré por câmeras? Se sim, os mesmos devem ser aceitos e mantidos até a vida útil dos veículos. Lembramos que os articulados de 18 metros não possuem e nem necessitam do sistema de monitoramento através de câmeras.

Resposta: Deve haver o atendimento à especificação técnica contida no respectivo anexo do Edital que tem por objetivo além da padronização, o alcance de melhores níveis de segurança e de conforto aos usuários. Alertamos para a indicação sobre o disposto no item 9 – Desenvolvimento de novas tecnologias, do anexo V – 5.1.1 do Edital.

62. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 3.2 ANEXOS AO CADASTRO. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Os prazos estabelecidos devem ser passíveis de análise específica, em função das dificuldades e da dependência de serviços de terceiros, bem como da liberação e aprovação por alguns órgãos públicos, sobre os quais não temos influência.

Resposta: Os itens 3.14 e 3.15 – DAS GARAGENS do edital definem os critérios e prazos de regularização.

63. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. A vistoria técnica por parte da SPTrans em garagem de ônibus do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo tem o objetivo de verificação da conformidade em relação às especificações estabelecidas neste Manual e às informações contidas no Cadastro. As atividades de vistoria deverão ser executadas a partir de solicitação formalizada à Diretoria da SPTrans ou a qualquer momento, de acordo com uma ou mais situações descritas no subitem 3.1 deste manual. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Em que momento isso deve ocorrer?

Resposta: Os itens 3.14 e 3.15 – DAS GARAGENS do edital definem os critérios e prazos de regularização.

64. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 5.Dimensionamento. 6.Administração. 7.Manutenção. 8.Pátios. 9. Equipamentos Fixos. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Por se tratarem de Garagens em utilização no Sistema de Transportes há longa data, atendendo às necessidades de suas respectivas frotas, entendemos que estes itens só podem ser exigidos no caso de novas Garagens que vierem a ser construídas. Excepcionalidades poderão ser tratadas levando-se em conta o equilíbrio econômico financeiro dos Contratos.

Resposta: Deverão ser atendidos os itens exigidos no anexo V – 5.2.1 do Edital.

65. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 5.1.1. Dimensões da Área Total. A área total da garagem deve ser compatível com os tipos de veículos da

frota, respeitando-se os limites mínimos, conforme segue: a) Miniônibus / Midiônibus = 55m² / Veículo b) Padron / Básico / Tróibus = 90m² / Veículo c) Veículo Articulado = 130m² / Veículo d) Veículo Biarticulado = 170m² / Veículo. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Esta Licitação atualmente em Consulta Pública exige uma alteração nos tipos de veículos a serem utilizados, com um significativo aumento nos comprimentos de cada veículo. Por se tratar de determinação de aumento de frota por parte do Poder Público, como exigir um cálculo de dimensões mínimas das garagens já existentes? Excepcionalidades poderão ser tratadas levando-se em conta o equilíbrio econômico financeiro dos Contratos.

Resposta: Deverão ser atendidos os itens exigidos no anexo V – 5.2.1 do Edital.

66. PERGUNTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 7.MANUTENÇÃO. 7.1. Dimensionamento da Área. Esta área deve ser compatível com o número veículos da frota, quantidade de Intervenções preventivas/corretivas realizadas e quilometragem média percorrida. A área de manutenção deve ser coberta, exclusiva, inclusive com pontos de Fornecimento de ar comprimido, eletricidade e ter no mínimo o seguinte dimensionamento: Para até 200 veículos: a) Miniônibus / Midiônibus = 10m² / Veículo b) Padron / Básico / Tróibus = 15m² / Veículo c) Veículo Articulado = 25m² / Veículo d) Veículo Biarticulado = 30m² / Veículo A partir do 201º veículo, dimensionar com o mínimo de: a) Miniônibus / Midiônibus = 5m² / Veículo b) Padron / Básico / Tróibus = 10m² / Veículo c) Veículo Articulado = 20m² / Veículo d) Veículo Biarticulado = 25m² / Veículo. Quando houver diversidade de tipos de veículos, para o dimensionamento da manutenção, as áreas deverão ser somadas de acordo com a dimensão pertinente ao modelo do ônibus. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. No caso de uma frota composta, por exemplo, de 300 veículos de um mesmo tipo, o cálculo de dimensionamento da área de Manutenção deve ser feito, pelo nosso entendimento, utilizando-se os valores descritos como "a partir do 201º veículo", ou seja: a) Miniônibus / Midiônibus = 5m² / Veículo b) Padron/Básico/Tróibus = 10m²/Veículo c) Veículo Articulado = 20m² / Veículo d) Veículo Biarticulado = 25m² / Veículo e) Este entendimento está correto?

Resposta: Não, o cálculo considera a composição entre os valores resultantes do escalonamento da frota. Até 200 veículos calcular com os dados da primeira tabela e a partir do 201º até o 300º utilizar, para completar o cálculo final, os dados da segunda tabela.

67. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 7.2. Valetas 7.2.1 Qualificação para manutenção preventiva 7.2.2 Qualificação para manutenção corretiva e inspeção 7.2.3. Qualificação total de valetas. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Os itens 7.2.1, 7.2.2, 7.2.3 especificam uma metodologias para cálculo de quantidade de valetas a ser exigidas por Garagem. As garagens atualmente possuem em uso no sistema de Transportes possuem valetas em quantidade diferentes desta qualificação? Se sim, entendemos que as mesmas devam ser aceitas e permanecerem, em uso.

Excepcionalidades poderão ser tratadas levando-se em conta o equilíbrio econômico financeiro dos Contratos.

Resposta: Deverão ser atendidos os itens exigidos no anexo V – 5.2.1 do Edital.

68. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 7.2.4. Dimensões. CROQUI DE VALETA DE MANUTENÇÃO. CORTE LONGITUDINAL. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Este item possui na página 12, um desenho (croqui) de um corte longitudinal de uma valeta, com posicionamento de tomadas elétricas e ar, luminárias e outros. Entendemos que este desenho é meramente ilustrativo como exemplo. É correto nosso entendimento? No caso do croqui, os pontos de ar e nicho para ferramentas, se não forem ilustrativos, devem ser somente "opcionais". No caso das tomadas elétricas, a tensão pode ser única, 110V ou 220V.

Resposta: O croqui é ilustrativo, entretanto, nenhum elemento nele contido é considerado opcional. Quanto às tomadas elétricas, a tensão pode ser de 110 (V) ou 220 (V) de acordo com a tensão dos equipamentos a serem nelas conectados.

69. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 7.2.4. Dimensões. Para segurança e facilidade dos trabalhos de manutenção em valeta, e necessário dimensioná-las conforme segue: Profundidade mínima de 1,10m e máxima 1,40m para os veículos de piso alto e 1,60 no máximo para os veículos com piso baixo. Largura mínima de 0,80 e máxima 1,40m. Obs: Para os veículos menores como miniônibus, largura máxima de 0,90m. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Existem atualmente nas garagens do Sistema valetas com dimensões diferentes das citadas neste item? Se sim, entendemos que as mesmas devam ser aceitas e permanecerem aptas para uso.

Resposta: Deverão ser atendidos os itens exigidos no anexo V – 5.2.1 do Edital.

70. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. “7.2.5.3. Revestimentos. As paredes das valetas devem ser revestidas de cerâmica, em cores claras. O piso deve ser de material impermeável, que permita o perfeito escoamento de líquidos e graxas com a sobreposição de grades removíveis do tipo antiderrapante para evitar acidentes. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Existem nas Garagens do Sistema valetas cujas paredes são revestidas por outros materiais não permeáveis, além da cerâmica? Se sim, as mesmas devem ser aceitas e continuarem aptas para uso.

Resposta: Deverão ser atendidos os itens exigidos no anexo V – 5.2.1 do Edital.

71. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 7.2.5.6. Guias de posicionamento As valetas devem estar equipadas com guias (tubos ou cantoneiras de aço) de posicionamento para pneus e rodas, como forma de evitar acidentes. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Estas guias não podem ser contínuas ao longo da valeta, devendo ter um espaço livre para posicionar os pontos de apoio no piso, junto aos eixos do veículo. Nos veículos de piso baixo, a presença desta guia pode até ser um agravante em caso de acidentes em

eventuais movimentações da suspensão do veículo. Devido aos veículos de piso baixo, estas guias ou cantoneiras podem ser removíveis ou externas aos pneus, para que em caso de abaixamento brusco do veículo, não se tornem perigosas ao profissional de manutenção com um esmagamento acidental. O uso de tachões ou faixas pintadas no solo podem ser aceitos como opções.

Resposta: Será admitido o posicionamento das guias externamente ao dos pneus dos veículos, desde que compatível com as bitolas dos eixos dos veículos da frota.

72. PERGUNTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 7.3. Lavagem de Peças. As paredes da área de lavagem devem ser revestidas de cerâmica e o piso contemplará grelhas antiderrapantes na área de lavagem, permitindo a perfeita drenagem dos líquidos, No restante do setor de lavagem, o piso poderá ter acabamento rústico ou antiderrapante. Deve também existir uma mureta de proteção para o trabalhador, com no mínimo um metro de altura, revestida com cerâmica, quando não forem utilizadas máquinas específicas de lavagem. A altura mínima do pé direito da área de lavagem deve ser de 3 metros. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. As Garagens atualmente possuem paredes da área de lavagem revestidas com materiais não permeáveis diferentes de cerâmica? Também possuem divisões internas que substituem as citadas muretas de separação? Se sim, as mesmas devem ser aceitas e permanecerem em utilização. Porque a exigência de pé direito mínimo de 3 metros para a área de lavagem?"

Resposta: Deverão ser atendidas as exigências contidas nos itens do anexo V – 5.2.1. do edital. O pé direito mínimo exigido para a área de lavagem de peças considera a operação de equipamentos para a movimentação de peças.

73. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 7.5. Lubrificação. É necessário que se destine uma área para lubrificação dos veículos com no mínimo uma rampa, valeta ou elevador hidráulico. Esta área deve ter sistema de tratamento de efluentes. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. A área citada no item não necessariamente deve ser exclusiva para lubrificação, desde que atenda ao sistema de tratamento de efluentes. Atualmente, a atividade de lubrificação está integrada a outros serviços de manutenção, não sendo obrigatória a necessidade de valeta ou de área específica.

Resposta: Deverão ser atendidos os itens exigidos no anexo V – 5.2.1 do Edital.

74. PERGUNTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 7.6. Funilaria e Pintura. A área de funilaria e pintura deve ter sua construção isolada das demais áreas da oficina, possuir perfeito sistema de exaustão com filtros, a fim de evitar poluição sonora e ambiental. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Nas Garagens atualmente em operação, que não possuem sistema de exaustão e filtros, na área de Funilaria e Pintura, está prevista a adoção do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato para a instalação deste item? Qual prazo estipulado para atendimento deste item? A segregação ou separação da área de pintura, dentro da mesma construção da manutenção pode ser eficiente, não sendo necessária uma construção isolada para a atividade de pintura.

Resposta: Deverão ser atendidos os itens exigidos no anexo V – 5.2.1 do Edital.

75. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 8. PÁTIOS 8.1. Dimensionamento da Área. Deve-se observar o tipo de construção do veículo, para tanto o dimensionamento mínimo necessário é de: a) Miniônibus / Midiônibus = 45 m² / Veículo b) Padron / Básico / Trólebus = 65 m²/ Veículo c) Veículo Articulado = 95 m²/ Veículo d) Veículo Biarticulado = 130 m²/ Veículo. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Esta Licitação atualmente em Consulta Pública exige uma alteração nos tipos de veículos a serem utilizados, com um significativo aumento nos comprimentos de cada veículo. Por se tratar de determinação de aumento de frota por parte do Poder Público, como exigir um cálculo de dimensões mínimas das garagens já existentes? Excepcionalidades poderão ser tratadas levando-se em conta o equilíbrio econômico financeiro dos Contratos.

Resposta: Deverão ser atendidos os itens exigidos no anexo V – 5.2.1 do Edital.

76. PERGUNTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 9.5. Exaustor. Na cabine ou galpão para pintura como forma de minimizar a toxidade do meio é necessário a instalação de exaustores e filtros compatíveis com a área, a fim de atender às prescrições referentes ao controle da poluição do ar e conseqüentemente proteção ao meio ambiente. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Nas Garagens atualmente em operação, que não possuem sistema de exaustão e filtros, está prevista a adoção do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato para a instalação deste item? Qual prazo estipulado para atendimento deste item?

Resposta: Deverão ser atendidos os itens exigidos no anexo V – 5.2.1 do Edital.

77. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. 9.4. Compressores de Ar. Para suprimento de ar comprimido, nos setores de borracharia e oficina são necessários dois compressores um para cada área, instalados em locais isolados. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. 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. Tais sistemas de nitrogênio continuarão a ser aceitos? Além disso, existem compressores de ar com capacidade de demanda instalada suficiente para atender a todas as áreas da manutenção.

Resposta: Deverão ser atendidas as exigências contidas nos itens do anexo V- 5.2.1 do Edital. Não há no Edital menção sobre restrição ao uso de Nitrogênio.

78. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 3.27.5.A concessionária devesse manter disponível em sua frota um potencial de 7% (sete por cento) de veículos como Reserva Técnica para atendimento aos planos de manutenção preventiva, corretiva, reparos essenciais na frota e situações eventuais, visando garantir a disponibilidade de 100% (cem por cento) da frota

operacional diariamente, para o atendimento das Ordens de Serviços Operacionais – OSO's. ESCLARECIMENTO /CRÍTICA/ SUGESTÃO. Ponderamos que o percentual de reserva técnica seja de 7% para 10 %, uma vez que uma grande quantidade de veículos de porte grande possuem equipamentos embarcados eletrônicos, além do ar condicionado que poderá ter algum problema e o veículo poderá ser recolhido.

Resposta: A Reserva Técnica de 7% é um número suficiente para o cumprimento dos planos de manutenção preventiva da frota de uma garagem.

79. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 3.18. Os veículos para operação no Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo deverão apresentar características que atendam integralmente às normas Brasileiras NBR- 15570, para a fabricação dos veículos NBR-14022, Portaria INMETRO nº 260 e demais documentos técnicos legais pertinentes, referente à acessibilidade nesses veículos, bem como a lei Municipal 13.542/03 de 24 de março de 2003, com alteração introduzida pela Lei 13.612 de 26 de junho de 2003 que dispõe sobre a proibição de aquisição de veículos novos com motor dianteiro, regulamentada pelo Decreto nº 43.908 de 02 de outubro de 2003. ESCLARECIMENTO /CRÍTICA/ SUGESTÃO. Pondera-se que os locais onde não há condições de estrutura viária e infraestrutura necessárias para operação de veículos com motor traseiro, deverão ser permitidos a utilização e ou aquisição veículos dianteiro, nos termos da legislação. Verificamos que no anexo III a frota definida em algumas linhas da Articulação Regional e na Distribuidora são veículos Básicos e Midiônibus, com tecnologia de motor dianteiro.

Resposta: Deverão ser atendidas as exigências estabelecidas nos itens do Edital e dos respectivos Anexos.

80. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 3.27.1 - Para a frota com tração elétrica, a idade máxima do veículo será de 15 (quinze) anos, não se aplicando, neste caso, as regras referentes a idade média da frota prevista no item 3.27. Pondera-se que este tipo de veículo pode ter idade máxima de 20 (vinte) anos, por ser tratar de uma tecnologia moderna. Saliente-se que os veículos com tração elétrica que operaram até o ano de 2013, tiveram uma vida útil superior a 20 anos.

Resposta: Deverão ser atendidas as exigências estabelecidas nos itens do Edital e dos respectivos anexos.

81. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 3.29.1. O veículo guincho deverá ser apresentado, quando da sua inclusão no Sistema de Transporte, com identidade visual adequada, conforme estabelecida no Manual de Identidade, Visual da SPTrans. A disponibilidade dos guinchos para a operação deverá ocorrer no prazo Máximo de 60 (sessenta) dias a contar da assinatura do contrato. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/ SUGESTÃO. Sugerimos que o prazo seja de 180 dias da data de assinatura do contrato. Subsidiariamente, sugere-se

que possam ser utilizados outros veículos de socorro (com cambão e moto socorro).

Resposta: O prazo exigido no item 3.29.1 do edital será mantido, porem será adicionado o item locação de veículo guincho e prazo para aquisição final. Quanto ao outros tipos de veículo-socorro não há impedimento, desde que sejam cadastrados e caracterizados conforme Manual de Identidade Visual da SPTrans.

82. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 3.29.2. A vida útil máxima admitida para o veículo e seu acessório é de 10 (dez) anos. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO. Sugerimos que a vida útil seja de até 20 anos, uma vez que a utilização e a quilometragem percorrida não são iguais aquelas percorridas pelos ônibus em operação, além de não ter o mesmo desgaste diário.

Resposta: Serão mantidas as exigências do disposto no Edital, uma vez que por legislação específica o fornecimento de peças de reposição são garantidas pelo fabricante por 10 (dez) anos.

83. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 3.29.3. O exemplo do que ocorrem com os ônibus de transporte de passageiros os guinchos também deverão passar por inspeção de inclusão e periodicamente ao longo de sua vida útil, conforme definidos nos procedimentos previstos no Anexo IV. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO. Sugerimos que a inspeção do guincho seja feita anualmente, dadas às especificidades desse veículo e se sua operação.

Resposta: A inspeção veicular do veículo guincho seguirá os mesmos critérios dos veículos operacionais.

84. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 3.29.4. A mão de obra para a operação do guincho devera ter treinamento específico. A concessionária devera comprovar habilitação compatível do operador sob pena de não poder o mencionado veículo e, como, consequência, será considerada inadimplente em relação de 01 (um) guincho por garagem. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO. Pondera-se que no calculo do custo/hora do serviço deve ser considerado o salário/hora do mecanismo oficial que normalmente opera esse tipo veículo.

Resposta: Para cumprimento do item do edital, o veículo guincho fará inclusive parte do "pool" de serviços e deverá estar alocado com mão de obras apropriada.

85. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 3.30. O guincho poderá ser requisitado pelo Poder Concedente, a seu exclusivo critério, para fazer parte de "pool" desses tipos de veículos a serem colocados em locais estratégicos dentre da área de sua operação. Os serviços de guincho poderão ser solicitados para atendimento a qualquer ônibus do Sistema de Transporte Urbano que estiver alocado em seu lote de concessão. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/ SUGESTÃO. O item torna-se inexecutável, já que os guinchos ficam estacionados em locais e

horários que comprometem o atendimento rápido e eficiente dos veículos com defeito em via pública. Ponderar-se pela conveniência de que o guincho seja exclusivo de cada empresa, a fim de se evitar questões de natureza civil e, eventualmente, criminal. Se for concebido um “pool” de veículos ficam estacionados em locais estratégicos, indaga-se quais razões para não ser utilizado um guincho que atenda várias garagens.

Resposta: O pool se justifica pela necessidade de formação de uma rede de guinchos, sob controle do órgão gestor, que possibilite o uso racional e eficiente dos recursos disponíveis, mediante a distribuição estratégica desses veículos em locais determinados, como terminais de transferência, corredores e outros com histórico de ocorrências que demandam sua utilização. Portanto o item do edital será mantido.

86. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 3.27. É vedada qualquer tempo a prestação dos serviços com veículos cuja idade de fabricação do chassi seja superior a 10(dez anos). A frota para a prestação dos serviços deverá ter idade média de 05 (cinco) anos. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO. Pondera-se que a idade de fabricação permitida para os veículos Articulados seja de 15 anos, uma vez que estes veículos têm condições de operação pelo período solicitado, pois é inspecionado pelo Poder Concedente de no mínimo de 6 em 6 meses. Quanto a idade média, também solicitamos que seja alterada 6 anos, uma vez alterada para 6 anos, uma vez que atualmente a idade média da frota está em torno de 5 anos e 4 meses.

Resposta: Serão mantidas as exigências do disposto no Edital, Dos veículos – item 3.18.

87. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 5.1.2. MULTA. Item 15 – Interromper ou manter de forma precária o serviço de atendimento ao usuário por mais de 24 horas. Item – 17 Ultrapassar 7% de índice de veículos inoperante ao longo do mês durante 2 (dois) meses consecutivos ou três meses intercalados. Itens 21, 22, 24, 25, 26, 29, 31, 32, 33, 34, 35, e 37. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO. É discutível um apenamento de 250 tarifas por dia, uma vez que a Operadora pode sofrer interrupção do serviço, por problemas alheios à sua vontade. Pondera-se pelo percentual de 10% conforme questionamento no item 3.27.5. Sugere-se que estes itens sejam EXCLUIDOS da penalidade contratual, uma vez que são penalidades que a concessionária pode não ser a causadora destas infrações.

Resposta: Serão mantidas as exigências do disposto no Edital, referente ao item ANEXO 8-A.

88. PROPOSTA: ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO 8-A. 4.1.37. Apresentar ao Poder Concedente, por ocasião da expedição do “CONDUBUS” a comprovação de vínculo empregatício com a respectiva empresa, de todos os empregados operacionais que prestam os serviços. A normatização definida nesse grupo, que terá 06 (seis) para produzi-la, passará a ser parte integrante do contrato. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO. Manter o cadastro do documento exigido, mas a exibição do documento nos veículos não é necessária,

sendo que o crachá do funcionário já é utilizado como instrumento de identificação.

Resposta: Por tratar-se de legislação específica sobre o CONDUBUS, que serão mantidas as exigências do disposto no Edital - item 4.1.37.

89. PROPOSTA: Estabelecer a metodologia de acesso e documentação das informações disponíveis pelo OBD dentro do ANEXO 4.9 PROCEDIMENTO PARA INSPEÇÃO DE MANUTENÇÃO E DE CONSERVAÇÃO DA FROTA. Devem ser levadas em consideração a situação dos sistemas de pós tratamento dos gases como critério de aprovação. Os relatórios contendo a quilometragem rodada com falhas detectadas nos sistemas de pós tratamento devem ser disponibilizados para consideração no critério de aprovação no cálculo do Indicador de Emissão de Poluentes, item constituinte do Procedimento de Avaliação dos Serviços.

Resposta: Por tratar-se de novas tecnologias que estão surgindo no sistema de transporte faz-se necessário estudo, treinamento de pessoal, aquisição de equipamentos, etc. para que a inspeção seja efetiva e de acordo com o recomendado pelo fabricante e em conformidade com a legislação. Esse é o estágio atual, em que estamos para os veículos da fase P7. Conforme estabelecido no subitem 3.22.1 do Edital, sempre que necessárias as atualizações de Manuais e Procedimentos estas serão informadas pelo Poder Concedente às Concessionárias.

90. PERGUNTA: Para contemplar a inovação dos veículos com sistemas híbridos que utilizam ar comprimido é preciso alterar o item 3.31 da proposta do edital sugere-se: A concessionária deverá atender as determinações do Poder Concedente referente à composição da frota operacional quanto ao que estabelece a Lei Municipal nº 14.933/09, visando à substituição do combustível óleo diesel de petróleo por outro(s) de origem não fóssil e de fonte renovável e/ou da substituição de veículos movidos por motor de combustível interna por outros de tração elétrica e ou híbridos com tração elétrica e ou híbridos com ar comprimido.

Resposta: Não será necessária a alteração sugerida. O item 9 do anexo V – 5.1.1 – Manual dos Padrões Técnicos de Veículos estabelece a liberdade de apresentação de novas tecnologias veiculares que visem aperfeiçoamento, com vantagens sobre as atualmente exigidas.

91. PROPOSTA: Incluir um item (ou subitem) que especifique as auditorias. Para tanto, deverão ser considerados aspectos normativos e especificações técnicas das peças e procedimentos auditados. As empresas devem ser auditadas com uma regularidade capaz de diagnosticar falhas e/ou erros na manutenção dos equipamentos. As auditorias devem ser realizadas por empresas independentes e sem vínculos com as partes representadas na licitação. As auditorias devem ser quantitativas, dando notas e pareceres técnicos. Os dados quantitativos devem entrar como um fator de dedução do Pro (fator menor ou igual a 1), a partir do qual a empresa que não cumprir com o requisito mínimo receberá uma dedução na receita base.

Resposta: Anexo ao Edital encontram-se procedimentos tanto para inspeção da frota quanto para auditoria dos processos de manutenção. Nestes documentos estão definidos os critérios, o que verificar e a periodicidade da realização das atividades. Para cada inspeção e/ou auditoria realizada serão atribuídas notas classificatórias e de avaliação de desempenho. Há ainda a previsão de aplicação de penalidades quando constatadas não conformidades, em consequência das auditorias realizadas.

92. PROPOSTA: ITEM 3.28 DO EDITAL. 3.28. A concessionária deverá disponibilizar no mínimo 01 (um) veículo guincho por garagem que apresentar em sua proposta. Este veículo deverá ser equipado com o mesmo sistema de monitoramento da frota de ônibus, tomada de ar comprimido e elétrica, giroflex, radiocomunicação, EPI's, ferramentas e dispositivos necessários para o desenvolvimento das atividades de atendimento ao socorro. PROPOSTA: Incluir no item que a concessionária deverá disponibilizar no mínimo um veículo guincho com acréscimo de um veículo para cada 100 unidades de ônibus. Esse acréscimo pode estar vinculado à idade média dos ônibus da garagem, sendo este um fator positivo para frota novas.

Resposta: A quantidade de um guincho por garagem será suficiente e será mantido o exposto no Edital no item 3.28.

93. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL. 3.29.1 O veículo guincho deverá ser apresentado, quando da sua inclusão no Sistema de Transporte, com identidade visual adequada, conforme estabelecida no Manual de Identidade Visual da SPTrans. A disponibilidade do guincho para a operação deverá ocorrer no prazo máximo de 60 dias a contar da assinatura do contrato. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÃO. Sugere-se que o prazo máximo para a disponibilidade do guincho seja de 180 dias, devido a complexidade de aquisição/montagem para atendimento das características exigidas. [...] PROPOSTA: Mudança do texto do item 3.29.1 para: O veículo guincho deverá ser apresentado, quando da sua inclusão no Sistema de Transporte, com identidade visual adequada, conforme estabelecida no Manual de Identidade Visual da SPTrans. A disponibilidade do guincho para a operação deverá ocorrer no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da assinatura do contrato.

Resposta: Será incluído no Edital o item locação de veículo guincho, desde que seja autorizado pelo poder concedente até que se conclua a aquisição.

94. PROPOSTA: Deve ser citada a possibilidade de catraca dupla ou da ausência dela, ao menos na especificação dos ônibus do grupo Estrutural.

Resposta: Todo veículo novo a ser inserido no Sistema de Transporte passará por avaliação da SPTrans onde constará verificação da conformidade do veículo com as especificações e com as normas e determinações, do poder público, vigentes. As exigências são feitas de acordo com a necessidade operacional, que no caso em questão, é feita por determinação (Carta Circular).

95. PROPOSTA: Replicar a informação do item 7.1.1.2, anexo 7-A, referente ao uso dos monitores também para informações ao usuário embarcado, também no item 11.24.5, anexos 5.1.1 e 5.1.2.

Resposta: Não há necessidade de se replicar informações nos anexos uma vez que estas são complementares. A informação do Anexo 7-A prevalece sobre as demais do mesmo tema, dado que esta é detalhada.

96. PROPOSTA: Incluir nos ônibus um coletor de opinião do usuário, que poderá ser preenchido por meio de um formulário impresso ou eletrônico, já contendo informações básicas anteriormente preenchidas sobre o ônibus embarcado. Se por meio impresso, este deverá ter a possibilidade de ser enviado via correio gratuitamente.

Resposta: Não se faz necessária a introdução de um coletor de opinião de usuário no interior dos ônibus, uma vez que estarão disponíveis centrais de atendimento ao usuário através de linha tipo 0800, além da central 156, as quais são canais de comunicação gratuita.

97. PROPOSTA: Adicionar no artigo 11.21.3 (Anexo 5-1-1) as informações que devem ser obrigatoriamente providas aos usuários pelos painéis não eletrônicos: Esquema (ou mapa) do itinerário completo da linha, com indicações de paradas, distância entre paradas, conexões, integração com metrô, trem, ciclovias e transferências; dados sobre a linha, dias e horários de operação; partidas por faixa de horário; veículos acessíveis; tempo estimado de viagem; QR Codes conectando à página completa da linha no site da SPTrans.

Resposta: As informações a serem disponibilizadas aos usuários por meio de painéis não eletrônicos (placas, adesivos, etc.) são normalmente exigidas por Cartas Circulares da SPTrans às operadoras. Assim sendo não serão especificadas no Edital, uma vez que são variáveis de acordo com a necessidade operacional.

98. PERGUNTA: [...] Em atendimento ao princípio da motivação do porque não se está a considerar no processo licitatório das linhas de ônibus no município de São Paulo o seguinte: Cláusulas sobre super-lotação.

99. PERGUNTA: [...] Mecanismos eficientes de comunicação de super-lotação com canal de atendimento para serviço adequado.

100. PERGUNTA: [...] Critérios ecológicos, privilegiando-se as ofertas mais sustentáveis (art. 3º, Lei Federal 8.666/83).

Resposta (98-100): Em relação ao item 98 o consultante não foi claro em seu questionamento; em relação ao item 99 o sistema de comunicação através da central de reclamações 156 e o 0800 das empresas operadoras e por fim o item 100 estão descritos na legislação constante no edital item 3.31.

101. PROPOSTA: Conforme se afere do item 3.29.3 do Anexo VIII-A, a exemplo do que ocorre com os ônibus de transporte de passageiros, os guinchos também deverão passar por inspeção de inclusão e periódica ao longo de sua vida útil, conforme definidos nos procedimentos previstos no Anexo IV. Porém, entende a

Consulente que a inspeção do guincho seja feita anualmente e não concomitantemente ao período em que a concessionária estará sujeita à classificação no ranking.

Resposta: A inspeção veicular do veículo guincho seguirá os mesmos critérios dos veículos operacionais.

102. PROPOSTA: Ainda em relação ao mesmo Anexo VIII-A, o seu subitem 3.29.4 dispõe que a mão de obra para a operação de guincho deverá ter treinamento específico, de modo que a concessionária devesse comprovar habilitação compatível do operador sob pena de não poder operar o mencionado veículo e, como consequência, será considerada inadimplente em relação à exigência de 01 (um) guincho por garagem. Por conta de referida exigência, entende a consulente que no cálculo/hora do serviço deve ser considerado o salário deve ser considerado o salário/hora do mecânico oficial que normalmente opera esse tipo de veículo.

Resposta: Serão mantidas as exigências do disposto no Edital.

103. PROPOSTA: Relativamente ao item 3.27 do já citado Anexo VIII-A, reza a mesmo que é verdade a qualquer tempo de prestação dos serviços com veículo cuja idade de fabricação do chassi seja superior a 10 (dez anos) e que a frota para a prestação de serviço deverá ter idade média de 05 (cinco) anos.

Resposta: Serão mantidas as exigências do disposto no Edital, DOS VEÍCULOS – item 3.27.

104. PERGUNTA: Há que se ponderar nesse ponto, que não se mostra adequado comprar um veículo Articulado ou Biarticulados, cuja operacionalidade situa-se na faixa de 15 anos, com os demais veículos convencionais. Os veículos Articulados e biarticulados, como se vê da própria experiência operacional da frota atualmente utiliza no transporte público de passageiros, tem plena condição de operação pelo período apontado, ou seja, 15 anos, pois é inspecionado pelo Poder Concedente, no mínimo, a cada de 6 meses. No que se refere à idade média também entende a Consulente, deve ser alterada para 6 anos, vez que a idade média da frota atualmente em circulação esta em torno de 5 anos e 4 anos, e a própria experiência operacional atual confirma que a frota com a idade média sugeria atende de forma eficaz os usuários do transporte público de passageiros.

Resposta: Serão mantidas as exigências do disposto no Edital, Dos Veículos - item 3.27.

105. PERGUNTA: Do mesmo modo, e no que se refere ao item 17 do já referido subitem 5.1.2 do Anexo VII-A, o qual dispõe que ultrapassado em 7% o índice de veículos inoperantes ao longo do mês durante 2 (dois) meses consecutivos ou três meses intercalados, será a concessionária multada em valor equivalente a 420 tarifas por dia, há que se rever tal aplicação já que, conforme anteriormente mencionado, a Consulente muitas vezes fica na dependência de fornecedores quanto a entrega de peças para veículos de tecnologia complexa, e muitas vezes a concessionária é obrigada a aguardar o fabricante informar quais

os procedimentos que deverão ser adotados. Observa-se que o cuidado quanto a correta execução dos serviços de manutenção se presta justamente para que o usuário do transporte público de passageiros tenha ao seu dispor um serviço de qualidade, e que seja prestado de maneira eficiente, de modo que nos casos em que os veículos estiverem inoperantes por conta da necessidade de peças específicas ou na dependência de consultoria técnica do fabricante, as concessionárias não deverão estar sujeitas a tal penalidade.

Resposta: Serão mantidas as exigências do disposto no Edital, referente ao item ANEXO 8-A.

106. PROPOSTA: Efetivamente com relação ao reposicionamento de linhas de forma de operação, passamos a questionar e formular as sugestões abaixo: ITENS DO EDITAL – ANEXO 8-A. 3.29.3. O exemplo do que ocorrem com os ônibus de transporte de passageiros os guinchos também deverão passar por inspeção de inclusão e periódica ao longo de sua vida útil, conforme definidos nos procedimentos previstos nos Anexo IV. ESCLARECIMENTO /CRITICA/SUGESTOES. Podemos que a inspeção do guincho seja feita anualmente e não ao período que a empresa estará sujeita a classificação do ranking.

107. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL – ANEXO -8 A. 3.29.4. A mão de obra para a operação do guincho deverá ter treinamento específico. A concessionária deverá comprovar habilitação compatível do operador sob pena de não poder operar e mencionado veículo e, como, consequência, será inadimplente em relação à exigência de 01(um) guincho por garagem. ESCLARECIMENTO /CRITICA/SUGESTOES. Pondera-se que no cálculo de custo/hora do serviço deve ser considerado o custo/hora do serviço deve ser considerado o salário/hora do mecânico oficial que normalmente opera esse tipo de veículo.

Resposta (106-107): Serão mantidas as exigências do disposto no Edital, referente ao item ANEXO 8-A.

108. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL – ANEXO 8-A - 3.27. É vedada a qualquer tempo a prestação dos serviços com veículo cuja idade de fabricação do chassi seja superior a 10(dez anos). A frota para a prestação dos serviços deverá ter idade média de 05 (cinco) anos. ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTOES. Ponderamos que a idade de fabricação para os veículos Articulados e Biarticulados seja de 15 anos, uma vez que estes veículos têm condições de operações pelo período solicitado, pois é inspecionado pelo Poder Concedente de no mínimo de 6 em 6 meses. Quanto a idade média também solicitamos que seja alterada para 6 anos, uma vez que atualmente a idade média da frota está em torno de 5 anos e 4 meses.

Resposta: Todos os veículos operacionais do sistema irão obedecer ao estipulado no item 3.27 do Edital, garantido desta forma a qualidade na prestação de serviço.

109. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL – ANEXO 8-A. Item 17 – ultrapassar 7% de índice de veículo inoperante ao longo do mês durante 2 (dois) meses

consecutivos pó três meses intercalados.
ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTOES. Não podemos ser penalizados em 420 tarifas por dia, por veículo inoperante que ultrapassar os 7% do índice de veículos, dentro destes itens ficamos na dependência de fornecedores, das peças para veículos de grande tecnologia, aguardamos o procedimento do fabricante.

Resposta: Serão mantidas as exigências do disposto no Edital, referente ao item ANEXO 8-A.

110. PROPOSTA: RESAM – Regulamento de Sanções e Multas – exclusão do RESAM de todas penalidades com multa específica constante do Código de Transito Brasileiro – CTB., aplicadas ao Motoristas/COBRADOR. Haja vista, que ele não poderá ser penalizado 2 (duas) vezes pelo mesmo ato, bem como, nas multas aplicadas pelo RESAM sequer poderá recorrer, pois, as mesmas são aplicadas as EMPRESAS que repassam aos trabalhadores.

Resposta: Na prestação de serviços de Transporte Público de Passageiros do Município de São Paulo, além das cláusulas contratuais existentes, há uma legislação específica regida por Portaria, que disciplina o Regulamento de Sanções e Multas – RESAM nos padrões de: Eficiência, Qualidade e Segurança, o qual será mantido sem alteração.

111. PERGUNTA: Não há dúvidas que a licitação dos transportes irá reorganizar completamente o serviço de transporte por ônibus pelos próximos 20 anos e trará alterações ao padrão de transporte de forma positiva. Entretanto, em análise detalhada, não há planos de introduzir frota com tecnologias menos poluentes e combustíveis alternativos ao combustível fóssil. Pode analisar no “Modelo de Remuneração de Operadores” ausência de benefícios aos operadores que optarem por combustíveis alternativos ao fóssil, bem como a inexistência de metas para introdução de ônibus menos poluentes nas minutas do edital. Até 2018 a Lei de Mudanças Climáticas (Lei nº 14.933 de 05 de junho de 2009) propõe substituir o consumo de combustível fóssil nos ônibus de transporte público de passageiros por outros combustíveis com menores índices de emissão e emissão zero. Os níveis de poluição atmosférica se encontram acima dos limites estabelecidos pela Organização Mundial de Saúde - OMS. Em São Paulo os gastos na saúde pública para o tratamento de doenças respiratórias agravadas pela má qualidade do ar é em torno de R\$ 200 milhões por ano (datasus). A poluição atmosférica afeta a população e causa impactos negativos ao meio ambiente e a sociedade. Em razão do exposto, peço que neste contexto haja a mudança da matriz energética no transporte, promovendo de forma gradual a introdução de novas tecnologias menos poluentes, sobretudo a ampliação da atual frota de trólebus, implantando esse tipo de veículo nos atuais e futuros corredores de ônibus da cidade.

112. Em razão do exposto, pedimos à Comissão Especial de Licitação, que neste contexto seja esclarecido como será promovida a introdução de novas tecnologias de forma gradual na frota da cidade de São Paulo, considerando o modelo de remuneração e a qualidade dos serviços, visto que estes são pontos

fundamentais para introdução de frota com tecnologias diferentes e a introdução de combustíveis renováveis.

Resposta (111-112): A Lei 14.933/09 faz parte do arcabouço legal do edital de licitação, não sendo opcional a sua observação. Fatos supervenientes serão tratados de modo tempestivo.

113. PROPOSTA: ITENS DO EDITAL – ANEXO 8-A. 4.1.37. Apresentar ao Poder Concedente, por ocasião da expedição do “CONDUBUS”, a comprovação de vínculo empregatício com a respectiva empresa, de todos os empregados que prestarem os serviços. Manter o cadastro do documento exigido, mas a exibição do documento nos veículos não há necessidade. Sendo que o Crachá do funcionário já identifica o funcionário conforme item 4.17.

Resposta: Por tratar-se de legislação específica (Portaria) sobre o CONDUBUS, serão mantidas as exigências do disposto no Edital - item 4.1.37.

114. PERGUNTA: Ponderamos ainda a necessidade de registro e protocolo via Sistema (CCI-CCR) de todas as ocorrências e interferências operacionais quando informadas pelo COC das empresas.

Resposta: Todos os registros de ocorrências envolvendo os veículos em operação deverão ser registrados junto ao Centro de Controle Integrado – CCI.

115. SUGESTÃO: O Sistema de Informações constará de, no mínimo, os seguintes canais de atendimento ao usuário: web site, redes sociais, envio de mensagens, aplicativo para celulares (nos diferentes sistemas operacionais), atendimento telefônico e presencial. Todos os sistemas disponíveis aos usuários devem estar centralizados no CCO para análise e qualificação dos dados recebidos.

Resposta: A sugestão proposta referente ao Anexo 4.5. Sistema de Atendimento aos Usuários, no item 4.5.1 Sistema de Informações, do novo edital de licitação para a delegação dos serviços do sistema de transporte coletivo público de passageiros da cidade de São Paulo foi acolhido e incorporado.

116. SUGESTÃO: Inclusão: 4.5.2.1.1: O Sistema de Reclamações e Sugestões constará de, no mínimo, os seguintes canais de atendimento ao usuário: web site, redes sociais, envio de mensagens, aplicativo para celulares (nos diferentes sistemas operacionais), atendimento telefônico e presencial. Todos os sistemas disponíveis aos usuários devem estar centralizados no CCO para análise e qualificação dos dados recebidos. As informações referentes aos usuários podem ser solicitadas, desde que se respeitem os princípios invioláveis estabelecidos na Constituição Federal, da intimidade, da vida privada e da dignidade da pessoa humana.

Resposta: A sugestão referente ao Anexo 4.5. Sistema de Atendimento aos Usuários, no item 4.5.2 Sistema de Reclamações e Sugestões, e 4.5.2.1.1 O Sistema de Reclamações e Sugestões, do novo edital de licitação para a delegação dos serviços do sistema de transporte coletivo público de passageiros da cidade de São Paulo foi acolhido e

incorporado, com ressalva no segundo parágrafo, onde foi substituído o termo “aos usuários” por “às reclamações”.

117. PROPOSTA: Inclusão: 4.5.2.6.1: A cada reclamação feita, o usuário deverá receber um número de protocolo para que seja possível acompanhar o trâmite e encaminhamento de sua queixa online, por telefone ou presencialmente.

Resposta: A sugestão proposta referente ao Anexo 4.5. Sistema de Atendimento aos Usuários, com acréscimo do item 4.5.2.6.1, no novo edital de licitação para a delegação dos serviços do sistema de transporte coletivo público de passageiros da cidade de São Paulo foi acolhido e incorporado.

118. PROPOSTA: Inclusão: 4.5.2.6.2: Em caso de não Resposta: do operador no prazo estipulado, estabelecer uma penalidade.

Resposta: A sugestão referente ao Anexo 4.5. Sistema de Atendimento aos Usuários, com acréscimo do item 4.5.2.6.2, no novo edital de licitação para a delegação dos serviços do sistema de transporte coletivo público de passageiros da cidade de São Paulo, foi acolhido e incorporado.

119. PROPOSTA: 4.5.3 Canais de Atendimento. Inclusão: Divulgação dos dados de reclamações nos canais disponíveis.

Resposta: Os dados estatísticos sobre reclamações serão disponibilizados no Portal Transparência da Prefeitura de São Paulo no Catálogo Municipal da Base de Dados (Decreto Municipal nº 54.779/2014). Qualquer informação que não esteja disponibilizada no site poderá ser solicitada através do Portal da Prefeitura de *São Paulo*, pelo Sistema e-SIC.

120. PROPOSTA: Alterar o item 3.27.2.1. do anexo-8-A da Minuta de Contrato que passaria a ter a seguinte redação: 3.27.2.1. Deverá apresentar, até o mês de setembro do ano que anteceder o ano de vencimento da vida útil do(s) veículo(s), um cronograma de substituição deste(s) veículo(s) novo(s), levando-se em consideração a substituição do combustível óleo diesel por outro(s) de origem não fóssil e de fonte renovável e/ou da substituição de veículos por motor de combustível interna por outros de tração elétrica, conforme estabelece a Lei Municipal nº 14.933/09.

Resposta: A Lei 14.933/09 faz parte do arcabouço legal do edital de licitação, não sendo opcional a sua observação. Fatos supervenientes serão tratados de modo tempestivo.

121. PROPOSTA: Inserir na fórmula de cálculo de IEP um fator que considere a melhoria de emissões de NOx e material particulado demonstrada de acordo com o projeto previsto no item 2.1.3.4 do anexo 4.8 proposto nesse documento. Além disso [...] propõe a inclusão dos resultados dos relatórios de falhas oriundos do sistema OBD – On Board Diagnostic – que resultem em aumento das emissões de poluentes como critério de reprovação dos veículos, conforme proposto a seguir no item 5.15. do anexo 4.9.

Resposta: Por tratar-se de novas tecnologias que estão surgindo no sistema de transporte faz-se necessário estudo, treinamento de pessoal, aquisição de equipamentos, etc. para que a inspeção seja efetiva e de acordo com o recomendado pelo fabricante e em conformidade com a legislação. Esse é o estágio atual, em que estamos para os veículos da fase P7. Conforme estabelecido no subitem 3.22.1 do Edital, sempre que necessárias as atualizações de Manuais e Procedimentos estas serão informadas pelo Poder Concedente às Concessionárias.

122. ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO 4.5 – SISTEMA DE ATENDIMENTO AOS USUÁRIOS. 4.5.2.1. – Registro de ocorrência relatada pelo usuário. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO. Após o respectivo registro da reclamação do usuário, ponderamos a necessidade de que seja realizada a checagem das ocorrências de obstrução registradas no CCI da gestora, e expurgada do registro aquelas que foram informadas e constatadas pelas empresas, e que influenciam negativamente no serviço prestado, tais como ex: - Falta de energia na rede de trólebus; - oscilação de energia na rede de trólebus; - quebra da rede aérea quer seja por desgaste de material ou pavimento irregular; - obstruções diversas na via que impeçam o Sistema Trólebus de prosseguir viagem na rede aérea; - acidente de trânsito; - alagamentos.

Resposta: As ocorrências registradas no Centro de Controle Integrado – CCI já são analisadas e consideradas no ranking das reclamações do mês.

GRUPO V

1

“Vimos por meio desta a solicitar para que a linha abaixo mencionada seja transferida do lote D4 para o lote D3”. “Linhas 04.10.04 Jd. Pedro Nunes – CPTM Ermelino Matarazzo, 04.10.03 Cemitério da Saudade – Terminal A. E Carvalho, 04.09.29 Chabilândia – Metrô Itaquera, 04.09.30 Chabilândia Metrô Itaquera, 04.09.32 Fanganielo – Est. Cpm Guaianazes”.

Resposta: Pleito aceito para as linhas 4.09.29, 4.09.30 e 4.09.32 e será incorporado ao edital.

Não procede para as linhas 4.10.03 e 4.10.04, pois a linha tem origem e destino do D4.

2

“Vimos por meio desta a solicitar para que a linha abaixo mencionada seja transferida do lote D4 para o lote D3”.

“Linha 04.09.31 Jd. Etelvina – Metrô Itaquera”

Resposta: Pleito aceito e será incorporado ao edital.

3.1.

“Solicitamos informações sobre a linha que não consta na minuta do edital publicado, linha esta já operante no emergencial, conforme segue: Código Inexistente “Vila Silvia – Metrô Penha” (Linha Suprimida no Edital) Este serviço foi cancelado no Edital, entretanto, considerando que atualmente no Contrato Emergencial o serviço já existe através da linha de número 2718/10 e, é operada na Região de Vila Silvia transportando uma demanda alta de aproximadamente 400.000 usuários/mês e, por se tratar de uma importante ligação do Bairro com o Sistema Metro Ferroviário e o Centro Comercial da Penha, onde estão localizados várias lojas de diversas especialidades, inúmeras Agências Bancárias, Hospitais, Centros Médicos de vários Planos de Saúde, Cemitério Público, Shopping Center, entre outros. Sendo assim, solicitamos o retorno da linha operação deste serviço e, que o mesmo seja classificado dentro do Lote D4 do Edital de Licitação com 18 midiônibus”.

Resposta: Não procede, a linha 4.10.21 foi reconfigurada de modo a cobrir o itinerário da 2718-10, incluindo TP e TS.

3.2.

“Solicitamos informações sobre a linha que não constou na minuta do edital publicado, linha esta já operante no emergencial, conforme segue: Código Inexistente – “Shopping Aricanduva – Parque São Rafael” – (Linha Suprimida no Edital) Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo, e atualmente ser operada no emergencial sob o numero de 3023/10 “Shopping Aricanduva – Pq. São Rafael”, transportando aproximadamente 210.000 usuários/mês, haja vista da linha ser a única ligação do Parque São Rafael com o centro comercial da Av. Mate oBei, Rio das Pedras e Polo Comercial Shopping Aricanduva, onde há inúmeros bancos, hospitais, clinicas e lojas

de interesse diversos. Salientamos ainda também que existe proposta da operadora atual que irá participar do AR4 de classificar os códigos 4.11.61 e 4.11.62 (ambas com denominação “4015/10 e 4016/10 – Terminal São Mateus – Jd Rodolfo Pirani”) para Reforço Local, assim ficaria a linha 3023 como local de distribuição no lote D6 para atender o bairro. Solicitamos que a linha seja reintegrada no lote D6 com Local Distribuição com a frota de 12 midiônibus”.

Resposta: pleito não aceito, pois é coberta pelas linhas 4.11.61, 4.11.62, 1.02.20 e 2.22.97.

4.1.

“Solicitamos especial atenção sobre a linha que não constou na minuta do Edital publicado, já operante no contrato emergencial, conforme segue: Código Inexistente – “Cohab Barro Branco – Metrô Itaquera” (Linha Suprimida no Edital) Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do transporte Coletivo na Cidade de São Paulo e atualmente ser operada no emergencial sob o número 3785/10 “Cohab Barro Branco – Metrô Itaquera”, sendo que a mesma opera no contrato emergencial, transportando aproximadamente 210.000 usuários/mês e considerando ser esta uma ligação de muita importância entre os bairros Cidade Tiradentes, Barro Branco, Av. Iguatemi, centro comercial da Av. Ragueb Chohfi, centro comercial de Itaquera, além de diversos hospitais, banco e escolas. Diante dos argumentos acima elencados, solicitamos que a linha seja integrada no lote D5 com frota de 19 miniônibus/midiônibus”.

Resposta: Pleito não aceito, pois a ligação é realizada pelas linhas 3.04.15; 4.11.48 e 4.11.49.

4.2.

“Solicitamos especial atenção sobre a linha que não constou na minuta do Edital publicado, já operante no contrato emergencial, conforme segue: Código Inexistente – “Terceira Divisão – Metrô Carrão” (Linha Suprimida no Edital) Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo na Cidade de São Paulo e atualmente ser operada sob o número 3761/10 “Terceira Divisão – Metrô Carrão”, sendo que a mesma opera no contrato emergencial, transportando aproximadamente 310.000 usuários/mês e considerando ser esta uma ligação de muita importância entre os bairros Terceira Divisão, Jd. Laranjeira, Iguatemi, Sítio Alto Alegre, Carraozinho e diversos polos comerciais da região entre eles o Shopping Aricanduva, além de diversos hospitais e escolas. Diante dos argumentos acima elencados, solicitamos que a linha seja integrada no lote D5 com frota de 25 miniônibus/midiônibus”.

Resposta: Pleito não aceito, pois a ligação é realizada pelas linhas 4.13.02, 3.05.06, 1.02.11.

4.3.

“Solicitamos especial atenção sobre a linha que não constou na minuta do Edital publicado, já operante no contrato emergencial, conforme segue: Código Inexistente – “Vila Minerva – Shopping Aricanduva” (Linha Suprimida no Edital) Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo na Cidade de São Paulo e atualmente ser operada sob o número 3027/10 “Vila Minerva – Shopping Aricanduva”, sendo

que a mesma opera no contrato emergencial, transportando aproximadamente 200.000 usuários/mês e considerando ser esta uma ligação de muita importância entre os bairros Jd. Moreno, Vila Minerva, Jd. Aurora, com as estações CPTM de Guaianases e José Bonifácio, aos diversos polos da Cidade entre eles Centro Comercial de Guaianases, e de Itaquera, Hospital Santa Marcelinha, região de lazer como Parque do Carmo entre outros. Diante dos argumentos acima elencados, solicitamos que a linha seja integrada no lote D5 com frota de 17 miniônibus/midiônibus”.

Resposta: Não procede, pois é coberta pela linha 3.04.05.

4.4.

“Solicitamos especial atenção sobre a linha 372F-10 Universidade São Judas Tadeu – Metrô Bresser que foi classificada como Articulação Regional Central – AR0. Atualmente essa linha transporta por mês aproximadamente 170.000 usuários/mês e vem sendo operada com reconhecida qualidade por esta empresa desde sua criação em 2003. Entendemos que a reclassificação dessa linha ocasionará uma grande insatisfação dos usuários que já se acostumaram com a excelência e pontualidade dos serviços prestados. Diante dos argumentos acima elencados, solicitamos que a linha seja mantida com as características atuais, conforme contrato emergencial em vigor no lote D5 com frota de 8 miniônibus/midiônibus”.

Resposta: Pleito não aceito, pois não atende ao Decreto Art. 12 Item III.

4.5.

“Solicitamos especial atenção sobre a linha que não constou na minuta do Edital publicado, já operante no contrato emergencial, conforme segue: Código Inexistente – “Vila Cosmopolita – Shopping Center Lar Aricanduva” (Linha Suprimida no Edital) Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo na Cidade de São Paulo e atualmente ser operada sob o número 3020/10 “Vila Cosmopolita – Shopping Center Lar Aricanduva” sendo que a mesma opera no contrato emergencial, transportando aproximadamente 110.000 usuários/mês e considerando ser esta uma ligação de muita importância entre os bairros Vila Cosmopolita, Centro de Itaquera além de diversos hospitais e escolas. Diante dos argumentos acima elencados, solicitamos que a linha seja integrada no lote D5 com frota de 22 miniônibus”.

Resposta: Pleito não aceito, pois a ligação é realizada pelas linhas 4.11.51 e 4.12.06.

4.6.

“Solicitamos especial atenção sobre a linha que não constou na minuta do Edital publicado, já operante no contrato emergencial, conforme segue: Código Inexistente – “Jardim São João – Metrô Itaquera” (Linha Suprimida no Edital) Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo na Cidade de São Paulo e atualmente ser operada sob o número 3712/10 “Jardim São João – Metrô Itaquera” sendo que a mesma opera no contrato emergencial, transportando aproximadamente 200.000 usuários/mês e considerando ser esta uma ligação de muita importância entre os bairros Cohab José Bonifácio, Jd. Morgante, Conjunto Itaquera IV além de diversos hospitais e

escolas. Diante dos argumentos acima elencados, solicitamos que a linha seja integrada no lote D5 com frota de 18 miniônibus/midiônibus”.

Resposta: Pleito não aceito, pois a ligação é realizada pela linha 4.11.23.

5A.1.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.00.10)	O serviço do lote D8 (4.00.10) CONJUNTO HABITACIONAL HELIÓPOLIS - MUSEU DO IPIRANGA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "0", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.2.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.07)	O serviço do lote D8 (4.02.07) HELIÓPOLIS - METRO VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.

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

5A.3.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.11)	O serviço do lote D8 (4.02.11) JARDIM MARIA ESTELA - METRO VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para

	AR6.
--	------

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

5A.4.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.12)	O serviço do lote D8 (4.02.12) JARDIM MARIA ESTELA - METRO SAÚDE tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.5

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.13)	O serviço do lote D8 (4.02.13) JARDIM SÃO SAVERIO - METRO VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.6.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.14)	O serviço do lote D8 (4.02.14) SACOMÃ - METRO SANTA CRUZ tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de

	natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.
--	--

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

5A.7.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.15)	O serviço do lote D8 (4.02.15) SHOPPING PLAZA SUL - METRO PRAÇA DA ARVORE tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.8.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.16)	O serviço do lote D8 (4.02.16) TERMINAL SACOMÃ - VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.

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

5A.9.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.17)	O serviço do lote D8 (4.02.17) VILA BRASILINA - SHOPPING IBIRAPUERA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "15", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas

	operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.
--	---

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

5A.10.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.18)	O serviço do lote D8 (4.02.18) VILA DAS MERCES - OBJETIVO UNIP tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "15", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, linha local de distribuição (LLD) alimentadora do metrô (Praça da Árvore e Saúde).

5A.11.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.19)	O serviço do lote D8 (4.02.19) VILA LIVIEIRO - METRO SAÚDE tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "0", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.12.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.21)	O serviço do lote D8 (4.02.21) VILA MORAES - METRO SAÚDE tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "0", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.13.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.19)	O serviço do lote D8 (4.02.19) VILA PRUDENTE - METRO VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "0", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.14.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.01)	O serviço do lote AR6 (5.03.01) CIDADE ADEMAR - TERMINAL PARQUE DOM PEDRO II tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor "15" 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, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural, desta

	forma, sugerimos a transferência do reforço estrutural para operação E3
--	---

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

5A.15.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES I
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.04)	O serviço do lote AR6 (5.03.04) JARDIM ELIANA - 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 potencial de demanda e de muita 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 e Av. Santo Amaro, desta forma sugerimos manter a operação do serviço da forma atual, 637G/10 – GRAJAÚ - PINHEIROS operando das 04h00 às 23h40 com destino a Pinheiros, com Grupo estrutural operação E3.
ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES II
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.04) Tabela 17: Parágrafo: 3.3.4	O serviço do lote AR6 (5.03.04) JARDIM ELIANA - 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, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural, desta forma sugerimos a transferência do reforço estrutural para operação E3

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação, devendo operar como reforço estrutural de pico.

5A.16.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.02)	O serviço do lote AR6 (5.03.02) JARDIM MIRIAM - MOEMA tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor "15" com destino setor "2", 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, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural, desta forma sugerimos a transferência do reforço estrutural para operação E3.
Tabela 17: Parágrafo: 3.3.4	

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

5A.17.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES I
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.06)	O serviço do lote AR6 (5.03.06) PARQUE RESIDENCIAL COCAIA - METRO JABAQUARA tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor "17" com destino setor "15", 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 do Pq. Res. Cocaia, Jd. Gaivotas, Jd. Lucélia, Jd. Eliana e Grajaú e ao longo da Av. Dna. Belmira Marim e corredor Teotônio Vilela, desta forma sugerimos manter a operação do serviço da forma atual, 675G/10 – PQ. RES. COCAIA – METRÔ JABAQUARA operando das 04h00 às 23h40 com Grupo estrutural operação E3.
ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES II
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.06)	O serviço do lote AR6 (5.03.06) PARQUE RESIDENCIAL COCAIA - METRO JABAQUARA tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor "17" com

Tabela 17: Parágrafo: 3.3.4	destino setor "15", 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, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural, desta forma sugerimos a transferência do reforço estrutural para operação E3
-----------------------------	---

Resposta: Não procede, conforme inciso II do item 4.1 do anexo I do decreto municipal nº 56.232/15.

5A.18.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.07) Tabela 17: Parágrafo: 3.3.4	O serviço do lote AR6 (5.03.07) TERMINAL 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, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural, desta forma sugerimos a transferência do reforço estrutural para operação E3

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

5A.19.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES I
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.08)	O serviço do lote AR6 (5.03.08) TERMINAL GRAJAÚ - 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 potencial de

	demanda e de muita 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 do serviço da forma atual, 5362/10 PQ. RES. COCAIA – PÇA. DA SÉ e seu atendimento 5362/23 – PQ. RES. COCAIA – VICENTE RAO, operando das 04h00 às 22h30 com Grupo estrutural operação E3.
ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES II
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.08)</p> <p>Tabela 17: Parágrafo: 3.3.4</p>	<p>O serviço do lote AR6 (5.03.08) TERMINAL GRAJAÚ - 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, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural sugerimos a transferência do reforço estrutural para operação E3</p>

Resposta: Procede parcial, linha transferida para o lote E3 como reforço de pico.

5A.20.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.10)</p> <p>Tabela 17: Parágrafo: 3.3.4</p>	<p>O serviço do lote AR6 (5.03.10) TERMINAL PARELHEIROS (AMA) - TERMINAL SANTO AMARO tem sua característica Estrutural, Linha 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, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural, desta forma sugerimos a transferência do</p>

	reforço estrutural para operação E3
--	-------------------------------------

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

5A.21.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES I
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.11)	O serviço do lote AR6 (5.03.11) VARGEM GRANDE - TERMINAL SANTO AMARO tem sua característica Estrutural, Linha 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, parapeiros e corredor Teotônio Vilela, desta forma sugerimos manter a operação do serviço da forma atual, 6091/10 – VARGEM GRANDE – TERMINAL SANTO AMARO operando das 03h20 às 00h25 com Grupo estrutural operação E3.
ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES II
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.11) Tabela 17: Parágrafo: 3.3.4	O serviço do lote AR6 (5.03.11) VARGEM GRANDE - TERMINAL SANTO AMARO tem sua característica Estrutural, Linha 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 e reforçando o serviço estrutural 695Y, 6000 e corredor Teotônio Vilela, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural, desta forma sugerimos a transferência do reforço estrutural para operação E3.

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação, devendo operar como reforço estrutural de pico.

5A.22.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.13)	O serviço do lote AR6 (5.03.13) TERMINAL PARELHEIROS - PRAÇA SUZANA RODRIGUES tem sua característica Estrutural, Linha 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, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural, desta forma sugerimos a transferência do reforço estrutural para operação E3
Tabela 17: Parágrafo: 3.3.4	

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

5A.23.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (5.03.14)	O serviço do lote AR6 (5.03.14) TERMINAL VARGINHA - E. T. VITOR MANZINI tem sua característica Estrutural, Linha 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, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural, desta forma sugerimos a transferência do reforço estrutural para operação E3
Tabela 17: Parágrafo: 3.3.4	

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

5A.24.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais	O serviço do lote AR6 (5.03.20) VILA IMPERIO -

da oferta do Lote AR6 (5.03.20)	TERMINAL BANDEIRA tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor "15" 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, conforme a vinculação dos lotes de serviço em tabela 17 parágrafo 3.3.4 do Anexo III, que: Reforço de pico estrutural pertencem ao Grupo Estrutural, desta forma sugerimos a transferência do reforço estrutural para operação E3
Tabela 17: Parágrafo: 3.3.4	

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

5A.25.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.11)	O serviço do lote AR6 (3.06.11) AEROPORTO - PERDIZES tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor "15" com destino setor "04", 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 e com grande potencial de demanda ao longo de seu itinerário, desta forma sugerimos a transferência de Articulação regional para operação E3

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.26.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.14)	O serviço do lote AR6 (3.06.14) JARDIM MIRIAM - METRO ANA ROSA tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor "15" 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 e com grande potencial de demanda ao longo de seu itinerário, desta forma sugerimos a transferência de Articulação regional para operação E3
--	---

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.27.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.15)	O serviço do lote AR6 (3.06.15) JARDIM MIRIAM - TERMINAL BANDEIRA tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor "15" 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 e com grande potencial de demanda ao longo de seu itinerário, desta forma sugerimos a transferência de Articulação regional para operação E3

Resposta: Não procede, pois não está de acordo com o inciso IV, parágrafo 1º do artigo 10 do decreto municipal nº 56.232/15.

5A.28.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.17)	O serviço do lote AR6 (3.06.17) METRO CONCEIÇÃO - METRO ANA ROSA tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor "14" com destino setor "14", 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 e com grande potencial de demanda ao longo de seu itinerário, desta forma sugerimos a transferência de Articulação regional para operação E3

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a

conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.29.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.33)	O serviço do lote AR6 (3.06.33) TERMINAL GRAJAÚ - TERMINAL VARGINHA tem sua característica estrutural, Linha com origem no setor "17" com destino setor "17", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza estrutural interligando dois terminais de forte operação do grupo E3, e sobrepondo serviços no corredor Teotônio Vilela sugerimos a transferência para E3.

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

5A.30.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.07.02)	O serviço do lote AR6 (3.07.02) CPTM JURUBATUBA - VILA OLIMPIA tem sua característica Estrutural, Linha 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 e com grande potencial de demanda ao longo de seu itinerário desta forma sugerimos a transferência de Articulação regional para operação E3

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.31.

ITENS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Cancelamento do Serviço 637J/10	O serviço do lote E3 VILA SÃO JOSÉ - PIHEIROS tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor "17" com destino setor "3", cuja função da

Vila São José - Pinheiros	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 Vila São José, Iporanga, Imbuías, Jardim Clipper, e oferece ligação aos principais setores comerciais: Av. Interlagos, Av. Das nações unidas, Av. Nossa senhora do Sabará, Santo Amaro, corredor Santo Amaro e Faria Lima, desta forma sugerimos manter a operação do serviço da forma atual, 637J/10 – VILA SÃO JOSÉ - PINHEIROS operando das 04h30 às 22h00 com Grupo estrutural operação E3
---------------------------	--

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 3.06.25; 3.06.28; 3.07.04; 4.17.04 e 4.17.08.

5A.32.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (1.03.23) Frota op. DU: 20 Meia viagem DU: 388	O tempo indicado para o serviço do lote E3 (1.03.23) TERMINAL VARGINHA – PARQUE DO IBIRAPUERA não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 39 carros.

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

5A.33.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (1.03.15) Frota op. DU: 25	O tempo indicado para o serviço do lote E3 (1.03.15) TERMINAL GRAJAÚ – PARQUE DO IBIRAPUERA não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro

Meia viagem DU: 344	adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 29 carros.
---------------------	--

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

5A.34.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (1.03.16) Frota op. DU: 29 Meia viagem DU: 362	O tempo indicado para o serviço do lote E3 (1.03.16) TERMINAL GRAJAÚ – TERM. PARQUE DOM PEDRO não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 38 carros.

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

5A.35.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (1.03.18) Frota op. DU: 24 Meia viagem DU: 360	O tempo indicado para o serviço do lote E3 (1.03.18) TERMINAL GRAJAÚ – METRÔ JABAQUARA não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 28 carros.

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

5A.36.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (1.03.20)</p> <p>Frota op. DU: 26</p> <p>Meia viagem DU: 356</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (1.03.20) TERMINAL PARELHEIROS – TERMINAL SANTO AMARO não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 30 carros.</p>

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

5A.37.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (1.03.21)</p> <p>Frota op. DU: 38</p> <p>Meia viagem DU: 372</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (1.03.21) TERMINAL PARELHEIROS – METRÔ VILA MARIANA não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 45 carros.</p>

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

5A.38.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (1.03.22)</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (1.03.22) TERMINAL VARGINHA – LGO. SÃO FRANCISCO não atende o deslocamento da linha, em simulação</p>

<p>Frota op. DU: 30</p> <p>Meia viagem DU: 364</p>	<p>utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 43 carros.</p>
--	--

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

5A.39.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (1.03.24)</p> <p>Frota op. DU: 45</p> <p>Meia viagem DU: 366</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (1.03.24) TERMINAL VARGINHA – TERMINAL BANDEIRA não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 49 carros.</p>

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

5A.40.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (1.03.25)</p> <p>Frota op. DU: 31</p> <p>Meia viagem DU: 370</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (1.03.25) TERMINAL VARGINHA – METRÔ JABAQUARA não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 36 carros.</p>

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

5A.41.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (1.03.26)</p> <p>Frota op. DU: 20</p> <p>Meia viagem DU: 356</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (1.03.26) TERMINAL VARGINHA – TERMINAL SANTO AMARO não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 24 carros.</p>

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

5A.42.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (2.20.02)</p> <p>Frota op. DU: 28</p> <p>Meia viagem DU: 344</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (2.20.02) CPTM IPIRANGA – CPTM LEOPOLDINA não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 35 carros.</p>

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

5A.43.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (2.30.01) VILA MONUMENTO TERMINAL BARRA FUNDA não</p>

da oferta do Lote E3 (2.30.01) Frota op. DU: 20 Meia viagem DU: 344	atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 26 carros.
---	--

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

5A.44.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (2.30.02) Frota op. DU: 25 Meia viagem DU: 354	O tempo indicado para o serviço do lote E3 (2.30.02) TERMINAL SACOMÃ – TERMINAL LAPA não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 30 carros.

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

5A.45.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (2.30.05) Frota op. DU: 13 Meia viagem DU: 350	O tempo indicado para o serviço do lote E3 (2.30.05) METRÔ SÃO JUDAS – CPTM BERRINI não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 18 carros.

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

5A.46.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (2.30.06)</p> <p>Frota op. DU: 16</p> <p>Meia viagem DU: 350</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (2.30.06) TERMINAL LAPA – TERMINAL PINHEIROS não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 22 carros.</p>

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

5A.47.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (2.32.01)</p> <p>Frota op. DU: 18</p> <p>Meia viagem DU: 350</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (2.32.01) TERMINAL SACOMÃ – TERMINAL PENHA não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 27 carros.</p>

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

5A.48.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (2.33.01) JARDIM MIRIAM – SHOP. MORUMBI não atende o</p>

da oferta do Lote E3 (2.33.01) Frota op. DU: 15 Meia viagem DU: 346	deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 17 carros.
---	---

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

5A.49.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (2.34.02) Frota op. DU: 20 Meia viagem DU: 350	O tempo indicado para o serviço do lote E3 (2.34.02) JARDIM MIRIAM – TERMINAL GUARAPIRANGA não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 24 carros.

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

5A.50.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (2.34.04) Frota op. DU: 15 Meia viagem DU: 350	O tempo indicado para o serviço do lote E3 (2.34.04) CIDADE ADEMAR – SHOP. BUTANTÃ não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 18 carros.

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

5A.51.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (2.34.05)</p> <p>Frota op. DU: 19</p> <p>Meia viagem DU: 350</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote E3 (2.34.05) METRÔ JABAQUARA – TERMINAL BUTANTÃ não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h06 minutos, sugerimos frota total de 25 carros.</p>

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

5A.52.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 26: Dados referenciais da oferta do Lote E1 (2.13.01)</p>	<p>O serviço do lote E1 (2.13.01) - METRÔ SANTANA - METRÔ CONCEIÇÃO tem sua característica estrutural perimetral, Linha com origem no setor "08" com destino setor "15", cuja função da ligação configura com forte influência de demanda no setor "15" da região sul E3 e sobreposição de serviço em setores de grupos distintos, desta forma sugerimos a transferência para operação E3 ou operação compartilhada do grupo E1+E3.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.53.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 27: Dados referenciais</p>	<p>O serviço do lote E2 (2.20.03) – TERMINAL VILA</p>

da oferta do Lote E2 (2.20.03)	PRUDENTE – METRÔ SÃO JUDAS tem sua característica estrutural perimetral, Linha com origem no setor "13" com destino setor "14", cuja função da ligação configura com forte influência de demanda no setor "14" da região sul E3 com maior parte de seu itinerário dentro da área de operação "14" e sobreposição de serviço em setores de grupos distintos, desta forma sugerimos a transferência para operação E3 ou operação compartilhada do grupo E3+E2
--------------------------------	---

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.54.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 27: Dados referenciais da oferta do Lote E2 (2.20.04)	O serviço do lote E2 (2.20.04) - TERMINAL VILA PRUDENTE - TERMINAL PINHEIROS tem sua característica estrutural perimetral, Linha com origem no setor "14" com destino setor "20", cuja função da ligação configura com forte influência de demanda no setor "14" da região sul E3 com maior parte de seu itinerário dentro da área de operação "14" e "15", inclusive Av. dos Bandeirantes e sobreposição de serviço em setores de grupos distintos, desta forma sugerimos a transferência para operação E3 ou operação compartilhada do grupo E3+E2

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.55.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 27: Dados referenciais da oferta do Lote E2 (2.23.01)	O serviço do lote E2 (2.23.01) – TERMINAL VILA PRUDENTE SHOP. MORUMBI tem sua característica estrutural perimetral, Linha com origem no setor "14" com destino setor "19", cuja função da ligação configura com forte influência de demanda no setor

	"14" da região sul E3 com maior parte de seu itinerário dentro da área de operação "14", "15" e "17" e sobreposição de serviço em setores de grupos distintos, desta forma sugerimos a transferência para operação E3 ou operação compartilhada do grupo E3+E2
--	--

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.56.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 29: Dados referenciais da oferta do Lote E4 (2.34.03)	O serviço do lote E4 (2.34.03) - TERMINAL CAMPO LIMPO - PEDREIRA tem sua característica estrutural perimetral, Linha com origem no setor "19" com destino setor "15", cuja função da ligação configura com forte influência de demanda no setor "15" da região sul E3 e sobreposição de serviço em setores de grupos distintos, desta forma sugerimos a transferência para operação E3 ou operação compartilhada do grupo E3+E4

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.57.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 29: Dados referenciais da oferta do Lote E4 (2.34.06)	O serviço do lote E4 (2.34.06) - SHOP. RAPOSO - CPTM AUTÓDROMO tem sua característica estrutural perimetral, Linha com origem no setor "20" com destino setor "17", cuja função da ligação configura com forte influência de demanda no setor "17" da região sul E3 com maior parte de seu itinerário dentro da área de operação "15" e "17" e sobreposição de serviço em setores de grupos distintos, desta forma sugerimos a transferência para operação E3 ou operação compartilhada do grupo E3+E4

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.58.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 29: Dados referenciais da oferta do Lote E1 (2.31.02)	O serviço do lote E1 (2.31.02) - CONEXÃO MANDAQUI - METRÔ CONCEIÇÃO tem sua característica estrutural perimetral, Linha com origem no setor "7" com destino setor "14", cuja função da ligação configura com forte influência de demanda no setor "14" da região sul E3 e sobreposição de serviço em setores de grupos distintos, desta forma sugerimos a transferência para operação E3 ou operação compartilhada do grupo E3+E1

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5A.59.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 29: Dados referenciais da oferta do Lote E4 (1.03.07)	O serviço do lote E4 (1.03.07) - TERMINAL GUARAPIRANGA - METRÔ JABAQUARA tem sua característica estrutural perimetral, Linha com origem no setor "18" com destino setor "15", cuja função da ligação configura com forte influência de demanda no setor "15" da região sul E3 com maior parte de seu itinerário dentro da área de operação "17" e sobreposição de serviço em setores de grupos distintos, desta forma sugerimos a transferência para operação E3 ou operação compartilhada do grupo E3+E4

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

5B.1.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.12)</p> <p>Frota op. DU: 10</p> <p>Meia viagem DU: 182</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote AR6 (3.06.12) JARDIM IV CENTENÁRIO – SHOP. INTERLAGOS não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h12 minutos, sugerimos frota total de 19 carros.</p>

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

5B.2. Pergunta

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.16)</p> <p>Frota op. DU: 09</p> <p>Meia viagem DU: 180</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote AR6 (3.06.16) JARDIM STA. BARBARA – SHOP. INTERLAGOS não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h12 minutos, sugerimos frota total de 18 carros.</p>

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

5B.3.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.21)</p> <p>Frota op. DU: 14</p> <p>Meia viagem DU: 172</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote AR6 (3.06.21) METRÔ JABAQUARA – TERMINAL SANTO AMARO não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para</p>

	embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h12 minutos, sugerimos frota total de 19 carros.
--	---

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

5B.4. Pergunta

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.23)</p> <p>Frota op. DU: 08</p> <p>Meia viagem DU: 178</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote AR6 (3.06.23) CENTRO SESC SHOP. INTERLAGOS não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h12 minutos, sugerimos frota total de 17 carros.</p>

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

5B.5.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.24)</p> <p>Frota op. DU: 07</p> <p>Meia viagem DU: 174</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote AR6 (3.06.23) CONEXÃO RIO BONITO – CPTM SANTO AMARO não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h12 minutos, sugerimos frota total de 14 carros.</p>

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

5B.6.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.25)</p> <p>Frota op. DU: 06</p> <p>Meia viagem DU: 82</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote AR6 (3.06.25) JARDIM ALPINO – TERMINAL SANTO AMARO não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h12 minutos, sugerimos frota total de 09 carros.</p>

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

5B.7.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.07.04)</p> <p>Frota op. DU: 13</p> <p>Meia viagem DU: 182</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote AR6 (3.07.04) JARDIM ICARAI – TERM. SANTO AMARO não atende o deslocamento da linha, em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h12 minutos, sugerimos frota total de 16 carros.</p>

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

5B.8.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do Lote AR6 (3.06.32)</p>	<p>O serviço do lote AR6 (3.06.32) SESC – TERMINAL SANTO AMARO tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor “17” com destino setor “0”, cuja função da ligação é atender as centralidades regionais urbana ao longo dos eixos viário que compõem a ligação com a região central interligando áreas operacionais distintas, linha com grande</p>

	potencial de demanda e de muita utilização pela comunidade da região do Sesc, Orion, Jardim Primavera, Guaenhembu e ao longo da Av. Interlagos, Av. das Nações Unidas, Nossa senhora do Sabará nos corredores Vereador José Diniz, Ibirapuera e Corredor Norte Sul, desta forma sugerimos manter a operação do serviço da forma atual, 5317/10 – SESC – PRAÇA DO CORREIO operando das 04h30 às 23h10 com Grupo estrutural operação E3.
--	--

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

6.1.

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.07.03); “Eldorado – Aeroporto”	O início da operação (Terminal Principal) esta sendo proposto para Praça do Acuri, hoje (atual) não existe infraestrutura para operação no local. Qual prazo para construção do Terminal ou da infraestrutura para início da operação?

Resposta: Quanto ao Terminal Principal da linha 3.07.03 esclarecemos que permanece no bairro de Eldorado, com relação a Conexão Acuri será tratada oportunamente.

6.2.

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
Tabela 31: Dados referenciais da oferta do lote ARO (4.02.25); “Aeroporto – Metrô São Judas”	Por que, esta sendo considerada com linha local de Articulação Regional (LLA) área Central, nascendo no setor 15, poderia esclarecer? Sugestão: Transferência para o LLA – Local de Articulação Regional área Operacional Sul, visto que, esta ligação cria sobreposições nas demais linhas da área operacional sul, como a LLA-AR6 (3.06.11) e com a transferência facilita a operação e garante um serviço de melhor qualidade ao usuário.

Resposta: Não procede, a linha pertence ao AR7.

6.3.

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
<p>Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote D9 (4.02.24);</p> <p>“Jd.Ubirajara – Metrô São Judas – C”</p>	<p>Este serviço esta ligando o setor 14 ao setor 01, com características de serviço Local de articulação Regional (LLA) área Operacional Sul, e no Edital esta como linha Local de Distribuição (LLD) operacional Sul 2, poderia esclarecer?</p> <p>Sugestão: Transferência para o Local de Articulação Regional (LLA) área Operacional Sul.</p>

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

6.4.

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.16);</p> <p>“Jd.Sta.Barbara – Shop.Interlagos”</p>	<p>Este serviço esta ligando o setor 15 ao setor 15, com características de serviço Local de Distribuição (LLD), por que, esta sendo considerada como Local de Articulação Regional (LLA) área Operacional Sul, poderia esclarecer?</p>

Resposta: Não procede, sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

6.5.

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (FALTA);</p>	<p>No sistema atual existe o serviço 5175/10 “Balneário São Fco. – Pça da Sé, que atende a região do Balneário através da ligação da Av. Yervant Kissajikian. Contudo, não encontrei como será feito esta ligação do Balneário a região citada, poderia</p>

	esclarecer?
--	-------------

Resposta: Não procede, coberta pelas linhas 4.15.04 e 3.06.15.

6.6.

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (FALTA);	<p>No sistema atual existe o serviço 5178/10 “Jardim Miriam –Pça João Mendes, que atende a região do Jardim Miriam através da ligação da Av. Cupece x Corredor Norte Sul e Av. Brigadeiro Luiz Antonio, mas na proposta do Edital não encontrei como será feito esta ligação sem causar prejuízo aos usuários, poderia esclarecer?</p> <p>Sugestão: Manter a ligação existente como esta hoje (atual)</p>

Resposta: Não procede, coberta pelas linhas 1.03.04; 1.03.05 e 1.03.11.

6.7.

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
<p>Tabela 49: Dados referenciais da oferta do lote D10 (4.17.16);</p> <p>“Jardim Herplin – Term.Sto.Amaro”</p>	<p>Serviço que realiza ligação do setor 17 ao setor 15, com características de serviço Local de Articulação Regional (LLA) área operacional Sul, e no Edital esta como LLD operacional Sul 3, poderia esclarecer?</p> <p>Sugestão: solicitamos a transferência para o Local de Articulação (LLA) área operacional sul AR6.</p>

Resposta: Não procede, atende decreto art. 12 item III.

6.8.

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote D9 (4.15.03);	O Jardim Luso que utiliza o serviço tem forte demanda para o Metrô São Judas, local com infraestrutura que garante a integração com linhas com destino a área Central, as pesquisas apontam

“Eldorado – Metrô Jabaquara”	<p>este desejo de deslocamento, qual motivo do seccionamento da linha no Metrô Jabaquara, e qual ganho para o usuário?</p> <p>Sugestão: Manter a ligação até o Metrô São Judas permitindo uma transferência tranquila sem criar perda e prejuízo aos usuários, e a transferência do serviço para o Local de Articulação Regional (LLA) área operacional sul AR6.</p>
------------------------------	---

Resposta: Não procede, atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

6.9.

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
<p>Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote D9 (4.15.01);</p> <p>“Americanopolis – Metro Jabaquara”</p>	<p>Americanopolis, região com forte desejo de deslocamento para o Metrô Vila Mariana, local com infraestrutura que garante a integração com linhas com destino ao Cambuci e Av.LinsdeVasconcelos, pesquisas apontam este desejo de deslocamento, qual motivo do seccionamento da linha no Metro Jabaquara, e qual ganho para o usuário?</p> <p>Sugestão: manter a ligação até o Metrô Vila Mariana permitindo uma transferência tranquila sem criar perda e prejuízo aos usuários, e transferência do serviço para Local de Articulação Regional (LLA) área Operacional sul AR6.</p>

Resposta: Não procede, atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

6.10.

ITENS DO EDITAL – ANEXO 3	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.20);</p> <p>“Metro Jabaquara –</p>	<p>Vila Clara, região com forte desejo de deslocamento para a região do Aeroporto e Pinheiros, a ligação direta possibilita o atendimento sem prejuízo ao usuário, ou seja, o percurso é pequeno para integração e transferência no Metrô Jabaquara onde o Terminal esta saturado e não tem infraestrutura</p>

Term.Pinheiros”	para permitir o fluxo de demanda projetada neste edital para motivo do seccionamento da linha no Metrô Jabaquara, e qual ganho para o usuário? Sugestão: Manter o início da operação na Vila Clara, no local da 576M/10 atual linha do sistema.
-----------------	---

Resposta: Não procede, coberta pela linha 4.02.23.

7.1.

“1.1. Propomos que a linha 2.31.01 seja transferida para o lote E1, mantendo a frota e a tipologia descritas na consulta pública.”

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

7.2.:

“1.2. Propomos que a linha 2.11.05 seja transferida para o lote D1, com sua frota redimensionada para o padrão atual da linha 8194/10.”

Resposta: Não procede, pois não está de acordo com os incisos I a VIII, parágrafo 1º do artigo 10 do decreto municipal nº 56.232/15.

7.3.

“1.3. Propomos que a linha 4.00.07 seja transferida para o lote AR2 e opere com 5 veículos tipologia Básico.”

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.4.

“1.4. Propomos que a linha 4.08.31 seja transferida para o lote AR2 e opere com 16 veículos tipologia Padron.”

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.5.

“1.5. Propomos que a linha 4.07.20 seja transferida para o lote AR2 e opere com 8 veículos tipologia Padron.”

“O fator fundamental desta solicitação é a superposição de 100% dos serviços descritos com as linhas 5.01.08 [...]”

“Deve-se também considerar que a volatilidade destes novos serviços caso alocados em outros lotes seriam de grande risco para o equilíbrio do lote AR2 em casos de alteração

conceitual ou prolongamento. Caso as linhas não sejam transferidas propomos seu cancelamento e a operação integral das linhas de reforço 5.01.08 [...]"

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.6.

"1.6. Propomos que a linha 4.07.23 seja transferida para o lote AR2 e opere com 3 veículos tipologia Básico."

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.7.

"1.7. Propomos que a linha 4.07.33 seja transferida para o lote AR2 e opere com 8 veículos tipologia Padron."

"O fator fundamental desta solicitação é a superposição de 100% dos serviços descritos com as linhas 5.01.08, 5.01.10, 5.01.11, 03.02.01 e 4.08.04."

"Deve-se também considerar que a volatilidade destes novos serviços caso alocados em outros lotes seriam de grande risco para o equilíbrio do lote AR2 em casos de alteração conceitual ou prolongamento. Caso as linhas não sejam transferidas propomos seu cancelamento e a operação integral das linhas de reforço 5.01.08, 5.01.10 e 5.01.11."

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.8.

"1.8. Propomos que a linha 4.07.38 seja transferida para o lote AR2 e opere com 8 veículos tipologia Padron."

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.9.

"1.9. Propomos que a linha N206-11 seja transferida para o lote AR2, mantendo a frota e a tipologia descritas na consulta pública."

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

7.10.

"1.10. Propomos que a linha N507-11 seja transferida para o lote E1, mantendo a frota e a tipologia descritas na consulta pública."

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

7.11.

“1.11. Propomos que a linha 4.07.42 seja transferida para o lote AR2 e opere com 9 veículos tipologia Padron.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.12.

“1.12. Propomos que a linha 4.08.18 seja transferida para o lote AR2 e opere com 8 veículos tipologia Básico.”

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

7.13.

“1.13. Propomos que a linha 4.08.24 seja transferida para o lote AR2 e opere com 12 veículos tipologia Padron.”

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

7.14.

“1.14. Propomos que a linha 4.08.32 seja transferida para o lote AR2 e opere com 12 veículos tipologia Padron.”

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

7.15.

“1.15. Propomos que a linha 4.07.44 seja transferida para o lote AR2 e opere com 20 veículos tipologia Padron.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.16.

“1.16. Propomos que a linha 4.07.49 seja transferida para o lote AR2 e opere com 7 veículos tipologia Básico.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.17.

“1.17. Propomos que a linha 4.08.25 seja transferida para o lote AR2 e opere com 13 veículos tipologia Padron.”

“Este serviço possui superposição com os serviços 3.02.15, 2.10.09, 3.03.13 e 2.11.03 e funciona como alternativa aos serviços de grande capacidade descritos acima em casos de superlotação ou intervalos excessivos, principalmente da linha 3.02.15.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto a classificação, porém com alteração de percurso até o Center Norte.

7.18.

“1.18. Propomos que a linha 4.08.26 seja transferida para o lote AR2 e opere com 6 veículos tipologia Básico.”

“[...] propomos seu prolongamento até o Hospital Cachoeirinha, cobrindo a linha 3.01.36 e possibilitando a ligação com o Hospital Mandaqui, sendo esta mais uma razão para sua alteração de lote, detalhado no tópico 5.11.”

Resposta: Não procede, linha será desativada, pois será coberta pela 3.01.36.

7.19.

“1.19. Propomos que a linha 4.08.27 seja transferida para o lote AR2 e opere com 11 veículos tipologia Básico.”

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.20.

“1.20. Propomos que a linha 5.01.13 seja transferida para o lote AR2, mantendo a frota e a tipologia descritas na consulta pública.”

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

7.21.

“1.21. Propomos que a linha 5.01.15 seja transferida para o lote AR2, mantendo a frota e a tipologia descritas na consulta pública.”

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

7.22.

“1.22. Propomos que a linha 5.00.01 seja transferida para o lote AR2, mantendo a frota e a tipologia descritas na consulta pública.”

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

7.23.

“1.23. Propomos que a linha 4.08.28 seja transferida para o lote AR2 e opere com 13 veículos tipologia Básico.”

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.24.

“1.24. Propomos que a linha 4.08.29 seja transferida para o lote AR2 e opere com 9 veículos tipologia Básico.”

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.25.

“1.25. Propomos que a linha 4.08.30 seja transferida para o lote AR2 e opere com 5 veículos tipologia Básico.”

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.26.

“1.26. Propomos que a linha 4.08.33 seja transferida para o lote AR2 e opere com 12 veículos tipologia Básico.”

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.27.

“1.27. Propomos que a linha 4.08.03 seja transferida para o lote AR2 e opere com 4 veículos tipologia Básico.”

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.28.

“2.1. Propomos que a linha atual 2104/10 seja reativada para operar com 8 veículos tipologia Padron no lote AR2.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito e será incorporado ao edital quanto ao retorno da ligação, porém com ampliação do atendimento até a conexão mandaqui.

7.29.

“2.2. Propomos que a linha atual 178L/10 seja reativada, com suas características alteradas para Metrô Santana – Terminal Amaral Gurgel via Terminal Princesa Isabel, para operar com 14 veículos tipologia Padron no lote AR2.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.30.

“2.3. Propomos que a linha atual 1741/10 seja reativada para operar com 12 veículos Básicos no lote AR2.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto a reativação da linha, como reforço de pico, e não em período integral, pois, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo.

7.31.

“2.4. Propomos a criação da linha Conexão Jaçanã – Shopping Center Norte para operar com 12 veículos tipologia Padron no lote AR2.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito e será incorporado ao edital, quanto a ligação da conexão ao Center Norte e não procede quanto a criação de linha específica, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do transporte coletivo.

7.32.

“2.5. Propomos o prolongamento da linha 3.02.16 até a Conexão Jaçana, alterando sua nomenclatura para Conexão Jaçana – Terminal Barra Funda para operar com 28 veículos tipologia articulado 23 m no lote AR2.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.33.

“2.6. Propomos a criação da linha Conexão Tremembé – Metrô Santana para operar com 15 veículos tipologia articulado no lote AR2.”

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

7.34.

“2.7. Propomos a criação da linha Cachoeirinha – Center Norte” (Via Mandaqui) para operar com 15 veículos tipologia Padron.”

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.08.19 e 3.01.36.

7.35.

“2.8. Propomos a criação da linha Conexão Limão – Lapa para operar com 10 veículos tipologia Padron no lote AR2, ficando a alimentação da conexão, atuais linhas 118Y/10 e 128Y/10 operando no lote D2 com veículos e tipologia a serem definidos.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.36.

“3.1. Propomos o cancelamento da linha 3.02.24, com a demanda coberta pelas linhas remanescentes.”

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

7.37.

“3.2. Propomos o cancelamento da linha 3.01.34, com a demanda coberta pelas linhas remanescentes.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.38.

“3.3. Propomos o cancelamento da linha 2.11.04, com a demanda coberta pelas linhas remanescentes.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.39.

“3.4. Propomos o cancelamento da linha 2.11.02, com a demanda coberta pelas linhas remanescentes.”

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

7.40.

“3.5. Propomos o cancelamento da linha 3.01.36 e a criação de um novo serviço com a denominação Terminal Cachoeirinha – Shopping Center Norte via Mandaqui, sendo o trecho bairro coberto pela linha 4.07.09 com frota redimensionada.”

Resposta: Não procede, pois gera desatendimento aos usuários e dificulta a conexão.

7.41.

“3.6. Propomos o cancelamento da linha 3.01.05, com a demanda coberta pelas linhas remanescentes, sendo o trecho bairro coberto pela linha 4.07.03 e do Terminal Cachoeirinha – Santana a cobertura será realizada pelas linha criada no item 3.5.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.42.

“3.7. Propomos o cancelamento da linha 2.10.07, com a demanda coberta pelas linhas remanescentes.”

Resposta: Não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.43.

“4.1. Alterar a frota da linha 3.02.04 para 20 veículos tipologia Básico.”

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

7.44.

“4.2. Alterar a frota da linha 3.02.21 para 12 veículos tipologia Padron.”

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

7.45.

“4.3. Alterar a frota da linha 3.02.13 para 7 veículos tipologia Básico.”

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

7.46.

“4.4. Alterar a frota da linha 3.02.20 para 18 veículos tipologia Padron.”

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

7.47.

“4.5. Alterar a frota da linha 3.02.27 para 14 veículos tipologia Padron.”

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

7.48.

“4.6. Alterar a frota da linha 4.01.07 para 12 veículos tipologia Básico.”

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

7.49.

“4.7. Alterar a frota da linha 4.01.09 para 16 veículos tipologia Padron.”

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

7.50.

“4.8. Alterar a frota da linha 3.02.10 para 12 veículos tipologia Padron.”

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

7.51.

“4.9. Alterar a frota da linha 3.02.12 para 18 veículos tipologia Padron.”

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

7.52.

“4.10. Alterar a frota da linha 3.03.15 para 14 veículos tipologia Padron.”

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

7.53.

“4.11. Alterar a frota da linha 3.02.11 para 18 veículos tipologia Padron.”

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

7.54.

“4.12. Alterar a frota da linha 4.07.46 para 18 veículos tipologia Básico.”

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

7.55.

“4.13. Alterar a frota da linha 3.02.08 para 32 veículos tipologia Padron.”

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

7.56.

“4.14. Alterar a frota da linha 3.02.03 para 35 veículos tipologia Padron.”

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

7.57.

“4.15. Alterar a frota da linha 3.02.19 para 09 veículos tipologia Básico.”

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

7.58.

“4.16. Alterar a frota da linha 3.02.17 para 12 veículos tipologia Básico.”

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

7.59.

“4.17. Alterar a frota da linha 4.08.12 para 11 veículos tipologia Básico.”

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

7.60.

“4.18. Alterar a frota da linha 1.01.04 para 20 veículos tipologia Articulado 23 M.”

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

7.61.

“4.19. Alterar a frota da linha 1.01.14 para 31 veículos tipologia Articulado 23 M.”

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

7.62.

“4.20. Alterar a frota da linha 1.01.15 para 21 veículos tipologia Articulado 23 M.”

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

7.63.

“4.21. Alterar a frota da linha 2.10.03 para 26 veículos tipologia Articulado.”

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

7.64.

“4.22. Alterar a frota da linha 2.10.08 para 16 veículos tipologia Padron.”

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

7.65.

“4.23. Alterar a frota da linha 2.10.09 para 25 veículos tipologia Padron.”

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

7.66.

“4.24. Alterar a frota da linha 2.10.11 para 19 veículos tipologia Padron.”

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

7.67.

“4.25. Alterar a frota da linha 2.11.01 para 30 veículos tipologia Articulado.”

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

7.68.

“4.26. Alterar a frota da linha 2.11.03 para 29 veículos tipologia Padron.”

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

7.69.

“4.27. Alterar a frota da linha 2.11.06 para 19 veículos tipologia Articulado 23 M.”

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

7.70.

“4.28. Alterar a frota da linha 2.21.01 para 32 veículos tipologia Padron.”

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

7.71.

“4.29. Alterar a frota da linha 2.21.03 para 23 veículos tipologia Padron.”

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

7.72.

“4.30. Alterar a frota da linha 2.21.04 para 20 veículos tipologia Padron.”

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

7.73.

“4.31. Alterar a frota da linha 2.31.02 para 32 veículos tipologia Articulado.”

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

7.74.

“4.32. Alterar a tipologia da frota da linha 4.01.08 para Padron.”

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

7.75.

“4.33. Alterar a tipologia da frota da linha 4.07.47 para Básico.”

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

7.76.

“4.34. Alterar a tipologia da frota da linha 4.08.23 para Padron.”

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

7.77.

“4.35. Alterar a tipologia da frota da linha 5.01.12 para Básico.”

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

7.78.

“5.1. Alterar o itinerário da linha 2.31.02 para atender o Terminal Barra Funda, bem como alterar o itinerário no parque do Ibirapuera seguindo reto pelo Obelisco até acessar a avenida Ibirapuera, conforme descrito no *Anexo página 63*.”

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

7.79.

“5.2. Alterar o itinerário da linha 2.10.10 para atender o Terminal Barra Funda conforme descrito no *Anexo página 65*.”

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

7.80.

“5.3. Alterar o itinerário da linha 2.21.03 para integrando o serviço com o Terminal Aricanduva e atendimento a Av. Jardim Japão e Vila Sabrina visando atender os passageiros do cancelamento das linhas 701A/10 e 271A/51 conforme descrito no *Anexo página 67*.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito parcial quanto a alteração de itinerário, e reavaliado quanto a ligação passando a denominar-se metrô tucuruvi - metrô carrão.

7.81.

“5.4. Alterar o itinerário da linha 2.21.02 para atender o Terminal Santana e o Terminal Principal para o Terminal Casa Verde, conforme descrito no *Anexo página 69.*”

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.82.

“5.5. Alterar o itinerário da linha 3.03.13 para atender a região da Vila Sabrina conforme descrito no *Anexo página 71.*”

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.83.

“5.6. Alterar o itinerário da linha 3.01.11, encurtando a linha no Terminal Casa Verde, sendo o trecho local Vista Alegre – Terminal Casa Verde operado pelo lote D1. A parte estrutural ligando os terminais Casa Verde e Santana será coberto pela linha 2.21.02 (item 5.4) conforme descrito no *Anexo página 73.*”

Resposta: Procede para a linha 3.01.11, pleito aceito e será incorporado ao edital.

7.84.

“5.7. Alterar o itinerário da linha 4.07.47, para atender o Jardim Guança, conforme descrito no *Anexo página 75.*”

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

7.85.

“5.8. Alterar o itinerário da linha 1.01.15 para atender a região do Parque Peruche e Casa Verde Baixa, conforme descrito no *Anexo página 77.*”

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

7.86.

“5.9. Alterar o Terminal Principal da linha 3.02.23 para o Terminal T. V. N. Cachoeirinha, bem como seu acesso, através da ligação Imirim – Parque Peruche, conforme descrito no *Anexo página 79.*”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.87.

“5.10. Alterar o itinerário da linha 4.08.25, acessando a avenida Alfredo Pujol pela região da Rua Valdemar Martins, conforme descrito no *Anexo página 81.*”

Resposta: Não procede, linha local de distribuição (LLD) interna ao setor, alimentadora do Terminal Santana.

7.88.

“5.11. Alterar o Terminal Principal da linha 4.08.26 para o Hospital Cachoeirinha via Rua Epaminondas, conforme descrito no *Anexo página 83.*”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

7.89.

Solicita criação da linha 0.00.01., conexão Jaçana – Metrô Barra Funda.

Resposta: Procede parcial, pleito aceito e será incorporado ao edital quanto ao retorno da ligação, com ajuste no itinerário e quanto a sugestão de frota foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

8.1.

*“Pois bem, solicitamos que as linhas a seguir tenham sua classificação **alterada para Linha Local de Distribuição, e sejam atribuídas para o lote D2** e considerando as possíveis alterações operacionais, assim como o ajuste da frota e tecnologia veicular.”*

PUBLICAÇÃO				AJUSTE SOLICITADO			
Cód. Apres.	Nome	Tipo de Linha Oficial	Lote de Serviços	Tipo de Linha	Lote de Serviços	Tipo de Veículo	FROTA
3.02.05	Jardim Pery Alto - Metrô Barra Funda	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	Básico	25
3.02.07	Vila Marieta - Metrô Santana	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	8
4.01.09	Parque Novo Mundo - Metrô Tatuapé	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	17
4.07.41	Conjunto dos Bancários - Metrô Santana	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	-	-
4.07.43	Jardim Filhos da Terra - Metrô Santana	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	15
4.07.48	Vila Nova Galvão - Metrô Santana	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	9
4.08.06	Jd. Campo Limpo - Metrô Santana	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	10
4.08.07	Jd. Fontális - Metrô Santana	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	10
4.08.13	Pedra Branca - Metrô Santana	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	8
4.08.14	Vila Albertina - Shopping Center Norte	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	6
4.08.15	Vila Albertina - Metrô Santana	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	21
4.08.20	Vila Nova Galvão - Metrô Santana	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	-	-
4.08.22	Vila Zilda - Metrô Santana	Local de Articulação Regional	AR2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	16

*“A linha **3.02.07** possui características de Distribuição Local tendo a função de alimentação do sistema Estrutural e alterar a tipologia de Básico para Miniônibus devido à impossibilidade do tráfego de ônibus na região pelo traçado das ruas no bairro e também devido à baixa demanda de passageiros para a tipologia proposta na publicação.*

*Sobre a linha **4.01.09** a linha possui características de Distribuição Local tendo a função de alimentação do sistema Estrutural, e alterar a tipologia de Básico para Midiônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário e aumentar a frota, uma vez que a frota apresentada é de 9 veículos básico, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade e tipologia de frota.*

*Sobre a linha **4.07.41** Cancelar, devido à linha **4.08.16** realizar atendimento na região com maior agilidade e conectando de forma mais prática ao subsistema estrutural e ao Metrô.*

Sobre a linha **4.07.43** Alterar a tipologia de Básico para Midiônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário com o aumento de frota.

Sobre a linha **4.07.48** a linha possui características de Distribuição Local tendo a função de alimentação do sistema Estrutural, solicitamos o seccionamento na Conexão Jaçanã conectando de forma mais prática e rápida ao subsistema estrutural para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões e configurando seu nome para "Vila Nova Galvão - Conexão Jaçanã", alterar a frota de Básico para Midiônibus uma vez que com o seccionamento da linha terá seu percurso com maior agilidade.

Sobre a linha **4.08.06** a linha possui características de Distribuição Local tendo a função de alimentação do sistema Estrutural, solicitamos o seccionamento na Conexão Tremembé conectando de forma mais prática e rápida ao subsistema estrutural para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões e configurando seu nome para "Jd. Campo Limpo - Conexão Tremembé", alterar a frota de Básico para Miniônibus uma vez que com o seccionamento da linha terá seu percurso com maior agilidade.

Sobre a linha **4.08.07** a linha possui características de Distribuição Local tendo a função de alimentação do sistema Estrutural, solicitamos o seccionamento na Conexão Tremembé conectando de forma mais prática e rápida ao subsistema estrutural para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões e configurando seu nome para "Jd. Fontális - Conexão Tremembé", alterar a frota de Padron LE para Miniônibus uma vez que com o seccionamento da linha terá seu percurso com maior agilidade.

Sobre a linha **4.08.13** a linha possui características de Distribuição Local tendo a função de alimentação do sistema Estrutural, alterar a tipologia de básico para Midiônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário, uma vez que a frota apresentada é de 11 veículos básico, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade e tipologia de frota.

Sobre a linha **4.08.14** a linha possui características de Distribuição Local. Solicitamos o seccionamento na Conexão Mandaqui conectando de forma mais prática e rápida ao subsistema estrutural para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões e reconfigurando seu nome para "Vila Albertina - Conexão Mandaqui" e alterar a tipologia de Básico para Miniônibus devido à impossibilidade do tráfego de ônibus na região pelo traçado das ruas no bairro e também devido à baixa demanda de passageiros para a tipologia proposta no edital.

Sobre a linha **4.08.15** a linha possui características de Distribuição Local tendo a função de alimentação do sistema Estrutural, alterar a tipologia de Básico para Midiônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário e aumentar a frota, uma vez que a frota apresentada é de 7 veículos básico, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade e tipologia de frota.

Sobre a linha **4.08.20** Cancelar, devido à linha **4.07.48** atender de forma mais rápida e prática o subsistema estrutural, uma vez que com o seccionamento da linha acima citada o deslocamento dos usuários ficara mais rápido.

Sobre a linha **4.08.22** a linha possui características de Distribuição Local tendo a função de alimentação do sistema Estrutural, solicitamos o seccionamento na Conexão Tremembé conectando de forma mais prática e rápida ao subsistema estrutural para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões e configurando seu nome para "Vila Zilda - Conexão Tremembé", alterar a frota de Padron LE para Miniônibus uma vez que com o seccionamento da linha terá seu percurso com maior agilidade."

Resposta: Pleito aceito para as linhas, 4.07.48 e 4.08.14 e será incorporado ao edital.

Quanto à linha 4.01.09, não procede, pois é linha local de articulação regional (LLA) que liga dois setores em áreas operacionais distintas.

Não procede para as linhas 4.08.22, 4.07.41, 4.08.07, 4.08.06 e 4.08.20, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Não procede para as linhas 4.07.43, 3.02.05 e 4.08.13, linhas locais de articulação regional (LLA) que ligam dois setores e atendem a centralidade urbana de alcance regional (CUAR) Santana e Barra Funda.

Procede parcialmente para as linhas 4.08.15 e 3.02.07, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento no Metrô Tucuruvi.

8.2.

PUBLICAÇÃO				AJUSTE SOLICITADO			
Cód. Apres.	Nome	Tipo de Linha Oficial	Lote de Serviços	Tipo de Linha	Lote de Serviços	Tipo de Veículo	FROTA
4.07.12	Cachoeira - Conexão Tremembé	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	BÁSICO	17
4.07.14	Cem. do Horto - Metrô Parada Inglesa	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	19
4.07.17	Cem. Pq dos Pinheiros - Conexão Tremembé	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	13
4.07.18	Circular - Cachoeira	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	3
4.07.19	Clube Piêiades - Vila Zilda	Local Distribuidora	D2	Reforço Local	D2	MINIÔNIBUS	4
4.07.25	Jardim Cabuçu - Coneão Jaçanã	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	8
4.07.26	Jardim Corisco - Conexão Tremembé	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	15
4.07.27	Jd. Filhos da Terra - Conexão Tremembé	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	8
4.07.28	Jd. Fontális - Conexão Jaçanã	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	11
4.07.29	Jd. Fontális - Conexão Jaçanã	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	-	-
4.07.30	Jd. Fontális - Metrô Tucuruvi	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	15
4.07.31	Jd. Hebron - Term. Parada Inglesa	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	10
4.07.32	Jardim Joana D'Arc - Metrô Tucuruvi	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	17
4.07.34	Jd. Pery Alto - Term. V. N. Cachoeirinha	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	12
4.07.35	Jardim São João - Metrô Tucuruvi	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	20
4.07.36	Jova Rural - Metrô Tucuruvi	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	20
4.07.39	Vila Ayrosa - Conexão Jaçanã	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	8
4.07.40	Vila Zilda - Metrô Tucuruvi	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	-	-
4.07.44	Jd. Guancã - Cantareira	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	25
4.07.45	Jardim Marina - Metrô Tucuruvi	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	BÁSICO	18
4.07.49	Vila Sabrina - Metrô Tucuruvi	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	10
4.08.09	Jova Rural - Metrô Carandiru	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	-	-
4.08.10	Lauzane Paulista - Hosp. Cachoeirinha	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	13
4.08.16	Vila Amélia - Metrô Jd. São Paulo	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	17
4.08.17	Vila Aurora - Metrô Santana	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	7
4.08.21	Vila Rosa - Metrô Santana	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MIDIÔNIBUS	11
4.08.30	Shopping Center Norte - Metrô Santana	Local Distribuidora	D2	Local Distribuidora	D2	MINIÔNIBUS	7

"Sobre a linha 4.07.12 Proposta de conexão após a conclusão do Terminal de Transferência Conexão Tremembé e aumentar a frota devido a alta demanda de passageiros, uma vez que a frota apresentada é de 7 veículos básico, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade de frota.

Sobre a linha 4.07.14 Solicitamos o seccionamento no Metrô Parada Inglesa conectando de forma mais prática e rápida ao subsistema estrutural para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões e configurando seu nome para "Cem. do Horto - Metrô Parada Inglesa", OUTROSSIM caso inexistia atendimento do metrô parada inglesa ao shopping center norte, sugerimos manter o atendimento ate o referido shopping, visando o atendimento hoje oferecido aos usuários da linha, aumentar a frota devido a alta demanda

de passageiros e alterar a tipologia de Básico para Miniônibus devido a impossibilidade do tráfego de ônibus na região pelo traçado das ruas no bairro.

*Sobre a linha **4.07.17** Alterar a tipologia de midiônibus para Miniônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário e aumentar a frota devido a alta demanda de passageiros, uma vez que a frota apresentada é de 5 veículos Midiônibus, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade e tipologia de frota.*

*Sobre a linha **4.07.18** Alterar a tipologia de Midiônibus para Miniônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário mantendo a frota, uma vez que a frota apresentada é de 3 veículos Midiônibus, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade e tipologia de frota.*

*Sobre a linha **4.07.19** Alterar a tecnologia de Midiônibus para Miniônibus com redução da frota devido à baixa demanda de passageiros existentes no percurso.*

*Sobre a linha **4.07.25** Alterar a tecnologia de Midiônibus para Miniônibus com redução da frota devido à baixa demanda de passageiros existentes no percurso.*

*Sobre a linha **4.07.26** Aumentar a frota devido a alta demanda de passageiros, uma vez que a frota apresentada é de 8 veículos Midiônibus, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade de frota.*

*Sobre a linha **4.07.27** Solicitamos o seccionamento na conexão Tremembé conectando de forma mais prática e rápida ao subsistema estrutural para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões.*

*Sobre a linha **4.07.28** Solicitamos o seccionamento na conexão Jaçanã conectando de forma mais prática e rápida ao subsistema estrutural para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões.*

*Sobre a linha **4.07.29** Cancelar, devido à linha **4.07.28** realizar o mesmo percurso até a conexão jaçanã, sendo que a distância entre os Pontos Iniciais são de apenas 300mts na mesma rua.*

*Sobre a linha **4.07.30** Alterar a tipologia de Básico para Miniônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário e aumentar a frota, uma vez que a frota apresentada é de 13 veículos básico, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa tipologia de frota.*

*Sobre a linha **4.07.31** Solicitamos o seccionamento no Metrô Tucuruvi conectando de forma mais prática e rápida ao subsistema estrutural para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões e configurando seu nome para "Jd. Hebron - Metrô Tucuruvi" alterar a tipologia de Básico para Miniônibus devido à impossibilidade do tráfego de ônibus na região pelo traçado das ruas no bairro, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa tipologia de frota.*

*Sobre a linha **4.07.32** Aumentar a frota devido à alta demanda de passageiros, uma vez que a frota apresentada é de 7 veículos Midiônibus, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade de frota.*

*Sobre a linha **4.07.34** Aumentar a frota devido à alta demanda de passageiros, uma vez que a frota apresentada é de 5 veículos Midiônibus, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade de frota.*

*Sobre a linha **4.07.35** Alterar a tipologia de Básico para Midiônibus devido a impossibilidade do tráfego de ônibus na região pelo traçado das ruas no bairro e aumentar a frota, considerando a alteração da tipologia do veículo aplicada para atender os usuários.*

*Sobre a linha **4.07.36** Alterar a tipologia de Midiônibus para Miniônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário e aumentar a frota, uma vez que a frota apresentada é de 7 veículos Midiônibus, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa tipologia e quantidade de frota.*

*Sobre a linha **4.07.37** Alterar a tecnologia de Midiônibus para Miniônibus com redução da frota devido à baixa demanda de passageiros existentes no percurso.*

*Sobre a linha **4.07.40** Cancelar, devido à linha **4.07.30** realizar o mesmo percurso até o Metrô Tucuruvi, sendo que a distância entre os Pontos Iniciais são de apenas 50mts na mesma rua.*

*Sobre a linha **4.07.44** Alterar a tipologia de Básico para Midiônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário e aumentar a frota, uma vez que a frota apresentada é de 17 veículos básico, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade e tipologia de frota.*

*Sobre a linha **4.07.45** Solicitamos o seccionamento na Conexão Jaçanã conectando de forma mais prática e rápida ao subsistema estrutural para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões e reconfigurando seu nome para "Hospital Cachoeirinha - Conexão Jaçanã" e aumentar a frota, uma vez que a frota apresentada é de 15 veículos básico, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade de frota.*

*Sobre a linha **4.07.49** Aumentar a frota devido à alta demanda de passageiros. uma vez que a frota apresentada é de 4 veículos Midiônibus, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade de frota.*

*Sobre a linha **4.08.09** Cancelar, devido à linha **4.07.36** atender de forma mais rápida e prática o subsistema estrutural.*

*Sobre a linha **4.08.10** Proposta de conexão no Terminal de Transferência Limão para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões, com o aumento de frota de 7 veículos para atender a extensão proposta, sendo que esse serviço já existe e sua demanda não corresponde a esta quantidade e tipologia de frota.*

*Sobre a linha **4.08.16** Aumentar a frota devido à alta demanda de passageiros, uma vez que a frota apresentada é de 15 veículos Midiônibus, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade de frota.*

*Sobre a linha **4.08.17** Alterar a tipologia de Midiônibus para Miniônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário e aumentar a frota, uma vez que a frota apresentada é de 5 veículos básico, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade e tipologia de frota.*

*Sobre a linha **4.08.21** Alterar a tipologia de Básico para Midiônibus devido à impossibilidade do tráfego de ônibus na região pelo traçado das ruas no bairro e o aumento da frota, considerando a alteração da tecnologia do veículo aplicada para atender os usuários.*

*Sobre a linha **4.08.30** Alterar a tipologia de Midiônibus para Miniônibus para diminuir o tempo de percurso visando melhor atender o usuário e aumentar a frota, uma vez que a*

frota apresentada é de 5 veículos Midiônibus, contudo, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a essa quantidade e tipologia de frota.”

Resposta: Pleito aceito para a linha 4.07.29, e será incorporado ao edital.

A sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital para as linhas 4.07.12, 4.07.14, 4.07.17, 4.07.18, 4.07.19, 4.07.25, 4.07.26, 4.07.27, 4.07.28, 4.07.30, 4.07.31, 4.07.32, 4.07.34, 4.07.35, 4.07.36, 4.07.39, 4.07.45, 4.08.16 e 4.08.17.

Procede parcialmente para a linha 4.08.21, pleito aceito quanto à alteração de frota e tecnologia com seccionamento no metrô Tucuruvi.

Não procede para a linha 4.07.40, pois fica sem conexão com a Av. Dr. Antônio Maria Laet, e para a linha 4.08.09, pois gera desatendimento e dificulta conexão.

Não procede para a linha 4.08.10, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Para as linhas 4.07.44, 4.07.49 e 4.08.30 a sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

8.3.

“Pois bem, solicitamos que as linhas a seguir tenham sua classificação **alterada de AR1 para Linha Local de Distribuição, e sejam atribuídas para o lote D1** e considerando as possíveis alterações operacionais, assim como o ajuste da frota e tecnologia veicular.”

Publicação					Ajuste Solicitado			
Código	Nome	Lote	Tipo de Veiculo	Frota	Tipo de Linha	Lote	Tipo de Veiculo	Frota
2.11.05	Perus – TTVN Cachoeirinha	E1	Padron LE	26	Local Distribuidora	D1	Midionibus	20
3.01.06	Jardim dos Francos – T. Barra Funda	AR1	Padron LE	17	Local Distribuidora	D1	Básico	20
3.01.09	Jardim Paulistano – T. Barra Funda	AR1	Padron LE	09	Local Distribuidora	D1	Midionibus	20
3.01.10	Jardim Tereza – Terminal Lapa	AR1	Padron LE	11	Local Distribuidora	D1	Midionibus	15
3.01.11	Jardim V. Alegre – Shop. Center Norte	AR1	Padron LE	11	Local Distribuidora	D1	Midionibus	15
3.01.12	Perus – Terminal Lapa	AR1	Articulado LE	19	Local Distribuidora	D1	Minionibus	17
3.01.15	Vila Terezinha – T. Barra Funda	AR1	Padron LE	10	Local Distribuidora	D1	Midionibus	20
3.01.16	Vila Terezinha – Terminal Lapa	AR1	Padron LE	11	Local Distribuidora	D1	Midionibus	20
3.01.18	Freguesia do Ó – Terminal Lapa	AR1	Básico	05	Local Distribuidora	D1	Midionibus	08
3.01.23	Jardim Paulistano – Terminal Lapa	AR1	Padron LE	10	Local Distribuidora	D1	Midionibus	25
5.01.03	Jardim Guarani – Metrô Barra Funda	AR1	Padron LE	19	Local Distribuidora	D1	Midionibus	15

“Acrescentamos que no caso da linha 2.11.05, seu percurso encontra-se 100% dentro da área geográfica estabelecida para o lote D1 (origem e destino), cumpre a função de alimentação ao subsistema estrutural, no caso um Terminal de Ônibus, sendo este o mais próximo para se articular em função das linhas conforme determinado no Edital. A manutenção dessa linha conforme publicado contraria a questão da função dos serviços, pois estaria cumprindo a função de realização de captação de demanda na região periférica

da cidade. Portanto, essa linha, atende as questões técnicas e precisa ser reclassificada como lote D1.

Sobre as linhas **3.01.09** e **3.01.23**, comentamos ainda que elas não interferem na operação e velocidade comercial de corredores, e cumprem todas as funções de linhas alimentadoras e não passam por locais que podem ser seccionadas, além disso, atendem as centralidades urbanas, locais específicos e exclusivos exemplos:

3.01.09 - Rua Sitiantes, Rua Guaíçara (V. Bancaria Munhoz), Rua Paulo do Vale Junior e Rua Mario Maldonado (Vila Palmeiras – **UBS VILA PALMEIRAS**) e **FÓRUM DE SANTANA**.

3.01.23 - Rua flores de Goiás, Rua Lagoa da Serra, Rua Sitio D'Abadia, Rua Uru, Rua Enéas Luiz C. Barbanti, Rua Júlio De Lamare, Rua Leo Ribeiro de Moraes, Av. Otaviano A. de Lima (Marginal Tiete – Complexo da Editora Abril) e Centro Empresarial SIEMENS.

Portanto, essas linhas atendem todos os critérios e orientações para serem atribuídas ao lote D1, conforme publicação do **EDITAL**.

Para as linhas 3.01.10 e 3.01.16 comentamos que não predominam seus percursos no VEIO, Viário Estrutural de Interesse do Ônibus e cumprem todas as funções de uma Linha Alimentadora prestando atendimento às centralidades urbanas, seguindo os critérios e orientações do Edital para serem reclassificadas como D1, mantendo as características atuais, bem como a origem e destino conforme publicadas no EDITAL.

Lembrando que estas duas linhas atendem com exclusividade Rua Pascoal da Costa (Antigo Seminário), Rua Antônio Pires, Praça Itálico Ancona Lopez e Rua Antônio de Couros, conectando assim a Av. Miguel Conejo ao Corredor Inajar de Souza, que requer o uso de veículos com tecnologia de menor dimensão.

A linha 3.01.11 possui as diretrizes estabelecidas no Decreto e cumpre a função de captação de demanda na região periférica composta por vias estreitas e percurso sinuoso circula em áreas residenciais e alimenta o subsistema estrutural, portanto a linha deverá ser e seccionada no T. Casa Verde e atribuída ao lote "D1"

A linha **3.01.15**, cumpre todas as funções de uma linha alimentadora, traçado mais complexo servindo a um maior numero de vias, ela não interfere na operação e velocidade comercial de corredores, atende as centralidades de bairros (Igreja, Bancos, Largo do Clipper, Escola, Ag. Eletropaulo, Hospital, Posto de Saúde, Cartório e há também locais exclusivos, na Marginal Tiete e Região: Telha Norte/Leroy Merlin, Prosegur, Atento entre outros.

Portanto, essa linha atende todos os critérios e orientações para serem atribuídas ao lote D1, conforme publicação do **EDITAL**.

A Linha 3.01.18 lembramos que esta linha já se adequou aos critérios e características definidas no Edital, sendo parte integrante do recente Projeto "Conexão Vila Lório", já em plena operação desde 27/06/15. Houve a unificação das linhas 9022-10 e 9031-10 originando a linha 139A-10 conforme exposto na comunicação DT/SES nº1633/2014, AT.SES nº1493/2015 e O.S.O nº 1.0/002, devidamente firmadas com a SPTrans. Ela cumpre todas as funções de uma linha alimentadora que atende as centralidades de bairros e locais específicos tendo um traçado sinuoso complexo, portanto entendemos que a linha configura assim como local de Distribuição seguindo as definições do Edital, e deverá ser atribuída ao lote D1.

A linha 5.01.03 “Jd. Guarani – Metrô Barra Funda” grande parte de seu itinerário tem as características de Linha Local de Distribuição, conforme determinado no Edital.

Portanto, além do já exposto acima existe outra solução de reorganização operacional e de atendimento aos usuários. Propomos que:

está linha mantenha sua operação com as características atuais e seja seccionada na Conexão Eurídice Bueno interligando com as linhas 3.01.07, 3.01.08 e o novo atendimento (antiga 8214-10). Ficando 100% dentro da área geográfica estabelecida para o lote D1 (origem e destino). Portanto deverá ser reclassificada de AR1 para D1.

A linha 3.01.07, atual 8528-10 deverá ter o seu TP transferido para a Conexão Eurídice Bueno . Retirando a sua sobreposição com Linha 5.01.03, melhorando assim a velocidade comercial, seguindo os princípios do Edital.”

Resposta: Pleito aceito para a linha 3.01.11, e será incorporado ao edital.

Não procede para a linha 3.01.18, linhas locais de articulação regional (LLA) que ligam dois setores e atendem a centralidade urbana de alcance regional (CUAR) Barra Funda.

Não procede para as linhas 3.01.09, 3.01.07 e 3.01.12, pois não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Não procede para a linha 2.11.05, pois não está de acordo com os incisos I a VIII, parágrafo 1º do artigo 10 do decreto municipal nº 56.232/15.

Não procede para a linha 5.01.03, linha local de articulação regional (LLA) que liga dois setores e atende a centralidade urbana de alcance regional (CUAR) Barra Funda e não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Procede parcialmente para a linha 3.01.06, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento no Terminal Casa Verde.

Procede parcialmente para as linhas 3.01.15, 3.01.16, 3.01.23 e 3.01.10, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento na conexão João Paulo I.

8.4.

“A linha 4.05.11, conforme publicado no EDITAL consta o seccionamento no Terminal Pirituba, porem a proposta deixaria a região sem ligação direta com a Lapa de baixo e desatendimento a região de Vila Bonilha, para tanto solicitamos que a operação seja mantida com as características atuais, esclarecemos ainda que esta linha faz parte do Projeto de Requalificação das linhas da “Conexão Vila Lório fase II” (Reforço Local).”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.5.

“A linha 4.05.17 “Jd. Almanara – Term. Cachoeirinha”, é uma combinação de trajetos das linhas 9717-10 “Jd. Almanara – Santana” e 9162-10 “Vila Penteado – Term. Casa Verde, não identificamos a viabilidade da linha 4.05.17, com o trajeto publicado, pois, não atende na plenitude os percursos ora realizadas pelas linhas que foram substituídas, razão pela

qual, solicitamos que seja adotado o seguinte itinerário, para ela, conforme segue: Av. Dep. Cantídio Sampaio, Av. Itaberaba, Praça Manoel da Costa Negreiros (Lgo. do Japonês), Av. Imirim, Praça Lion Clube, Rua Mendonça Júnior, Rua Joaquim Afonso de Souza, Rua Zezé Leoni, Praça Santíssima Trindade, Rua Aburá, Rua Dr. Joaquim de Aquino Fonseca, Rua Epaminondas Melo do Amaral, Av. Engenheiro Caetano Alvares, Terminal Casa Verde.”

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

8.6.

“A linha 4.05.19 “Jd. Elisa Maria – Term. Vila Nova Cachoeirinha” conforme publicada atende ao bairro e interliga ao terminal, porém essa ligação já é realizada pela linha 4.07.04.

Para adequar a questão do atendimento tendo como foco principal os usuários atendendo as centralidades urbanas como: CEMITÉRIO E HOSPITAL DE VILA NOVA CACHOEIRINHA, 40ºD.P e FÓRUM DE SANTANA, solicitamos que a linha 4.05.19, mantendo a operação atual até o Metro Barra Funda e fazendo a conexão com a linha 3.00.05, cuja medida vai ao encontro das diretrizes ora estabelecidas e a linha cumpre a função de alimentação e continua no lote D1[...].”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.7.

“Já a Linha 4.06.09 conforme publicado no EDITAL consta o seccionamento no Terminal Pirituba, porem a proposta deixaria a região sem ligação direta com a Lapa de baixo, para tanto solicitamos que a operação seja mantida com as características atuais.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item III e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.8.

“A linha 4.07.06 “Jd. Vista Alegre – Term. Vila Nova Cachoeirinha” conforme publicada atende ao bairro periférico e interliga com o referido terminal. Pois bem, essa ligação já é propiciada pela linha 4.07.05.”

“Uma solução de ordem operacional e de atendimento aos usuários, propomos que a linha 4.07.06, mantenha sua operação com as características atuais e seja seccionada no Largo do Clipper interligando com a nova linha 3.01.24 e a futura estação Freguesia do Ó - linha 06 Laranja do Metrô cuja alteração está de acordo com o Decreto e a linha continua se configurando como local de distribuição, pois cumpre função de linha alimentadora, e continua no lote D1[...].”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.9.

“A linha 4.08.01 devido a existência de outros serviços que realizam a mesma ligação propomos o remanejamento do Ponto Inicial (TP) para estação CPTM Jaraguá.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item III e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.10.

“A Linha 5.01.04 – Morro Doce – Terminal Lapa (Reforço Estrutural) conforme publicado conflita com as Diretrizes estabelecidas no DECRETO, assim como no ANEXO III, pois o atendimento a Região Periferica é função de uma linha Local Distribuidora, que atende o Bairro e alimenta o Subsistema Estrutural Interligando com o Terminal Jardim Britania, portanto solicitamos o remanejamento do Ponto inicial TP da linha 5.01.04 para o Terminal Jardim Britânia, eliminando as sobreposições de serviços no Bairro, e cabe as linhas 1.01.01 e 5.01.04 realizar a ligação com o Terminal Lapa[...].”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.11.

*“A linha 9011-21 foi criada para dar suporte à linha base (4.07.02) e atender bairros vizinhos e centralidades urbanas como: **AMA Jaraguá – CIC Jaraguá – Cartório Jaraguá – Supermercados – ETEC Jaraguá**, fazendo a ligação com o Subsistema Estrutural Metroferroviario CPTM Jaraguá, tornando-se um serviço essencial aos usuários da região do City Jaraguá que utilizam os primeiros horários deste sistema, por isso se faz necessário manter sua operação na proposta do Edital no Lote D1 com suas características operacionais atuais.”*

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

8.12.

“A linha 4.07.08 deve ser alterada para Reforço Local, mantendo suas características operacionais atuais, devido à sobreposição com a linha 4.07.05 que atende a região de forma satisfatória, permanecendo no lote D1[...].”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.13.

“As linhas 2.10.07 “Metrô Tucuruvi – Term. Lapa” e 3.01.34 “Term. Casa Verde – Term. Pirituba” tem seus respectivos percursos serpenteando as linhas alimentadoras dos Terminais e locais de conexão a seguir: Terminal Pirituba, Pça. Monsenhor Escrivá, Cachoeirinha, Casa Verde, Lapa, Mandaqui entre outros.

Esse tipo de operação conflita com as funções das linhas que interligam o subsistema estrutural, aumenta a sobreposição de serviços já realizados, não sendo necessária a

criação dessas novas linhas, razão pela qual solicitamos o cancelamento das novas linhas 2.10.07 e 3.01.34.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.14.

“As novas linhas, 2.11.01 “CPTM Jaraguá – Metrô Santana” e 2.11.02 “Perus – Santana (Via Av. Dep. Cantídio Sampaio)” conflita com as diretrizes estabelecidas no DECRETO, assim como no ANEXO III, pois o atendimento a região periférica, é uma função de uma linha Local de Distribuição, a qual já existe, com a especificação necessária. A inclusão de uma linha com tecnologia maior em eixo que predomina a operação com veículo menor em função das características geográficas implica em fatores que inviabiliza a operação das linhas na região tanto no aspecto equilíbrio econômico financeiro, assim, como a própria operação da linha, que não comportaria essa tecnologia veicular.

Pois bem, considerando a sobreposição e as razões acima, solicitamos o cancelamento das linhas 2.11.01 e 2.11.02..”

Resposta: Não procede para a linha 2.11.01, pois não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Procede para a linha 2.11.02, pleito aceito e será incorporado ao edital.

8.15.

“As linhas 2.11.03 e 2.11.04 têm seus respectivos percursos sobrepondo às linhas alimentadoras das vias e bairros a seguir: Pirituba, Av. Paula Ferreira Av. Nossa Senhora do Ó entre outros, portanto deverão ser canceladas.”

Resposta: Não atende decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.16.

“A linha 3.01.05 devera ser cancelada, devido à sobreposição com a linha 4.07.03 que irá absorver a demanda e suprir o itinerário conforme segue: Sentido Ida: normal até Av. Dep. Cantídio Sampaio, Rua Silvio Bueno Peruche, Rua São Gonçalo do Abaeté, Av. General Penha Brasil, Av. Parada Pinto, Av. Dep. Emilio Carlos, Rua Édson Andrade Silva, Av. Inajar de Souza, T.T.V.N. Cachoeirinha. Sentido Volta: Av. Itaberaba, Av. Parada Pinto, Av. General Penha Brasil, Rua São Gonçalo do Abaeté, Rua Silvio Bueno Peruche prosseguindo normal.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.17.

“A linha 3.01.19, devido a existência de outros serviços que realizam a mesma ligação, entendemos que não se faz necessário a operação desta linha portanto deverá ser cancelada.”

Resposta: Não procede, pois gera desatendimento aos usuários.

8.18.

“A linha 3.01.36 conflita com as funções das linhas que interligam o subsistema estrutural, aumenta a sobreposição de serviços já realizados, portanto deverá ser cancelada.”

Resposta: Não procede, pois gera desatendimento aos usuários e dificulta a conexão.

8.19.

“A linha 4.04.09 sugerimos seu cancelamento, uma vez que os usuários estarão sendo atendidos pela linha 8060/10 – Vila Piauí – Terminal Lapa.”

Resposta: Não procede, pois gera desatendimento aos usuários e dificulta a conexão.

8.20.

“Já a linha 4.05.16 deverá ser cancelada devido a varias desapropriações por conta das obras do Rodoanel Mário Covas – Trecho Norte e sobreposição com a linha 4.07.07[...].”

Resposta: Não procede, pois gera desatendimento aos usuários e dificulta a conexão.

8.21.

“A linha 4.06.16 conflita com as funções das linhas que interligam o subsistema estrutural, aumenta a sobreposição de serviços já realizados, portanto deverá ser cancelada.”

Resposta: Não procede, pois gera desatendimento aos usuários e dificulta a conexão.

8.22.

Linhas "D1" Transferências para "AR1"					
Linhas "D1" Transferências para "AR1"					
Número da Linha Atual	Código do Edital	DENOMINAÇÃO Edital	DENOMINACÃ O Proposta	Ação	Considerações
8009-31	4.05.02	Cidade D'Abril III Gleba - Av. N. S. da Paz	Cidade D'Abril III Gleba - Terminal Pirituba	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1, BEM COMO, QUE SEJAM MANTIDAS AS MESMAS CARACTERÍSTICAS DE OPERAÇÃO PRATICADA ATUALMENTE, MAS QUE SEJA REALIZADO A MANUTENÇÕES DOS RESPECTIVOS TERMINAIS; PRINCIPAL E SECUNDÁRIO PARA 8009/31 – CIDADE D'ABRIL III – TERMINAL PIRITUBA. - ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.
8055-51	4.05.07	Perus –	Perus –	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR LINHA PARA O LOTE AR1. MANTER AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS, RAZÃO PELA QUAL OS CLIENTES HABITUAIS DA LIGAÇÃO ESTÃO FICANDO SEM OPÇÃO DIRETA DE TRANSPORTES PARA O PRIMEIRO POLO DE INTERESSE, OU SEJA, (METRÔ BARRA FUNDA). DESTACAMOS AINDA QUE, O TERMINAL BRITÂNIA AINDA NÃO REUNE CONDIÇÕES ESTRUTURAIS PARA

		Terminal Britânia	Terminal Barra Funda		RECEBER A DEMANDA ATUAL DA REFERIDA LINHA. - ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.
888P-10	4.05.08	Perus - Cohab Taipas	Perus - Cohab Taipas	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1, BEM COMO, QUE SEJAM MANTIDAS AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, OU SEJA, OS RESPECTIVOS TERMINAIS; PRINCIPAL E SECUNDÁRIO.
8050-31	4.05.09	Pq. Morro Doce - Terminal Britânia	Pq. Morro Doce - Mercado da Lapa	Transferir "D1" para "AR1"	MANTER AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO INDO ATÉ O MERCADO DA LAPA, ATÉ A CONCLUSÃO DO PROJETO DE REORGANIZAÇÃO DA REGIÃO DO MORRO DOCE. - ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.
8544-10	4.05.12	Cidade D'Abril III Gleba - Terminal Pirituba	Cidade D'Abril III Gleba - Terminal Lapa	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1. MANTER AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, ALTERANDO O TERMINAL DE SECUNDÁRIO AO INVÉS DE TERMINAL PIRITUBA PARA TERMINAL DA LAPA, EM RAZÃO DAS TRATATIVAS EM ANDAMENTO ENTRE A SPTRANS E AS EMPRESAS OPERADORAS DA REGIÃO, QUE JÁ VALIDARAM A PROPOSTA ORA APRESENTADA. - ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.
847J-10	4.05.13	City Jaraguá – Terminal Pirituba	City Jaraguá – Jaguare	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1. MANTENDO AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, OU SEJA, 847J/10 - CITY JARAGUÁ - JAGUARÉ, RAZÃO PELA QUAL, A REFERIDA LINHA FOI CRIADA COM O PROPOSITO DE ATENDIMENTO DOS MORADORES REMANEJADOS DO JAGUARÉ PARA O CITY JARAGUÁ, E QUALQUER ALTERAÇÃO OPERACIONAL ESTARÁ PREJUDICANDO SOBREMANEIRA OS USUÁRIOS.
8006-10	4.05.14	Jd. Donaria – Terminal Pirituba	Jd. Donaria - Terminal Pirituba	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1. MANTENDO AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO DA LINHA ATÉ A CONCLUSÃO DOS TRABALHOS DA SEGUNDA FASE DE REORGANIZAÇÃO DAS LINHAS DA VILA IÓRIO, TRATATIVAS JÁ EM ANDAMENTO ENTRE AS OPERADORAS VIAÇÃO SANTA BRÍGIDA E NORTE BUSS. - ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.
8009-10	4.06.03	Cidade D'Abril III Gleba - Terminal Pirituba	Cidade D'Abril III Gleba - Terminal Pirituba	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR LINHA PARA O LOTE AR1, BEM COMO, QUE SEJAM MANTIDAS AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, OU SEJA, E OS RESPECTIVOS TERMINAIS PRINCIPAL E SECUNDÁRIO. - ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.

Linhas "D1" Transferências para "AR1"					
Número da Linha Atual	Código do Edital	DENOMINAÇÃO Edital	DENOMINAÇÃO Proposta	Ação	Considerações
8549-10	4.06.13	Taipas – Conexão João Paulo I	Taipas – Praça do Correio	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR LINHA PARA O LOTE AR1. MANTER AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, RAZÃO PELA QUAL, ESTA LINHA É A ÚNICA LIGAÇÃO ENTRE A COHAB TAIPAS, CORREDOR CANTIDIO SAMPAIO E AOS PRINCIPAIS POLOS DE INTERESSE DOS CLIENTES HABITUAIS. DESTACAMOS AINDA QUE, A PROPOSTA DE CONEXÃO JOÃO PAULO I, AINDA É PREMATURA, UMA VEZ QUE, O LOCAL PROPOSTO NÃO REUNE CONDIÇÕES ESTRUTURAIS PARA O SECCIONAMENTO. PARA TANTO PROPOMOS UMA FROTA DE 21 VEÍCULOS. - ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.
8542-10	4.06.15	Brasilândia – Conexão João Paulo I	Brasilândia - Praça do Correio	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR PARA O LOTE AR1 NA CONDIÇÃO DE ARTICULAÇÃO REGIONAL CONTÍNUA, MANTENDO AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, RAZÃO PELA QUAL, ESTA LINHA É A ÚNICA LIGAÇÃO ENTRE OS PRINCIPAIS POLOS DE INTERESSE DOS CLIENTES HABITUAIS. DESTACAMOS AINDA QUE, A PROPOSTA DE CONEXÃO JOÃO PAULO I, AINDA É PREMATURA, UMA VEZ QUE, O LOCAL PROPOSTO NÃO REUNE CONDIÇÕES ESTRUTURAIS PARA O SECCIONAMENTO.
8008-10	4.06.19	Santa Monica – Terminal Pirituba	Santa Monica – Terminal Pirituba	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1, BEM COMO, QUE SEJAM MANTIDAS AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, OU SEJA, OS RESPECTIVOS TERMINAIS PRINCIPAL E SECUNDÁRIO. - ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS

					PARA BÁSICO.
8007-10	4.06.20	Vila Clarice - Terminal Pirituba	Vila Clarice - Terminal Pirituba	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1, BEM COMO, QUE SEJAM, MANTIDAS AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, OU SEJA, OS RESPECTIVOS TERMINAIS PRINCIPAL E SECUNDÁRIO - ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.
8043-10	4.06.24	Vila Nova Esperança –	Vila Nova Esperança –	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR LINHA PARA O LOTE AR1, MANTENDO AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, <u>ALTERANDO O TERMINAL SECUNDÁRIO PROPOSTO NO EDITAL DO TERMINAL PIRITUBA PARA O MERCADO DA LAPA</u> . A LINHA TEM UMA PECULIARIDADE ENTRE A REGIÃO NOVA ESPERANÇA COM A LAPA, VIA VILA ANASTÁCIO, É O QUE CARACTERIZA A SUA EXISTÊNCIA CONFORME OPERAÇÃO ATUAL.
		Terminal Pirituba	Mercado da Lapa		- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.
8548-10	4.07.10	Jardim dos Cunhas –	Jardim dos Cunhas –	Transferir "D1" para "AR1"	TRANSFERIR LINHA PARA O LOTE AR1. MANTER AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, ALTERANDO O TERMINAL SECUNDÁRIO PROPOSTO NO EDITAL DO TERMINAL V. N. CACHOEIRINHA PARA O TERMINAL LAPA COMO É OPERADA ATUALMENTE - ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.
		T.T.V.N Cachoeirinha	Terminal Lapa		

Resposta: Não procede para as linhas 4.05.08, 4.05.12, 4.06.15, 4.06.19, 4.06.20 e 4.06.24, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Procede parcialmente para a linha 4.05.07, será criada linha de reforço 5.05.02 para o lote AR1.

Procede parcialmente para a linha 4.06.13, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento no Terminal Cachoeirinha.

Não procede para a linha 4.05.02, linha local de distribuição (LLD) que realiza ligação interna ao setor de ônibus nº 5.

Não procede para as linhas 4.05.14 e 4.06.03, linhas locais de distribuição (LLD) alimentadora do Terminal Pirituba.

Não procede para as linhas 4.05.09 e 4.05.13, linhas locais de distribuição (LLD) alimentadora do Terminal Britânia.

Não procede para a linha 4.07.10, linha local de distribuição (LLD) alimentadora do Terminal Vila Nova Cachoeirinha.

8.23.

“Jd. Labitary – Conexão Tremembé - Considerando que atualmente o serviço já existe, atendido pela linha 1783/22 - Jd. Labitary - Metrô Santana, [...] solicitamos o retorno seccionando no Terminal de Transferência Tremembé para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões.”

Resposta: Não procede, pois é coberta pela linha 4.07.12.

8.24.

“Jd. Pery Alto – Conexão Limão - Considerando que atualmente o serviço já existe, atendido pela linha 128Y/10 - Jd. Pery Alto - Lapa, [...] solicitamos o retorno seccionando no

Terminal de Transferência Limão para atender o deslocamento dos usuários a outras regiões.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

8.25.

“A tabela a seguir, contempla as linhas que estamos solicitamos ajuste tanto na tecnologia veicular e quantidade de frota, fundamentadas no DECRETO e ANEXOS I e III, e sobre o olhar operacional considerando o perfil e função das linhas. Lembrando que na relação a seguir estão somente às linhas a serem alteradas, aquelas que não constam nesse trabalho a especificação publicada, entendemos que atende a questão do atendimento aos usuários.”

Código	Nome	Tipo de linha	Grupo	Lote	Edital	
					Tipologia	Frota
4.05.01	Chácara Maria Trindade - Terminal Jardim Britânia	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	6
4.05.03	Jardim Paineiras - Terminal Jardim Britânia	Local Distribuidora	D	D1	Básico	4
4.05.04	Jardim Rosinha - Terminal Jardim Britânia	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	3
4.05.05	Morro Doce - Terminal Jardim Britânia	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	6
4.05.06	Morro Doce - Perus	Local Distribuidora	D	D1	Básico	13
4.05.09	Parque Morro doce - Terminal Jardim Britânia	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	3
4.05.17	Jardim Almanara - Terminal V. N. Cachoeirinha*	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	4
4.05.18	Jardim Carombe - Terminal V. N. Cachoeirinha	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	4
4.05.19	Jardim Elsa Maria - Terminal V. N. Cachoeirinha*	Local Distribuidora	D	D1	Básico	12
4.05.20	CDHU Voith - Hospital Cachoeirinha	Local Distribuidora	D	D1	Básico	10
4.06.01	Capela da Lagoa - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Básico	11
4.06.02	Cemitério de Perus - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Básico	20
4.06.04	COHAB Brasilândia - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Básico	8
4.06.05	COHAB N. Brasilândia - Conexão Mons. Escrivá	Local Distribuidora	D	D1	Básico	9
4.06.06	Jardim Carombe - Conexão Petrônio Portela	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	6
4.06.07	Jardim Paulistano - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	13
4.06.08	Jardim Rincão - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Básico	15
4.06.09	Perus - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	15
4.06.10	Perus - Conexão Mons. Escrivá	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	16
4.06.11	Parque de Taipas - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Básico	9
4.06.12	Recanto dos Humildes - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	13
4.06.14	Voith - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Básico	8
4.06.17	Jardim Carombe - Conexão Petrônio Portela	Local Distribuidora	D	D1	Básico	6
4.06.18	Morro Grande - Conexão Mons. Escrivá	Local Distribuidora	D	D1	Básico	6
4.06.21	Vila Iara - Conexão Petrônio Portela	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	4
4.06.22	Vila Mirante - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	4
4.06.23	Vila Mirante - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	5
4.06.25	Vila Zatt - Terminal Pirituba	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	5

4.07.01	COHAB Brasilândia - Terminal V. N. Cachoeirinha	Local Distribuidora	D	D1	Básico	11
4.07.02	CPTM Jaraguá - Terminal V. N. Cachoeirinha	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	15
4.07.03	Jardim damasceno - Terminal V. N. Cachoeirinha	Local Distribuidora	D	D1	Miniônibus	14
4.07.04	Jardim Elisa Maria - Terminal V. N. Cachoeirinha	Local Distribuidora	D	D1	Básico	10
4.07.05	Jardim Princesa - Terminal V. N. Cachoeirinha	Local Distribuidora	D	D1	Básico	10
4.07.06	Jardim Vista Alegre - Terminal V. N. Cachoeirinha*	Local Distribuidora	D	D1	Básico	12
4.07.08	Sítio dos Francos - Terminal V. N. Cachoeirinha	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	4
4.07.09	Vila Penteado - Terminal V. N. Cachoeirinha	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	5
4.07.11	Terminal Pirituba - Vila Nova Cachoeirinha	Local Distribuidora	D	D1	Básico	11
4.08.01	CPTM Vila Aurora - Jardim Primavera	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	24
4.08.02	Parque Tietê - Terminal Casa Verde	Local Distribuidora	D	D1	Midônibus	7
5.01.01	Cemitério de Perus - CPTM Perus	Reforço Local	D	D1	Miniônibus	3
5.01.02	CPTM Perus - Perus	Reforço Local	D	D1	Miniônibus	4
5.01.13	UNIP Vila Guilherme - Vila Nova Cachoeirinha	Reforço Local	D	D1		
5.01.15	UNIP Vila Guilherme - COHAB Antártica	Reforço Local	D	D1		

Resposta: Para as linhas 4.05.01, 4.05.03, 4.05.04, 4.05.05, 4.05.06, 4.05.18, 4.06.01, 4.06.02, 4.06.04, 4.06.05, 4.06.06, 4.06.07, 4.06.08, 4.06.10, 4.06.11, 4.06.12, 4.06.14, 4.06.17, 4.06.18, 4.06.21, 4.06.22, 4.06.23, 4.06.25, 4.07.01, 4.07.02, 4.07.03, 4.07.04, 4.07.05, 4.07.06, 4.07.09, 4.07.11, 4.08.02, 5.01.01 e 5.01.02, a sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

Procede para a linha 4.05.17, pleito aceito e será incorporado ao edital.

Não procede para as linhas 4.06.09, 4.07.08 e 4.08.01, pois não atendem decreto art. 12 item III e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Não procede para as linhas 4.05.20, 4.05.19 5.01.13 e 5.01.15, pois não atendem ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Não procede para a linha 4.05.09, linha local de distribuição (LLD) alimentadora do Terminal Britânia.

8.26.

“Região do Tremembé”

“R. Clovis Salgado, R. Eng. Antônio de Toledo, R. Andorinha, R. Canário, R. dos Pássaros, R. do Tancão, Tr. Igarapé Primavera, R. Gen. Tavares da Silva e R. Sônia Margy”

“Linhas 1783-41, 1783-41, 1780-10 e 1726-51.”

“As ruas Clovis Salgado e Eng. Antônio de Toledo não são atendidos hoje por nenhuma linha”

*“Já as **Ruas Andorinha, Rua Canário e Rua dos Pássaros** hoje são atendidas pela **Linha 1783-41**, porem **solicitamos o retorno** da mesma para manter o atendimento no local.”*

*“A **Rua do Tancão e Tr. Igarapé Primavera** hoje é atendido pela linha 1780-10 e permaneceram atendidas pela linha **4.07.31**”*

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

8.27.

“Região do Jaçanã”

“Tr. Igarapé Primavera”

“Linhas 1780-10”

“A Tr. Igarapé Primavera hoje é atendido pela linha 1780-10 e permaneceram atendidas pela linha 4.07.31”

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

8.28.

“Região Tucuruvi”

“R. Dr. Henrique Meyer, R. Domingos Colom, Pça. Dr. Leven Vampré, R. Mere Marie Anais de Sion, R. Zeny Azevedo Cordeiro, R. Vaz Muniz, R. José de Albuquerque Medeiros, R. Ismael Neri e R. Pe. Luciano”

“Linha 1764-10”

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

8.29.

“Região do Mandaqui”

“R. Ramal dos Menezes”

“Linha 1741-10.”

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

8.30.

“Região de Santana”

“R. Da. Maria Custódia, R. Prof. José Miziara, R. Sto. Egídio, Al. Afonso Schmidt, R. Cap. Amaral, R. Com. Manoel Vaz e R. Enguaçu.”

“Linhas 2030-10, 178L e 971R-51”

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

8.31.

“Região de Casa Verde”

“R. José de Oliveira, R. Francisco Diogo, R. Antônio Cavazan, R. José Rangel Camargo, R. Dr. Gabriel Covelli, R. Anísio Moreira, R. Carlos Belmiro Corrêa, R. Luís Furlan, R. Epaminondas Melo do Amaral e R. Zanzibar.”

“Linhas 9354-10, 177H-21, 9162-10 e 8538-10”

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

8.32.

“Região do Limão”

“R. Maria Eliza Siqueira, R. Teixeira Dormundo, Av. Antônio Munhoz Bonilha, R. Andréa Del Castagno e R. Cel. Euclides Machado.”

“Linhas 118Y-10, 9191-10 e 128Y-10”

“Com a solicitação de seccionamento da linha 4.08.10 na conexão limão e o retorno da linha 128Y as demais vias serão todas atendidas.”

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

8.33.

“Região de Perus”

“R. Antônio De Pádua Dias, R. Felipe Cardoso De Campos, R. Antônio Candido De Alvarenga, Av. Pres. Vargas, R. Alagoa Nova, Tr. Dos Lírios, R. Nandiras, Tr. Das Hortências Roxas e R. Violeta Dos Alpes.”

“Linhas 8194-10 e 1017-10.”

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

8.34.

“Região de Jaraguá”

“R. Manuel Benicio, R. Antônio Rodrigues Belo, R. Amadeu Roldan, R. João Batista Dias, R. Vilaflor, R. Praia Tipiti-Mirim, Av. Prof. Miguel Franchini Neto, Av. Nelson Palma Travassos, R. Josefa Fontoura, R. José Moreira Fraga, R. Mauro De Araújo Ribeiro e R. Mauro de Araújo Ribeiro.”

“Linhas 848L-10, 9011-21 e 8594-41.”

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

8.35.

“Região de Brasilândia”

“R. Eliseu Reinaldo Moraes Vieira, R. José Eduardo Pereira Ii, R. Feliciano Malábria, R. Geraldo Marino, R. Celso Falconi Moreira e R. Itatiba Do Sul.”

“Linhas 9032-10”

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

8.36.

“Região de Pirituba / Freguesia do Ó”

“Av. Con. José Salomon, R. Pe. Feliciano Domingues, R. Rio Verde e R. Cel. Bento Bicudo.”

“Linhas 9188-42 e 139A-10.”

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

9.1.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do Lote E1.</p> <p>- Código 1.01.01. – Linha: 8050-10 - Terminal Jd. Britânia – Terminal Lapa.</p>	<p>TRANSFERIR A LINHA 8050/10 DO LOTE E1, DO TIPO DE LINHA ESTUTURAL RADIAL PARA O LOTE AR1 NA CONDIÇÃO DE ARTICULAÇÃO REGIONAL CONTÍNUA, RAZÃO PELA QUAL, A MESMA APRESENTA OS CONCEITOS PRE ESTABELECIDOS DO TIPOLOGIA DE LINHAS DEFINIDOS NO DECRETO 56.232/2015, POR OUTRO LADO, A REFERIDA LINHA JÁ FAZ PARTE DO PROJETO DE REORGANIZAÇÃO DO MORRO DOCE, ENVOLVENDO TODAS AS LINHAS ATUAIS DA REGIÃO, ONDE A LINHA 8050/10 - TERM. JD. BRITÂNIA - TERMINAL LAPA, ESTARÁ OPERANDO COM UMA FROTA INICIAL DE 14 ARTICULADOS, PROMOVENDO A LIGAÇÃO DE VÁRIOS POLOS DE INTERESSE, BEM COMO, EM RAZÃO DA ALTA DEMANDA QUE A LINHA ABSSOVERÁ DAS LINHAS DA PERMISSÃO (DISTRIBUIDORA) NO TERMINAL JD. BRITÂNIA. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 180.119 PASSAGEIROS.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.2.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do Lote E1.</p> <p>- Código 1.01.02 – Linha: 8542-10 - Conexão João Paulo I – Terminal Correio.</p>	<p>TRANSFERIR A LINHA 8542/10 DO LOTE E1, DO TIPO DE LINHA ESTUTURAL RADIAL PARA O LOTE AR1 NA CONDIÇÃO DE ARTICULAÇÃO REGIONAL CONTÍNUA, MANTENDO AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, RAZÃO PELA QUAL, ESTA LINHA É A ÚNICA LIGAÇÃO ENTRE OS PRINCIPAIS POLOS DE INTERESSE DOS CLIENTES HABITUAIS. DESTACAMOS AINDA QUE, A PROPOSTA DE CONEXÃO JOÃO PAULO I, AINDA É PREMATURA, UMA VEZ QUE, O LOCAL PROPOSTO NÃO REUNE CONDIÇÕES ESTRUTURAIS PARA O SECCIONAMENTO. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 260.921 PASSAGEIROS.</p>
---	--

Resposta: Procede parcialmente, criada linha de reforço de pico - lote AR1.

9.3.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do Lote E1.</p> <p>- Código 2.10.05. – Linha: 917H-10 - Terminal Pirituba – Metrô Ana Rosa.</p>	<p>ALTERAR TIPO DE VEÍCULO PARA PADRON <u>LE</u>, POIS O VIÁRIO ATUALMENTE PRATICADO NÃO REUNE CONDIÇÕES PARA OPERAÇÃO DA LINHA COM O TIPO DE TECNOLOGIA ARTICULADO.</p>

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

9.4.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do Lote E1.</p> <p>- Código 3.01.17. – Linha: 199D-10 - Conexão Monsenhor Escrivá – Terminal Pinheiros.</p>	<p>ALTERAR TIPO DE VEÍCULO PARA PADRON <u>LE</u>, POIS O VIÁRIO ATUALMENTE PRATICADO NÃO REUNE CONDIÇÕES PARA OPERAÇÃO DA LINHA COM O TIPO DE TECNOLOGIA ARTICULADO.</p>

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

9.5.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.02 – Linha: 8696-41 - Jaraguá – Terminal Lapa.</p>	<p>ALTERAR O SECCIONAMENTO DO TERMINAL SECUNDÁRIO PROPOSTO NO EDITAL PARA O TERMINAL BARRA FUNDA, RAZÃO PELA QUAL, ESTARIAMOS PROPORCIONANDO AOS USUÁRIOS A POSSIBILIDADE DE INTEGRAÇÃO COM A PRIMEIRA ESTAÇÃO DO METRÔ, QUE É UMA REIVIDICAÇÃO ANTIGA DOS USUÁRIOS DAS REGIÕES ATENDIDAS PELA ATUAL LINHA 8696/10 - JARAGUÁ - PRAÇA RAMOS. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 113.178 PASSAGEIROS.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.6.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.07 – Linha: 8528-10 – Jd. Guarani – Terminal Correio.</p>	<p>PROPOMOS QUE SEJA PROMOVIDO O SECCIONAMENTO DA REFERIDA LINHA NA RUA EURÍDICE BUENO, UMA VEZ QUE AS LINHAS 8214-10, 8215-10, 8528-10 E 978T-10, QUE OPERAM NA REGIÃO REUNEM CONDIÇÕES TÉCNICAS E OPERACIONAIS QUE VIABILIZAM A CRIAÇÃO DESTA CONEXÃO, CONFORME ORIENTAÇÕES E DETERMINAÇÕES PREVISTAS NO EDITAL.</p> <p>SALIENTAMOS AINDA QUE PARA AS LINHAS 847P-42 E 975A-10, SUGERIMOS A REALOCAÇÃO DO ATUAL TERMINAL PRINCIPAL DAS REFERIDAS LINHAS PARA A ESTRADA DO SABÃO (PRAÇA LUIZA MAHIN).</p> <p>PARA TANTO PROPOMOS UMA FROTA OPERACIONAL DE 26 VEÍCULOS EM RELAÇÃO AOS 24 VEÍCULOS PROPOSTO NO EDITAL, UMA VEZ QUE, TAL SOLICITAÇÃO VISA ATENDER OS PRÉ REQUESITOS ESTABELECIDOS NO EDITAL. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 260.465 PASSAGEIROS.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.7.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<ul style="list-style-type: none"> - 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote. - Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1. - Código 3.01.14 – Linha: 975A-10 – Brasilândia – Metrô Barra Funda. 	<p>PROPOMOS UMA FROTA OPERACIONAL DE 15 VEÍCULOS EM RELAÇÃO AOS 09 VEÍCULOS PROPOSTO NO EDITAL, UMA VEZ QUE, TAL SOLICITAÇÃO VISA ATENDER OS PRÉ REQUISITOS ESTABELECIDOS NO EDITAL. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 203.769 PASSAGEIROS.</p>

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

9.8.

TEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<ul style="list-style-type: none"> - 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote. - Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1. - Código 3.01.22 – Linha: 958P-10 – Jd. Nardini – CPTM Leopoldina. 	<p>ALTERAR O TERMINAL SECUNDÁRIO DO SECCIONAMENTO PROPOSTO NO EDITAL DA CPTM LEOPOLDINA PARA O TERMINAL SECUNDÁRIO TERMINAL PINHEIROS, RAZÃO PELA QUAL, O SECCIONAMENTO PROPOSTO, ESTARIA PREJUDICANDO OS HABITUAIS USUÁRIOS QUE TEM A REGIÃO DE PINHEIROS COMO O PRIMEIRO POLO DE INTERESSE. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 157.562 PASSAGEIROS.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.9.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.26 – Linha: 917M-10 – Morro Grande – Terminal Barra Funda.</p>	<p>ALTERAR O SECCIONAMENTO DO TERMINAL DE SECUNDÁRIO PROPOSTO NO EDITAL PARA O TERMINAL SECUNDÁRIO METRÔ ANA ROSA, MANTENDO AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS, MORRO GRANDE - METRÔ ANA ROSA, EM RAZÃO DE SER UMA LIGAÇÃO COM AS CARACTERÍSTICAS DE ITINERÁRIO ÚNICA E QUE ATENDERÁ MELHOR OS CLIENTES HABITUAIS DO SEU ITINERÁRIO. MÊS DE MARÇO/2015 TRANSPORTOU UM TOTAL DE 283.312 PASSAGEIROS.</p> <p>VALE LEMBRAR, QUE NÃO TEM MAIS ESPAÇO DO TERMINAL BARRA FUNDA PARA O PORTE DESSA LINHA, PARA TANTO PROPOMOS UMA FROTA COM 20 VEÍCULOS.</p>
--	--

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.10.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.29 – Linha: 8003-10 – Vila Dos Remédios – Terminal Lapa.</p>	<p>PROPOMOS UMA FROTA OPERACIONAL DE 08 VEÍCULOS EM RELAÇÃO AOS 06 VEÍCULOS PROPOSTO NO EDITAL, UMA VEZ QUE, TAL SOLICITAÇÃO VISA ATENDER OS PRÉ REQUISITOS ESTABELECIDOS NO EDITAL. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 128.882 PASSAGEIROS.</p>

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

9.11.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.30 – Linha: 8004-10 – Santa Mônica - Terminal Lapa.</p>	<p>PROPOMOS UMA FROTA OPERACIONAL DE 12 VEÍCULOS EM RELAÇÃO AOS 10 VEÍCULOS PROPOSTO NO EDITAL, UMA VEZ QUE, TAL SOLICITAÇÃO VISA ATENDER OS PRÉ REQUISITOS ESTABELECIDOS NO EDITAL. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 182.086 PASSAGEIROS.</p>
---	---

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

9.12.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.32 – Linha: 8100-10 – Terminal Pirituba - Terminal Lapa.</p>	<p>PROPOMOS UMA FROTA OPERACIONAL DE 12 VEÍCULOS EM RELAÇÃO AOS 09 VEÍCULOS PROPOSTO NO EDITAL, UMA VEZ QUE, TAL SOLICITAÇÃO VISA ATENDER OS PRÉ REQUISITOS ESTABELECIDOS NO EDITAL. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 265.541 PASSAGEIROS.</p>

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

9.13.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 5.01.04 – Linha: 8622-10 - Morro Doce – Terminal Lapa.</p>	<p>TRANSFERIR A LINHA 8622/10 DO LOTE AR1 DO TIPO DE LINHA REFORÇO OPERACIONAL PARA O LOTE E1 ESTRUTURAL RADIAL CONTÍNUA, RAZÃO PELA QUAL, ATUALMENTE A MESMA FAZ PARTE DO PROJETO DE REORGANIZAÇÃO DO MORRO DOCE, ENVOLVENDO TODAS AS LINHAS ATUAIS DA REGIÃO, ONDE A LINHA 8622/10 - TERM. JD. BRITÂNIA - PRAÇA RAMOS, ESTARÁ OPERANDO COM UMA FROTA DE 28 ARTICULADOS, PROMOVENDO A LIGAÇÃO DE VÁRIOS POLOS DE INTERESSE, BEM COMO, EM RAZÃO DA ALTA DEMANDA QUE A LINHA ABSOVERÁ DAS LINHAS DA PERMISSÃO DISTRIBUIDORA NO TERMINAL JD. BRITÂNIA. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 470.402</p>

	PASSAGEIROS.
--	--------------

Resposta: Procede parcialmente, linha transferida para o lote E1 com operação até Praça Ramos como reforço de pico.

9.14.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<ul style="list-style-type: none"> - 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote. - Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1. - Código 5.01.05 – Linha: 8545-10 – Penteado – Metrô Barra Funda. 	<p>ALTERAR A CARACTERÍSTICA OPERACIONAL DA LINHA EM QUESTÃO, OU SEJA, <u>DE REFORÇO ESTRUTURAL PARA OPERAÇÃO CONTÍNUA</u>, UMA VEZ QUE, A REFERIDA LINHA APRESENTA UMA ALTA DEMANDA, BEM COMO, SER A <u>ÚNICA LIGAÇÃO ENTRE OS POLOS DE INTERESSE</u>. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 158.403 PASSAGEIROS.</p>

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à operação contínua a partir da conexão João Paulo I.

9.15.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<ul style="list-style-type: none"> - 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote. - Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1. - Código 5.01.07 – Linha: 847P-10 - Terminal Pirituba – Metrô Vila Madalena. 	<p>ALTERAR A CARACTERÍSTICA OPERACIONAL DA LINHA EM QUESTÃO, OU SEJA, DE REFORÇO ESTRUTURAL PARA OPERAÇÃO CONTÍNUA, UMA VEZ QUE, A REFERIDA LINHA APRESENTA UMA ALTA DEMANDA, BEM COMO, SER A ÚNICA LIGAÇÃO ENTRE OS POLOS DE INTERESSE, PARA TANTO PROPOMOS UMA FROTA DE 15 VEÍCULOS, VISANDO ATENDER OS PRÉ REQUISITOS DO REFERIDO EDITAL. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 508.106 PASSAGEIROS.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros e tipologia de redes.

9.16.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<ul style="list-style-type: none"> - 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote. - Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1. - Código 3.01.19 – Linha: 9014-42 – Jd. Iracema – Conexão Petrônio Portela. 	<p>SUGERIMOS SEU CANCELAMENTO, UMA VEZ QUE SEU ITINERÁRIO ESTÁ SENDO COBERTO POR OUTRAS LINHAS, PRINCIPALMENTE PELA LINHA BASE. NO MÊS DE MARÇO A LINHA TRANSPORTOU SOMENTE 4.606 PASSAGEIROS, DEMANDA MUITO AQUEM DO PROPOSITO AO QUAL FOI CRIADA.</p>

Resposta: Não procede, gera desatendimento aos usuários.

9.17.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<ul style="list-style-type: none"> - 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote. - Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1. - Código 4.04.09 – Linha: 846M-10 – Vila Piauí - Ceagesp. 	<p>SUGERIMOS SEU CANCELAMENTO, UMA VEZ QUE OS USUÁRIOS ESTARÃO SENDO ATENDIDOS ATRAVÉS DA LINHA 8060/10 – VILA PIAUÍ – TERMINAL LAPA.</p>

Resposta: Não procede, gera desatendimento e dificulta conexão.

9.18.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.05.02 – Linha: 8009-31 – Cidade D’abril 3ª Gleba – Av. Nossa Senhora Paz.</p>	<p>TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1, BEM COMO, QUE SEJA MANTIDA AS MESMAS CARACTERÍSTICAS DE OPERAÇÃO PRATICADA ATUALMENTE, MAS QUE SEJA REALIZADO A MANUTENÇÃO DOS RESPECTIVOS TERMINAIS; PRINCIPAL E SECUNDÁRIO PARA 8009/31 – CIDADE D’ABRIL III – TERMINAL PIRITUBA.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p> <p>- MÊS DE MARÇO/2015 TRANSPORTOU UM TOTAL DE 120.009 PASSAGEIROS.</p>
---	--

Resposta: Não procede, linha local de distribuição (LLD) que realiza ligação interna ao setor de ônibus nº 5.

9.19.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.05.07 – Linha: 8055-51 – Perus – Terminal Jd. Britânia.</p>	<p>TRANSFERIR LINHA PARA O LOTE AR1. MANTER AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS, RAZÃO PELA QUAL OS CLIENTES HABITUAIS DA LIGAÇÃO ESTÃO FICANDO SEM OPÇÃO DIRETA DE TRANSPORTES PARA O PRIMEIRO POLO DE INTERESSE, OU SEJA, (METRÔ BARRA FUNDA). DESTACAMOS AINDA QUE, O TERMINAL BRITÂNIA AINDA NÃO REUNE CONDIÇÕES ESTRUTURAIS PARA RECEBER A DEMANDA ATUAL DA REFERIDA LINHA. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 181.457 PASSAGEIROS. PARA TANTO PROPOMOS AINDA QUE A MESMA OPERE COM UMA FROTA DE 12 VEÍCULOS.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p>

Resposta: Procede parcialmente, será criada linha de reforço 5.05.02 para o lote AR1.

9.20.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.05.08 – Linha: 888P-10 – Perus – Cohab Taipas.</p>	<p>TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1, BEM COMO, QUE SEJA MANTIDA AS CARACTERISTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, OU SEJA, OS RESPECTIVOS TERMINAIS; PRINCIPAL E SECUNDÁRIO. PARA TANTO PROPOMOS UMA FROTA DE 15 VEÍCULOS.</p> <p>- MÊS DE MARÇO/2015 TRANSPORTOU UM TOTAL DE 259.925 PASSAGEIROS.</p>
--	---

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.21. Pergunta

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.05.09 – Linha: 8050-31 – Pq. Morro Doce – Terminal Jd. Britânia.</p>	<p>MANTER AS CARACTERISTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO INDO ATÉ O MERCADO DA LAPA, ATÉ A CONCLUSÃO DO PROJETO DE REORGANIZAÇÃO DA REGIÃO DO MORRO DOCE. PARA TANTO SE FAZ NECESSÁRIO A MANUTENÇÃO DA OFERTA ATUAL, OU SEJA, MANTER A OPERAÇÃO COM 06 VEÍCULOS.</p> <p>- MÊS DE MARÇO/2015 TRANSPORTOU UM TOTAL DE 97.247 PASSAGEIROS.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p>

Resposta: Não procede, linha local de distribuição (LLD) alimentadora do Terminal Britânia.

9.22.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.05.12 – Linha: 8544-10 – Cidade D'abril 3ª Gleba – Terminal Pirituba.</p>	<p>TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1. MANTER AS CARACTERISTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, ALTERANDO O TERMINAL DE SECUNDÁRIO AO INVÉS DE TERMINAL PIRITUBA PARA TERMINAL DA LAPA, EM RAZÃO DAS TRATATIVAS EM ANDAMENTO ENTRE A SPTRANS E AS EMPRESAS OPERADORAS DA REGIÃO, QUE JÁ VALIDARAM A PROPOSTA ORA APRESENTADA. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 101.659 PASSAGEIROS. QUE JÁ VIABILIZOU O ESTUDO DE OFERTA E DEMANDA RESULTANDO EM UMA FROTA DE 12</p>

	<p>VEÍCULOS.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p>
--	--

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.23.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.05.13 – Linha: 847J-10 – City Jaraguá – Terminal Pirituba.</p>	<p>TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1. MANTENDO AS CARACTERISTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, OU SEJA, 847J/10 - CITY JARAGUÁ - JAGUARÉ, RAZÃO PELA QUAL A REFERIDA LINHA FOI CRIADA COM O PROPOSITO DE ATENDIMENTO DOS MORADORES REMANEJADOS DO JAGUARÉ PARA O CITY JARAGUÁ, E QUALQUER ALTERAÇÃO OPERACIONAL ESTARÁ PREJUDICANDO SOBREMANEIRA OS USUÁRIOS. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 152.182 PASSAGEIROS. ONDE JÁ PROMOVEMOS OS ESTUDOS NECESSÁRIOS DE OFERTA E DEMANDA QUE RESULTOU EM UMA FROTA DE 12 VEÍCULOS.</p>

Resposta: Não procede, linha local de distribuição (LLD) alimentadora do Terminal Pirituba.

9.24.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.05.14 – Linha: 8006-10 – Jd. Donária - Terminal Pirituba.</p>	<p>MANTER AS CARACTERISTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO DA LINHA ATÉ A CONCLUSÃO DOS TRABALHOS DA SEGUNDA FASE DE REORGANIZAÇÃO DAS LINHAS DA VILA IÓRIO.</p> <p>- MÊS DE MARÇO/2015 TRANSPORTOU UM TOTAL DE 156.169 PASSAGEIROS.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p>

Resposta: Não procede, linha local de distribuição(LLD) alimentadora do Terminal Pirituba.

9.25.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.06.03 – Linha: 8009-10 – Cidade D'abril 3ª Gleba – Terminal Pirituba.</p>	<p>TRANSFERIR LINHA PARA O LOTE AR1, BEM COMO, QUE SEJA MANTIDA AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, OU SEJA, E OS RESPECTIVOS TERMINAIS PRINCIPAL E SECUNDÁRIO.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p>

Resposta: Não procede, linha local de distribuição(LLD) alimentadora do Terminal Pirituba.

9.26.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.06.13 – Linha: 8549-10 – Taípas – Conexão João Paulo I.</p>	<p>TRANSFERIR LINHA PARA O LOTE AR1. MANTER AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, RAZÃO PELA QUAL, ESTA LINHA É A ÚNICA LIGAÇÃO ENTRE A COHAB TAÍPAS, CORREDOR CANTIDIO SAMPAIO E AOS PRINCIPAIS POLOS DE INTERESSE DOS CLIENTES HABITUAIS. DESTACAMOS AINDA QUE, A PROPOSTA DE CONEXÃO JOÃO PAULO I, AINDA É PREMATURA, UMA VEZ QUE, O LOCAL PROPOSTO NÃO REUNE CONDIÇÕES ESTRUTURAIS PARA O SECCIONAMENTO. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 281.150 PASSAGEIROS. PARA TANTO PROPOMOS UMA FROTA DE 21 VEÍCULOS.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p>

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento no Terminal Cachoeirinha.

9.27.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.06.15 – Linha: 8542-10 – Brasilândia – Conexão João Paulo I.</p>	<p>REINTERAMOS NOSSA SUGESTÃO JÁ TRATADO NO LOTE E1, ATRAVÉS DO CÓDIGO 1.01.02, DIANTE DO ALUDIDO PROPOMOS O SEU CANCELAMENTO.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p>
--	--

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.28. Pergunta

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.06.16 – Linha: 8538-10 – Conexão Monsenhor Escrivá – Freguesia do Ó.</p>	<p>- SUGERIMOS SEU CANCELAMENTO, UMA VEZ QUE SEU ITINERÁRIO ESTÁ SENDO COBERTO POR OUTRAS LINHAS. NO MÊS DE MARÇO A LINHA TRANSPORTOU SOMENTE 45.841 PASSAGEIROS, DEMANDA MUITO AQUEM DO PROPOSITO AO QUAL FOI CRIADA, ESSA DEMANDA SERÁ DELUIDA PELO ATENDIMENTO DOS DEMAIS ATENDIMENTO DO TRECHO COMUM.</p>

Resposta: Não procede, gera desatendimento e dificulta conexão.

9.29. Pergunta

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.06.19 – Linha: 8008-10 – Santa Mônica – Terminal Pirituba.</p>	<p>TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1, BEM COMO, QUE SEJA MANTIDA AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, OU SEJA, OS RESPECTIVOS TERMINAIS PRINCIPAL E SECUNDÁRIO. PARA TANTO PROPOMOS UMA FROTA DE 10 VEÍCULOS.</p> <p>- MÊS DE MARÇO/2015 TRANSPORTOU UM TOTAL DE 190.792 PASSAGEIROS.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.30.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.06.20 – Linha: 8007-10 – Terminal Vila Clarice - Terminal Pirituba.</p>	<p>TRANSFERIR A LINHA PARA O LOTE AR1, BEM COMO, QUE SEJA MANTIDA AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, OU SEJA, OS RESPECTIVOS TERMINAIS; PRINCIPAL E SECUNDÁRIO.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.31.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.06.24 – Linha: 8043-10 – Vila Nova Esperança – Terminal Pirituba.</p>	<p>TRANSFERIR LINHA PARA O LOTE AR1. MANTER AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, <u>ALTERANDO O TERMINAL SECUNDÁRIO PROPOSTO NO EDITAL DO TERMINAL PIRITUBA PARA O MERCADO DA LAPA.</u> A LINHA TEM UMA PECULIARIDADE ENTRE A REGIÃO NOVA ESPERANÇA COM A LAPA, VIA VILA ANASTÁCIO, É O QUE CARACTERIZA A SUA EXISTÊNCIA CONFORME OPERAÇÃO ATUAL. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 57.376 PASSAGEIROS.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.32.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 40: Dados referenciais da oferta do Lote D1.</p> <p>- Código 4.07.10 – Linha: 8548-10 – Jd. Dos Cunhas – Terminal Cachoeirinha.</p>	<p>TRANSFERIR LINHA PARA O LOTE AR1. MANTER AS CARACTERISTICAS ATUAIS DE OPERAÇÃO, ALTERANDO O TERMINAL SECUNDÁRIO PROPOSTO NO EDITAL DO TERMINAL V. N. CACHOEIRINHA PARA O TERMINAL LAPA COMO É OPERADA ATUALMENTE. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 117.048 PASSAGEIROS. PARA TANTO PROPOMOS UMA FROTA DE 10 VEÍCULOS.</p> <p>- ALTERAR O TIPO DE VEÍCULO AO INVÉS DE MIDÔNIBUS PARA BÁSICO.</p>
--	---

Resposta: Não procede, linha local de distribuição (LLD) alimentadora do Terminal Vila Nova Cachoeirinha.

9.33.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- Linha não inclusa nas especificações do edital e que precisa continuar com a operação conforme quadro ao lado de justificativas.</p>	<p>- N.º e Linha atual: 8055/10 – Perus – Mercado da Lapa.</p> <p>- Tipo de Linha = Local de Articulação Regional.</p> <p>- Lote= AR1</p> <p>- Modelo de controle= Direcional.</p> <p>- Tipo de veículo= Padron</p> <p>- Jornada de operação= Contínua</p> <p>- Frota de Operação Dia Útil= 21 veículos</p> <p>- MANTER AS CARACTERISTICAS ATUAIS, RAZÃO PELA QUAL OS CLIENTES HABITUAIS DA LIGAÇÃO ESTÃO FICANDO SEM OPÇÃO DIRETA DE TRANSPORTES PARA O PRIMEIRO POLO DE INTERESSE, OU SEJA, (LAPA). DESTACAMOS AINDA QUE, O TERMINAL BRITÂNIA AINDA NÃO APRESENTA CONDIÇÕES ESTRUTURAIS PARA RECEBER A DEMANDA ATUAL DA REFERIDA LINHA. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 318.896 PASSAGEIROS.</p>

Resposta: Não procede, coberta pelas linhas 1.01.01, 4.05.06 e 5.01.04.

9.34.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- Linha não inclusa nas especificações do edital e que precisa continuar com a operação conforme quadro ao lado de justificativas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - N.º e Linha atual: 8300/10 – Terminal Pirituba – Terminal Lapa. - Tipo de Linha = Local de Articulação Regional. - Lote= AR1. - Modelo de controle= Direcional. - Tipo de veículo= Padron - Jornada de operação= Contínua - Frota de Operação Dia Útil= 07 veículos - PROPOSTA MANTER AS CARACTERISTICAS ATUAIS, EM RAZÃO DOS CLIENTES HABITUAIS DA LINHA QUE ESTÃO FICANDO SEM OPÇÃO DE LIGAÇÃO DIRETA PARA O TERMINAL LAPA, POIS ESSA É A ÚNICA LINHA QUE TEM UM PERFIL BEM ESPECIFICO, NO QUE DIZ RESPEITO A UMA LIGAÇÃO EXTREMAMENTE EXPRESSA, UMA IMPORTANTE LIGAÇÃO, QUE TEM COMO PRINCIPAL FUNÇÃO, ALÉM DE TER UMA ÓTIMA ACEITAÇÃO POR PARTE DO CLIENTES POR SER RÁPIDA, ELA TAMBÉM AJUDA AS DEMAIS LINHAS DO CORREDOR EDGAR FACÓ, EQUILIBRANDO O CARREGAMENTO E O NÍVEL DE CONFORTO DENTRO DOS ÔNIBUS. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 176.152 PASSAGEIROS.
---	--

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 1.01.06, 1.01.08 e 02.11.03.

9.35.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	--

<p>- Linha não inclusa nas especificações do edital e que precisa continuar com a operação conforme quadro ao lado de justificativas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - N.º e Linha atual: 847P/42 – Brasilândia – Itaim Bibi. - Tipo de Linha = Local de Articulação Regional. - Lote= AR1 - Modelo de controle= Direcional. - Tipo de veículo= Padron - Jornada de operação= Contínua - Frota de Operação Dia Útil= 07 veículos - PROPOSTA MANTER AS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS ATUAIS, EM RAZÃO DO ITINERÁRIO COM ESSA ÚNICA LIGAÇÃO, <u>PROMOVENDO APENAS A ALTERAÇÃO DO TERMINAL SECUNDÁRIO DO ITAIM BIBI PARA O TERMINAL PINHEIROS.</u> SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 94.506 PASSAGEIROS.
---	--

Resposta: Não procede, coberta pelas linhas 3.01.23, 3.00.13 e 3.00.11.

9.36.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- Linha não inclusa nas especificações do edital e que precisa continuar com a operação conforme quadro ao lado de justificativas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - N.º e Linha atual: 8594/10 – Cidade D’abril – Praça Ramos. - Tipo de Linha = Local de Articulação Regional. - Lote= AR1 - Modelo de controle= Direcional. - Tipo de veículo= Padron - Jornada de operação= Contínua - Frota de Operação Dia Útil= 27 veículos - PROPOSTA MANTER AS CARACTERÍSTICAS ATUAIS, <u>PROMOVENDO APENAS A ALTERAÇÃO DO ATUAL TERMINAL SECUNDÁRIO PARA O TERMINAL BARRA FUNDA,</u> UM VEZ QUE, O CANCELAMENTO TOTAL DA LIGAÇÃO, ESTARIA PREJUDICANDO SOBREMANEIRA OS HABITUAIS USUÁRIOS DA LINHA, QUE FICARÃO SEM OPÇÃO DE UMA LIGAÇÃO DIRETA PARA O CENTRO. DESTACAMOS AINDA QUE, ESSA LINHA É OBJETO DE INQUERITO POR PARTE DA PROMOTORIA PÚBLICA DO MUNICÍPIO, RAZÃO PELA QUAL, OS MUNICÍPIOS DO JD. CIDADE DE ABRIL ESTA SEMPRE SOLICITANDO MELHORIAS NO TRANSPORTE COLETIVO DA REGIÃO. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA

FOI DE 440.090 PASSAGEIROS.

Resposta: Não procede, coberta pelas linhas 4.05.12, 4.05.02 e 1.01.06.

9.37.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
- Linha não inclusa nas especificações do edital e que precisa continuar com a operação conforme quadro ao lado de justificativas.	<ul style="list-style-type: none"> - N.º e Linha atual: 8696/10 – Jaraguá – Terminal Lapa. - Tipo de Linha = Local de Articulação Regional. - Lote= AR1. - Modelo de controle= Direcional. - Tipo de veículo= Básico - Jornada de operação= Contínua - Frota de Operação Dia Útil= 07 veículos - <u>MANTER A LIGAÇÃO PARTINDO DO MESMO TERMINAL PRINCIPAL JARAGUÁ, PROMOVENDO APENAS A ALTERAÇÃO DE ITINERÁRIO,</u> TORNANDO UMA LIGAÇÃO MAIS EXPRESSA E ÚNICA VIA ESTRADA TURÍSTICA DO JARAGUÁ, AV. MUTINGA, KM 14 DA ANHANGUERA ATÉ A LAPA, ATUALMENTE NÃO EXISTE LIGAÇÃO COM ESSE PERFIL PARA A LAPA. (PEDIDO ANTIGO DA SIMIENS, ASSIM QUE INAUGUROU O VIADUTO DE LIGAÇÃO DA AV. MUTINGA COM RODOVIA ANHANGUERA - KM 14). SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 113.495 PASSAGEIROS.

Resposta: Não procede, coberta pelas linhas 3.01.02 e 3.01.03.

9.38.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- Linha não inclusa nas especificações do edital e que precisa continuar com a operação conforme quadro ao lado de justificativas.</p>	<p>- N.º e Linha atual: 978J/10 – Voith – Terminal Princesa Isabel.</p> <p>- Tipo de Linha = Local de Articulação Regional.</p> <p>- Lote= AR1.</p> <p>- Modelo de controle= Direcional.</p> <p>- Tipo de veículo= Padron</p> <p>- Jornada de operação= Contínua</p> <p>- Frota de Operação Dia Útil= 13 veículos</p> <p>- PROPOSTA MANTER AS CARACTERISTICAS ATUAIS, RAZÃO PELA QUAL OS CLIENTES HABITUAIS DA LINHA, ESTARIAM FICANDO SEM OPÇÃO DE UMA LIGAÇÃO DIRETA COM O CENTRO DA CIDADE. SALIENTAMOS AINDA QUE, ESTA LINHA EM 2013 JÁ TEVE PROBLEMAS COM OS MUNICÍPIOS DA REGIÃO DO VOITH, PROMOVENDO ABAIXO ASSINADO E REVOLTA DA POPULAÇÃO, POIS NA ÉPOCA EXISTIU UM PROJETO DE CANCELAMENTO DA LINHA EM TROCA DE OUTRAS MELHORIAS, MAS A POPULAÇÃO NÃO ACEITOU E A MESMA TEVE QUE, CONTINUAR COM SUAS CARACTERISTICAS OPERACIONAIS PARA O CENTRO. SENDO QUE NO MÊS DE MARÇO/2015 A DEMANDA TOTAL TRANSPORTADA PELA LINHA FOI DE 180.469 PASSAGEIROS.</p>
---	---

Resposta: Não procede, coberta pelas linhas 4.06.14, 4.05.14, 4.06.12, 1.01.08 e 1.01.06.

9.39.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do Lote E1.</p> <p>- Código 2.10.07 – Linha: Metrô Tucuruvi – Terminal Lapa</p>	<p>DIANTE DE OUTROS SERVIÇOS PRÉ EXISTENTES QUE PROMOVEM A MESMA LIGAÇÃO, ENTEDEMOS QUE, A CRIAÇÃO DA REFERIDA LINHA NÃO SE FAZ NECESSÁRIA, PARA TANTO, PROPOMOS O SEU CANCELAMENTO.</p>

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.40.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do Lote E1.</p> <p>- Código 2.11.01 – Linha: 971R-10 – CPTM Jaraguá – Metrô Santana.</p>	<p>DIANTE DE OUTROS SERVIÇOS PRÉ EXISTENTES, BEM COMO, A PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE NOVOS SERVIÇOS, PROMOVEDO A MESMA LIGAÇÃO, ENTEDEMOS QUE, A MANUTENÇÃO DA REFERIDA LINHA NÃO SE FAZ NECESSÁRIA, PARA TANTO, PROPOMOS O SEU CANCELAMENTO.</p>

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.41.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do Lote E1.</p> <p>- Código 2.11.02 – Linha: Perus – Santana (via Av. Dep. Cândido Sampaio).</p>	<p>DIANTE DA EXISTENCIA DE OUTROS SERVIÇOS REALIZANDO A LIGAÇÃO PROPOSTA, ENTEDEMOS QUE NÃO SE FAZ NECESSÁRIO A CRIAÇÃO DA REFERIDA LINHA.</p> <p>POR OUTRO LADO, ENTENDEMOS QUE A OFERTA ATUAL NA REGIÃO ESTA COMPATIVEL COM A DEMANDA EXISTENTE, ONDE NÃO SE FAZ NECESSÁRIO COM A PROPOSTA DO EDITAL.</p>

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

9.42.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do Lote E1.</p> <p>- Código 2.11.04 – Linha: Terminal Pirituba – Metrô Santana (via Nossa Senhora do Ó).</p>	<p>DIANTE DE OUTROS SERVIÇOS PRÉ EXISTENTES QUE PROMOVEM A MESMA LIGAÇÃO, ENTEDEMOS QUE, A CRIAÇÃO DA REFERIDA LINHA NÃO SE FAZ NECESSÁRIA, PARA TANTO, PROPOMOS O SEU CANCELAMENTO.</p>

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.43.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<ul style="list-style-type: none"> - 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote. - Tabela 26: Dados referenciais da oferta do Lote E1. - Código 2.11.05 – Linha: 8194-10 – Perus – Terminal V. N. Cachoeirinha. 	<p>SUGERIMOS QUE A LINHA 8194-10, SEJA CLASSIFICADA PARA O LOTE D1, RAZÃO PELA QUAL, A MESMA APRESENTA OS CONCEITOS PRE ESTABELECIDOS DA TIPOLOGIA DE LINHAS DEFINIDOS NO DECRETO 56.232/2015. SALIENTAMOS AINDA QUE A REFERIDA LINHA ESTÁ INSERIDA DENTRO DOS REQUESITOS EXIGIDOS DE UMA LINHA LOCAL.</p>

Resposta: Não procede, pois não está de acordo com os incisos I a VIII, parágrafo 1º do artigo 10 do decreto municipal nº 56.232/15.

9.44.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<ul style="list-style-type: none"> - 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote. - Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1. - Código 3.01.05 – Linha: 971D-10 – Jd. Damasceno – Shopping Center Norte. 	<p>Sugerimos que a referida linha seja seccionada no Terminal Cachoeirinha, bem como, seja classificada para o lote D1.</p>

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.45.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.06 – Linha: 9784-10 – Jd. Dos Francos – Terminal Barra Funda.</p>	<p>Sugerimos que a referida linha seja classificada para o lote D1, bem como, seja mantida a proposta publicada no edital.</p>
---	--

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento no Terminal Casa Verde.

9.46.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.09 – Linha: 9789-10 – Jd. Paulistano – Terminal Barra Funda.</p>	<p>Conforme previsto no anexo III no item 3.1.1, esclarecemos que os viários praticados apresentam apenas traçados que viabilizam a utilização de veículos de pequena capacidade.</p> <p>Para tanto sugerimos que a referida linha seja classificada para o lote D1, bem como, seja mantida a proposta publicada no edital.</p>

Resposta: Não procede, não atende decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.47.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.10 – Linha: 938P-10 – Jd. Tereza – Terminal Lapa.</p>	<p>Conforme previsto no anexo III no item 3.1.1, esclarecemos que os viários praticados apresentam apenas traçados que viabilizam a utilização de veículos de pequena capacidade.</p> <p>Para tanto sugerimos que a referida linha seja classificada para o lote D1, bem como, seja mantida a proposta publicada no edital.</p>

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento na conexão João Paulo I.

9.48.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.11 – Linha: 971V-10 – Jd. Vista Alegre – Shopping Center Norte.</p>	<p>Sugerimos que a referida linha seja seccionada no Terminal Casa Verde, bem como, seja classificada para o lote D1.</p>

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

9.49.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.12 – Linha: 819R-10 – Perus – Terminal Lapa.</p>	<p>Sugerimos que a referida linha seja classificada para o lote D1.</p> <p>Tendo em vista que já existe um estudo entre o órgão gestor de seccionamento da mesma na Praça Monsenhor Escrivá (Conexão Vila Iorio).</p>

Resposta: Não procede, pois não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.50.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.15 – Linha: 9785-10 – Vila Terezinha - Terminal Barra Funda.</p>	<p>Conforme previsto no anexo III no item 3.1.1, esclarecemos que os viários praticados apresentam apenas traçados que viabilizam a utilização de veículos de pequena capacidade.</p> <p>Para tanto sugerimos que a referida linha seja classificada para o lote D1, bem como, seja mantida a proposta publicada no edital.</p>

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento na conexão João Paulo I.

9.51.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.16 – Linha: 9181-10 – Vila Terezinha - Terminal Lapa.</p>	<p>Conforme previsto no anexo III no item 3.1.1, esclarecemos que os viários praticados apresentam apenas traçados que viabilizam a utilização de veículos de pequena capacidade.</p> <p>Para tanto sugerimos que a referida linha seja classificada para o lote D1, bem como, seja mantida a proposta publicada no edital.</p>

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento na conexão João Paulo I.

9.52.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.18 – Linha: Freguesia do Ó – Terminal Lapa.</p>	<p>Conforme previsto no anexo III no item 3.1.1, esclarecemos que os viários praticados apresentam apenas traçados que viabilizam a utilização de veículos de pequena capacidade.</p> <p>Para tanto sugerimos que a referida linha seja classificada para o lote D1.</p> <p>Destacamos ainda que, a referida linha já foi objeto de reorganização dos serviços entre a Viação Santa Brígida, Norte Buss Transporte S.A e Spencer, para tanto solicitamos que seja mantida as características atuais da linha 139A-10 – Vila Iório – Lapa.</p>

Resposta: Não procede, linha local de articulação regional (LLA) que liga dois setores e atende a centralidade urbana de alcance regional (CUAR) Lapa.

9.53.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.23 – Linha: 9047-10 – Jd. Paulistano –Terminal Lapa.</p>	<p>Conforme previsto no anexo III no item 3.1.1, esclarecemos que os viários praticados apresentam apenas traçados que viabilizam a utilização de veículos de pequena capacidade.</p> <p>Para tanto sugerimos que a referida linha seja classificada para o lote D1, bem como, seja mantida a proposta publicada no edital.</p>
--	---

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento na conexão João Paulo I.

9.54.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.34 – Linha: Terminal Casa Verde – Terminal Pirituba.</p>	<p>DIANTE DE OUTROS SERVIÇOS PRÉ EXISTENTES QUE PROMOVEM A MESMA LIGAÇÃO, ENTEDEMOS QUE, A CRIAÇÃO DA REFERIDA LINHA NÃO SE FAZ NECESSÁRIA, PARA TANTO, PROPOMOS O SEU CANCELAMENTO.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

9.55.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 3.01.36 – Linha: Conexão João Paulo – Metrô Santana (via Av. Eng. Caetano Alvares)</p>	<p>DIANTE DE OUTROS SERVIÇOS PRÉ EXISTENTES, BEM COMO, A PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE NOVOS SERVIÇOS, PROMOVENDO A MESMA LIGAÇÃO, ENTEDEMOS QUE, A MANUTENÇÃO DA REFERIDA LINHA NÃO SE FAZ NECESSÁRIA, PARA TANTO, PROPOMOS O SEU CANCELAMENTO.</p>

Resposta: Não procede, gera desatendimento aos usuários e dificulta a conexão.

9.56.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 32: Dados referenciais da oferta do Lote AR1.</p> <p>- Código 5.01.03 – Linha: 978T-10 – Jd. Guarani – Metrô Barra Funda.</p>	<p>PROPOMOS QUE SEJA PROMOVIDO O SECCIONAMENTO DA REFERIDA LINHA NA RUA EURÍDICE BUENO, UMA VEZ QUE AS LINHAS 8214-10, 8215-10 E 8528-10, QUE OPERAM NA REGIÃO REUNEM CONDIÇÕES TÉCNICAS E OPERACIONAIS QUE VIABILIZAM A CRIAÇÃO DESTA CONEXÃO, CONFORME ORIENTAÇÕES E DETERMINAÇÕES PREVISTAS NO EDITAL.</p> <p>SALIENTAMOS AINDA QUE PARA AS LINHAS 847P-42 E 975A-10, SUGERIMOS A REALOCAÇÃO DO ATUAL TERMINAL PRINCIPAL DAS MESMAS PARA A ESTRADA DO SABÃO (PRAÇA LUIZA MAHIN).</p>

Resposta: Não procede, linha local de articulação regional (LLA) que liga dois setores e atende a centralidade urbana de alcance regional (CUAR) Barra Funda e não atende decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.1.

“Código 4.11.09 Parada XV de Novembro – Metrô Itaquera”

“O serviço está classificado em D3 como distribuidora local, sugerimos que o mesmo seja mantido em D3 como distribuidora local sendo seccionada no ET. De Itaquera.”

Resposta: Não procede, pois é coberta pela linha 4.11.04 até a E.T. Itaquera.

10.2.

“Código 5.02.01 Conj. Encosta Norte Artur Alvim”

“O serviço está classificado como Reforço Local, sugerimos que o mesmo seja mantido em D3 como distribuidora local continua e seccionada no Terminal São Miguel.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.3.

“Código 2.22.07 Cid. Tiradentes – Estação Guaianazes”

“O serviço está classificado como Estrutural Perimetral em lote E2 e solicitamos que seja Transferido para lote D5 Sendo Seccionado no terminal Cid. Tiradentes, com frota de 10 veículos básicos, considerando a demanda atual localizada na região de Cid. Tiradentes, ressaltamos ainda que os códigos 2.22.02 e 2.22.07 executam no traçado previsto o mesmo

trajeto entre Term. Cidade Tiradentes e CPTM. Guainazes, sendo que a sugestão acima permite a melhor divisão dos serviços, eliminado assim as sobreposições.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.4

Código	Denominação	Linha Atual	Tipo de Linha	Veículos			
				Edital		Proposta	
				Tipo de veículo	Frota	Tipo de veículo	Frota
04.01.10	Jd. Coimbra - Terminal Aricanduva	2435-10	Local Distribuidora	Midibus	8		
04.01.11	Metro Penha - Chacara Bela Vista	2713-10	Local Distribuidora	Midibus	4		
04.01.12	Metro Penha - Conj. Chaparral	3206-10	Local Distribuidora	Midibus	4		
04.01.13	Vila São Francisco - Terminal Aricanduva	2451-10	Local Distribuidora	Midibus	7		
04.09.28	União de Vila Nova - Terminal São Miguel (Seccion.)	2723-10	Local Distribuidora	Midibus	4	Midibus	10
04.09.29	Chabilândia - Metro Itaquera	2707-10	Local Distribuidora	Midibus	23		
04.09.30	Chabilândia - Metro Itaquera	2707-21	Local Distribuidora	Midibus	15		
04.09.31	Jd. Etelvina - Metro Itaquera	2703-10	Local Distribuidora	Basico	5		
04.09.32	Jd. Fanganielo - Estação Cptm Guaianazes (Circ.)	3006-10	Local Distribuidora	Midibus	5		
04.09.33	Jd. Santo Antonio - Metro Itaquera (seccionada)	2582-10	Local Distribuidora	Basico	8		
04.10.02	Cangaíba - Terminal Penha (seccionada)	271A-51	Local Distribuidora	Midibus	4	Midibus	4
04.10.03	Cemiterio da Saudade - Term. A. E. Carvalho (seccion.)	2706-10	Local Distribuidora	Midibus	4		
04.10.04	Cidade Pedro Jose Nunes - CPTM Ermelino Matarazzo	2767/10	Local Distribuidora	Midibus	5		
04.10.05	Ermelino Matarazzo - Vila Sampaio	2501-10	Local Distribuidora	Midibus	5		
04.10.06	Ermelino Matarazzo - Terminal A E Carvalho	2736-10	Local Distribuidora	Midibus	6		
04.10.07	Jd. Belem - Metro Guilhermina	2720-10	Local Distribuidora	Midibus	9	Minibus	17
04.10.08	Jd. Danfer - Metro Penha	3901-10	Local Distribuidora	Midibus	7		
04.10.09	Jd. São Carlos - Metro Artur Alvim	2725-10	Local Distribuidora	Basico	6	Midibus	8
04.10.10	Jd. Veronia - Metro Guilhermina	2722-10	Local Distribuidora	Basico	14	Midibus	14
04.10.11	Limoeiro - Term. A E Carvalho (Seccinando)	2726-10	Local Distribuidora	Midibus	3		
04.10.12	Metro Artur Alvim - Conj. Araucaria (Circular)	2724-10	Local Distribuidora	Basico	6	Midibus	7
04.10.13	Metro Artur Alvim - Conj. A E Carvalho (Circular)	2727-10	Local Distribuidora	Basico	7	Midibus	10
04.10.14	Metro Artur Alvim - Vila Regina (Circular)	2732-10	Local Distribuidora	Basico	5	Minibus	8
04.10.15	Metro Guilhermina - Cangaíba (Circular)	2717-10	Local Distribuidora	Midibus	6	Minibus	8
04.10.16	Metro Guilhermina - Jd. Veronia (Circular)	2722-31	Local Distribuidora	Basico	6	Midibus	7
04.10.17	Ponte Rasa - Metro Patriarca	2711-10	Local Distribuidora	Midibus	6	Midibus	8
04.10.18	Terminal A E Carvalho - Metro Patriarca	Nova	Local Distribuidora	Midibus	5	Midibus	5
04.10.19	Term. A. E. Carvalho - Metro Artur Alvim (Circular)	2060-10	Local Distribuidora	Basico	7	Basico	5
04.10.20	Vila Jacui - Metro Artur Alvim	2730-10	Local Distribuidora	Basico	12		

...continua a tabela...

04.10.21	Vila Nova Silvia - Term. Penha	2041-10	Local Distribuidora	Midibus	5		
04.10.22	Vila Silvia - Metro Patriarca	2715-10	Local Distribuidora	Basico	7	Midibus	10
04.10.23	Vila Uniao - Metro Patriarca	2709-10	Local Distribuidora	Midibus	8	Midibus	7
04.10.24	Vila Uniao - Metro Patriarca	2709-31	Local Distribuidora	Midibus	4	Midibus	4
04.10.26	Jd. Vila Nova - Metro Itaquera (Seccionada)	3903-10	Local Distribuidora	Midibus	5	Midibus	5
04.10.27	Cptm Ermelino Matarazzo - Metro Itaquera	374M-10	Local Distribuidora	Midibus	11		
04.10.28	Jd. Sao Nicolau - Shop. Metro Itaquera (Circular)	2712-10	Local Distribuidora	Midibus	6	Minibus	8
04.10.29	Jd. Vila Nova - Metro Vila Matilde (Seccionada)	3462-41	Local Distribuidora	Midibus	5		
04.10.30	Metro Patriarca - Burgo Paulista (Circular)	2710-10	Local Distribuidora	Midibus	5	Minibus	5
04.10.31	Metro Patriarca - Burgo Paulista (Circular)	2710-31	Local Distribuidora	Midibus	5	Minibus	5
04.10.32	Metro Vila Matilde - Vila Rui Barbosa (Circular)	2714-10	Local Distribuidora	Basico	7	Minibus	10
04.11.11	Jd. Santana - Metro Itaquera	374V-10	Local Distribuidora	Basico	9	Midibus	10
04.11.12	Pq. Guarani - Metro Itaquera	2733-10	Local Distribuidora	Basico	8	Midibus	10
04.12.01	Chac. Cruz. Do Sul - Metro Penha	2716-10	Local Distribuidora	Midibus	6	Minibus	9
04.12.02	Ermelino Matarazzo - Metro Vila Matilde	2719-10	Local Distribuidora	Basico	18	Basico	18
04.12.03	Jd. Do Castelo - Metro Penha	2728-10	Local Distribuidora	Basico	12	Minibus	18
04.12.04	Jd. Keralux - Metro Penha	2735-10	Local Distribuidora	MiniBus	22	Minibus	17
05.02.09	São Francisco - Metro Penha	2735-21	Reforço Local	MiniBus	7	Minibus	5
Suprimida	Vila Silvia - Metrô Penha	2718-10	Local Distribuidora			Midibus	18
04.11.07	Jd. Nazaré - Metrô Itaquera	2721/10	Local Distribuidora	Basico	12	Midibus	15
N336-11	Jd. Camargo Velho - São Miguel		Noturna				
N341-11	Vila Cisper (CPTM USP) - Terminal São Miguel		Noturna				
N342-11	Jd. Danfer - Terminal Penha		Noturna				
N437-11	Terminal Cidade Tiradentes - Est. Guaianazes CPTM		Noturna				
N438-11	Hospital Santa Marcelina - Metro Itaquera		Noturna				
N332/11	Terminal A E Carvalho - Vila Cisper (CPTM USP)		Noturna				
N344/11	Terminal Penha - Vila Cisper		Noturna				
					368		285

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.5.

“Código 4.09.28 “União de Vila Nova – Term. São Miguel”

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no lote D4 do Edital, entretanto, atualmente no Contrato Emergencial a linha tem como TS o Metrô Itaquera e, no Edital o serviço foi seccionado no Terminal São Miguel, onde verificamos que não foi criado qualquer tipo de serviço que faça a ligação com a Estação Itaquera do Metrô. Além de alterar as características operacionais, obrigando esse usuário ir até o Centro de São Miguel Paulista, para poder embarcar em outra linha até chegar no Metrô Itaquera, o que pode causar a insatisfação desses usuários q, fato esse que pode gerar inúmeras reclamações. Desta forma, sugerimos que a linha mantenha a ligação e denominação atual do Contrato emergencial, ou seja, “União de Vila Nova – Metrô Itaquera” e, continue operando pelo seu itinerário atual, com ajuste de frota de 4 para 10 veículos tipo Midibus, podendo assim atender essa demanda de maneira satisfatória e com qualidade. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42..”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.6.

“Código 4.10.07 “Jardim Belém – Metrô Guilhermina Esperança””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, contudo, atualmente no Contrato Emergencial o serviço é realizado através uma linha base e um atendimento tipo (derivação), sendo esse segundo para atender a comunidade Santa Inês, local esse que possui vias estreitas que comportam apenas o tráfego de veículos com tecnologia Minibus. Desta forma, sugerimos que sejam mantidos no edital ambos os serviços realizado atualmente no Contrato Emergencial, com ajuste da frota e tecnologia passando a frota de 9 Midibus para 17 Minibus, para que se possa se operacionalizar os serviços de qualidade ofertando partidas com intervalos de 5’ minutos na linha Base e oferecendo um Reforço Local nos horários de pico na Comunidade Santa Inês. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.7.

“Código 4.10.09 “Jardim São Carlos – Metrô Artur Alvim””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, contudo, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Básicos para 8 Midibus, devido alguns trechos do itinerário não comportarem o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Midibus, como na Vila Ramos na Rua Edmundo de Paula Coelho e no entroncamento desta mesma via com a Rua Jaramataia e Rua Tantas Palavras, no Conjunto Habitacional Garagem nas Ruas Manoel Rodrigues e Cap. Augustinho Maciel e, na valeta localizada no cruzamento das Ruas Sapupira com Palmeira de Leque. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.8.

“Código 4.10.10 “Jardim Verônia – Metrô Guilhermina Esperança””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, entretanto, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 14 Básicos para 14 Midibus, devido alguns trechos do itinerário não comportarem o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Midibus, como nos Bairros Vila Constância e Vila Cisper, nas Ruas Rosa Mendes e Cel. Drago e, também devido as várias valetas que impossibilitam o trafego de veículos com tecnologia tipo Básico, localizadas ao longo do itinerário, na Rua Serra Verde e nos cruzamentos das Ruas Isaac Tabacow com Itinguçu e Jaime Torres com Amor Perfeito. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.9. "

“Código 4.10.12 “Metrô Artur Alvim – Conj. Araucária””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Midibus para 7 Midibus, devido a alta demanda apresentada pelo serviço atualmente no Contrato Emergencial. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.10.

“Código 4.10.13 “Metrô Artur Alvim – Conj. A E Carvalho””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 7 Básicos para 10 Midibus, devido alguns trechos do itinerário não comportarem o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Midibus, como no interior da Comunidade do Conjunto A E Carvalho, nas Ruas Pássaro Preto e Sestillio Melani, onde inexistem condições de se alterar o itinerário, pois as demais vias são mais estreitas. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.11.

“Código 4.10.14 “Metrô Artur Alvim – Vila Regina””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 5 Básicos para 8 Minibus, devido um trecho do itinerário não comportar o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Minibus por serem muito estreitas, como as Ruas Rosina Ferraresi Marsura, Sgt. Pedro dos Santos, Catarina Lopes e Montanhas e, também devido as valetas localizadas nos cruzamentos das Ruas Rosina Ferraresi Marsura com Sgt. Pedro dos Santos, da Rua Sgt. Pedro dos Santos com Av. dos Campanellas e Rua Catarina Lopes com Rua Mandirituba, onde esse tipo de tecnologia não vai passar. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.12.

“Código 4.10.15 “Metrô Guilhermina – Cangaíba””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Midibus para 8 Minibus, devido alguns trechos do itinerário não comportarem o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Minibus, como nos Bairros de Vila Esperança, Vila Vera, Vila Buenos Aires e Cangaíba, nas Ruas Alméria, Serra da Prata, Dona. Joaquina Santana, Jardim das Margaridas, Pça. G (Vila Silvia-Cang), Pça. Sylvio Altapini, Ruas Basílio Basily, Augusto Cechini, além de uma valeta localizada no cruzamento das Ruas Gilda com Heloisa Penteado, que atualmente os

veículos tipo Minibus já passam raspando seus para-choques. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.13.

“Código 4.10.16 “Metrô Guilhermina Esperança – Jd. Verônia””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Básicos para 7 Midibus, devido a dificuldade de tráfego em algumas vias nas comunidades no Bairro do Jd. Verônia e, também devido às várias valetas que impossibilitarão o tráfego de veículos com tecnologia tipo Básico, localizadas ao longo do itinerário, mais precisamente nos cruzamentos das Ruas Isaac Tabacow com Itinguçu, Jaime Torres com Amor Perfeito e Av. Olavo Egídio de Souza Aranha com Rua Romelândia. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.14.

“Código 1.10.17 “Ponte Rasa – Metrô Patriarca””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Midibus para 8 Midibus, devido o serviço transportar uma demanda alta de usuários com essa ligação. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.15.

“Código 4.10.22 “Vila Silvia – Metrô Patriarca””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 7 Básicos para 10 Midibus, devido alguns trechos do itinerário não comportarem o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Midibus na Vila Silvia e Vila Odete, como nas Rua Bujaru, Porto de Moz, Carandazal e Pamas. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.16.

“Código 4.10.23 “Vila União – Metrô Patriarca””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital e, para que o serviço opere com veículos de tecnologia Midibus, teria que se alterar um pequeno trecho

do itinerário, no Jd. São Nicolau nas Ruas Raimundo Lúlio, José Ferreira de Andrade e Georg Riemann, devido este trecho não comportar o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Minibus. Desta forma, o serviço deveria operar pela Rua Eduardo Kiyoshi Shimuta, como era realizado até Janeiro de 2008. Caso isso não ocorra, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 8 Midibus para 7 Minibus, devido o trecho do itinerário no Bairro do Jd. São Nicolau não comportar o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Minibus. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.17.

“Código 4.10.24 “Vila União – Metrô Patriarca””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, entretanto, hoje o serviço é realizado como atendimento, ou seja, (Reforço Local) do Código 4.10.23, portanto, sugerimos o ajuste da tecnologia de acordo com a tecnologia do serviço anterior. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.18.

“Código 4.10.28 “Jd. São Nicolau – Shopping Metrô Itaquera” (circular)”

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Midibus para 8 Minibus, devido um trecho do itinerário que não comportar o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Minibus no Bairro do Jd. São Nicolau, nas Ruas Raimundo Lúlio, José Ferreira de Andrade e Georg Riemann. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.19.

“Código 4.10.30 “Metrô Patriarca – Burgo Paulista””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, contudo, verificamos nos mapas do Edital que seu itinerário foi alterado, passando a fazer a ligação com o Terminal A E Carvalho, entretanto, no mesmo Lote do Edital foi criado um serviço Código 04.10.18 “Terminal A E Carvalho – Metrô Patriarca” realizando a ligação entre os polos de interesse. Sugerimos então, a alteração de itinerário do Edital para o itinerário atual da Linha 2710/10 e o ajuste de frota e tecnologia alterando de 5 Midibus para 5 Minibus, devido a dificuldade de tráfego em algumas vias do Bairro do Burgo Paulista. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.20.

“Código 4.10.31 “Metrô Patriarca – Burgo Paulista””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, contudo, verificamos nos mapas do Edital que seu itinerário foi alterado, passando a fazer a ligação com o Terminal A E Carvalho, entretanto, no mesmo Lote do Edital foi criado um serviço Código 04.10.18 “Terminal A E Carvalho – Metrô Patriarca”. Sugerimos a alteração de itinerário do Edital para o itinerário atual da Linha 2710/31 e o ajuste de frota e tecnologia alterando de 5 Midibus para 5 Minibus, devido a dificuldade de tráfego em algumas vias dos Bairros São Francisco e Burgo Paulista. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.21.

“Código 4.10.32 “Metrô Vila Matilde – Vila Rui Barbosa””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 7 Básicos para 10 Minibus, devido um trecho do itinerário na comunidade da Vila Araguaia, mais precisamente no entroncamento das Ruas Cristóvão Camargo com João da Cunha Lobo não comportar o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Minibus. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.22.

“Código 4.11.11 “Jd. Santana – Metrô Itaquera””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 9 Básicos para 10 Midibus, devido a impossibilidade de tráfego desse tipo de tecnologia em algumas vias da Vila Verde, mais precisamente no entroncamento das Ruas Dr. Manoel Guimarães com Itáguas e, também por conta da Baixa Demanda que não justifica a operação com os veículos Básicos. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.23.

“Código 4.11.12 “Parque Guarani – Metrô Itaquera””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, informamos que o serviço já existe no contrato Emergencial sendo realizado através da linha 2733/10, transportando a demanda de forma satisfatória. Então, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 8 Básicos para 10 Midibus, devido a Rua Guarapá no interior da

Comunidade do Pq. Guarani não comportar o tráfego desse tipo de tecnologia. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.24.

“Código 4.12.01 “Chácara Cruzeiro do Sul – Metrô Penha””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Midibus para 9 Minibus, devido um trecho do itinerário no Jardim Concórdia – Penha, mais precisamente nas Ruas Itália Severino, Gen. Dias e Paracanã não comportar o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Minibus. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.25.

“Código 4.12.02 “Ermelino Matarazzo – Metrô Vila Matilde””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, informamos que o serviço já existe no contrato Emergencial sendo realizado através da linha 2719/10 e não apresenta demanda que justifique este tipo de tecnologia. Então, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 18 Básicos para 18 Básicos. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.26.

“Código 4.12.03 “Jd. do Castelo – Metrô Penha””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, porém, sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 12 Básicos para 18 Minibus, devido um trecho do itinerário próximo ao TP no Jardim do Castelo e no Centro da Penha não comportar o tráfego de veículos com tecnologia superior ao Minibus, como as Ruas Muriri, Guaporema e Largo Nsa. Sra. da Penha ao Lado da Igreja da Penha. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.27.

“Código 4.12.04 “Jd. Keralux – Metrô Penha””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, onde sugerimos manter a frota e tecnologia conforme Edital de Licitação com 17 veículos tipo Minibus. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.28.

“Código 5.02.09 “São Francisco – Metrô Penha””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, onde sugerimos manter a frota e tecnologia conforme Edital de Licitação com 05 veículos tipo Minibus. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.29.

“Código 4.11.07 “Jd. Nazaré – Metrô Itaquera””

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D3 do Edital, onde verificamos nos mapas do Edital que seu itinerário foi alterado, deixando de atender o Centro de São Miguel Paulista, passando a atender o Jd. Campos e Vila Curuçá, entretanto, considerando que atualmente no Contrato Emergencial este serviço já existe, bem como no Edital no Lote D3 através do serviço de Código 4.11.02 “Jd. Campos - Metrô Itaquera”, desta forma, sugerimos a alteração de itinerário voltando a atender o Centro de São Miguel Paulista, pois se trata de um importante polo de interesse da região onde estão concentradas diversas lojas de diversas especialidades, várias Agências Bancárias, Hospitais Públicos e Particulares, Centros Médicos de diversos Planos de Saúde, Cemitério Público, além do acesso ao Sistema Ferroviário. Pedimos ainda o ajuste de frota e tecnologia alterando de 12 Básicos para 15 veículos Midibus, uma vez que a Rua Guaiuvira, localizada na Comunidade do Jd. Campos não comporta o tráfego de veículos com tecnologia superior ao ônibus Básico.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.30.

“Código 4.10.26 “Jd. Vila Nova – Metrô Itaquera” (Serviço Novo)”

“O serviço foi classificado como Local Distribuidora no Lote D4 do Edital, com sobreposição sobre o serviço de Código 4.10.13 “Metrô Artur Alvim – Conj. A E Carvalho” realizando a ligação com o Sistema Metroviário, portanto, afim de tirar a sobreposição e proporcionar uma ligação nova, sugerimos alterar o Terminal Secundário para a Estação de Transferência Itaquera. Desta forma, o serviço ficaria com a seguinte denominação: “Jd. Vila Nova – Est. De Transferência Itaquera”, operando com o seguinte itinerário: Av. Ernesto de Souza Cruz, Rua Sestilio Melani, Av. André Cavalcanti, Rua Catarina Lopes, Av. dos Campanellas, Av. Pe. Viegas de Menezes, Av. Pires do Rio e rua Lagoa Salgada. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.31.

“Código Inexistente “Vila Silvia – Metrô Penha” (Linha Suprimida no Edital)”

“Este serviço foi cancelado no Edital, entretanto, considerando que atualmente no Contrato emergencial o serviço já existe através da linha de número 2718/10 e, é operado na Região da Vila Silvia transportando uma demanda alta de aproximadamente 400.000 usuários/mês, sugerimos o retorno da operação deste serviço, por se tratar de uma importante ligação do Bairro com o Sistema Metro Ferroviário e o Centro Comercial da Penha, onde estão localizados várias lojas de diversas especialidades, inúmeras Agências Bancárias, Hospitais, Centros Médicos de vários Planos de Saúde, Cemitério Público, Shopping Center, entre outros. Operar com frota de 18 Midônibus. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Procede parcialmente, pois a linha 4.10.21 foi reconfigurada de modo a cobrir o itinerário da 2718-10, incluindo TP e TS e não aceito quanto a alteração de lote, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.32.

“N332-11 “Terminal A E Carvalho – Vila Cisper (CPTM USP)””

“Este serviço foi Classificado como Estrutural no Lote E2 do Edital, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado no Lote D4 do Edital, considerando que este serviço já existe e sua demanda e itinerário não corresponde a Linha Estrutural. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito e será incorporado ao Edital no Lote D4.

10.33.

“N344-11 “Terminal Penha – Vila Cisper””

“Este serviço foi classificado no Lote D3 do Edital, contudo, pela sua área de operação pode ser reclassificada no Lote D4 do Edital, uma vez que o serviço já existe e é operado dentro do Lote D4 na região da Penha e Vila Cisper. Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

10.34.

“Esclarecemos ainda que 04 Serviços Noturnos foram classificados dentro do Lote D4 do Edital, porém atualmente no Contrato Emergencial esses serviços são operados nas Áreas 03 e 04, que se referem aos Lotes E2, D5 e AR4 do Edital. Sendo assim, sugerimos que esses serviços sejam reclassificados de maneira que se encaixem dentro dos seus respectivos Lotes de operação, são eles:

N336-11 “Jd. Camargo Velho – São Miguel”

N342-11 “Jd. Danfer - Terminal Penha”

Reclassificar ambos os serviços para o Lote E2.

N437-11 “Terminal Cidade Tiradentes – Est. Guaianazes CPTM”

Reclassificar esse serviço no Lote AR4.

N438-11 “Hospital Santa Marcelina – Metrô Itaquera”

Reclassificar esse serviço no Lote D5.”

Resposta: Não procede para as linhas N336-11, N342-11 e N437-11, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros. Procede para a linha N438-11, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

10.35.

“Código 4.10.18 “Terminal A E Carvalho – Metrô Patriarca” (Nova)”

“Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.36.

“Código 4.10.19 “Terminal A E Carvalho – Metrô Artur Alvim”

Sugerimos ainda que o código em questão seja incluído no Lote D3 – Tabela 42.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.37.

“Seguem abaixo os serviços classificados no Lote D4 que deverão ser reclassificados no Lote D3:

Código 4.09.29 “Chabilândia – Metrô Itaquera”

Código 4.09.30 “Chabilândia – Metrô Itaquera”

Código 4.09.31 “Jardim Etelvina – Metrô Itaquera”

Código 4.09.32 “Jardim Fanganielo – CPTM Guaianazes”

Código 4.10.03 “Cemitério da Saudade – Term. A E Carvalho”

Resposta: Não procede para a linha 4.10.03, pois a linha tem origem e destino do D4.

Pleito aceito para as linhas 4.09.30, 4.09.29, 4.09.31 e 4.09.32, e será incorporado ao Edital.

10.38.

“Linha código 4.11.14 – Cidade Tiradentes – Term. Cidade Tiradentes, atualmente operada por esta empresa sob código 3789/10, sendo que a mesma foi seccionada no Term. Cidade Tiradentes. Considerando que essa linha é operada, por esta empresa, transportando em média 400.000 passageiros/mês, e tendo como pesquisa que os passageiros que utilizam dessa, 60% são usuários que desembarcam no Term. Cidade Tiradentes e permanecem nos arredores da região, para o nível de serviço ora ofertado atualmente, sugerimos que seja mantido no Lote D5, conforme edital, necessitando de ajustar a frota de 4 Midiônibus para 15 Miniônibus.”

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

10.39.

“Linha código 4.11.15 – Cidade Tiradentes – Term. Cidade Tiradentes, atualmente operada por esta empresa sob código 4093/10. Considerando que essa linha é operada, por esta empresa, transportando em média 200.000 passageiros/mês, sugerimos que seja mantido no Lote D5, necessitando de ajustar a frota de 3 midiônibus para 11 Miniônibus.”

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

10.40.

“Linha código 4.11.16 – Cidade Tiradentes – Term. Cidade Tiradentes, atualmente operada por esta empresa sob código 4086/10. Considerando que essa linha é operada, desde sua criação, por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente, necessitando de ajustar a frota de 4 Midiônibus para 4 Miniônibus.”

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

10.41.

“Linha código 4.11.18 – Cohab Fazenda do Carmo – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 4085/10. Considerando que essa linha é operada, por esta empresa, transportando em média 120.000 passageiros/mês, e sugerimos que seja mantido no Lote D5, necessitando de ajustar a frota de 07 Midiônibus para 12 Midiônibus”

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

10.42.

“Linha código 4.11.19 – Cohab II – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3766/10. Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003, por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente. Devido a linha trafegar por ruas residenciais como Rua Fascinação, Rua

Domingos Rubino, que não comportam o tráfego e manobra de veículos de grande porte, sugerimos ajustar a frota de 14 Básicos para 19 Midiônibus.”

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

10.43.

“Linha código 4.11.20 – Cohab José Bonifácio - Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3722/10. Sendo alterado seu TS para o Metrô Itaquera. Considerando que essa linha é operada, desde sua criação em 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente, a linha é a principal ligação da região com o Term. Metrô Penha, com acesso pelas Avenidas Itaquera Lider e Aricanduva, sendo essas elo de ligação com as demais linhas que se deslocam para o grande centro. A alteração proposta na característica da linha ocasionará descontentamento e desconforto aos moradores que se utilizam dessa linha para se deslocar aos diversos pólos da região, por esses motivos, sugerimos que a mesma permaneça conforme as operações atuais, com seu itinerário seguindo para o Metrô Penha e ajustar da frota de 07 Basico para 12 Miniônibus.”

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

10.44.

“Linha código 4.11.21 – Cohab Juscelino – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3738/10. Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003, por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5, conforme edital Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente. Devido a linha trafegar por ruas residenciais como Rua Raul Seixas, Rua Noventa e Cinco, que não comportam o tráfego e manobra de veículos de grande porte, sugerimos ajustar a frota de 20 Básicos para 20 Midiônibus.”

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

10.45.

“Linha código 4.11.22 – Cohab Juscelino – Guaianases, atualmente operada por esta empresa sob código 342N/10, sendo que a mesma foi seccionada em Guaianases. Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003, por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5, conforme edital Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente, necessitando de ajustar a frota de 6 Midiônibus para 10 Miniônibus.”

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

10.46.

“Linha código 4.11.23 – Cohab Prestes Maia – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3751/10. Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003, por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente, devido a linha trafegar por ruas residenciais como Rua Frei Antonio Faggiano, Rua Botuporã com aclave acentuado, e difícil acesso a Rua Toritama, que não comportam o tráfego e manobra de veículos de grande porte, sugerimos ajustar a frota de 13 Básicos para 18 Midiônibus.”

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

10.47.

“Linha código 4.11.24 – CPTM Dom Bosco – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3741/10. Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente,”

“Devido à linha trafegar por ruas residenciais e de difícil acesso como Estrada Morro dos Olhos D’Água, Rua Santa Marcelina, Rua Cachoeira de Ilha e aclave acentuado na Rua Toritama, que não comportam o tráfego e manobra de veículos de grande porte, sugerimos ajustar a frota de 10 Básicos para 17 Midiônibus.”

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

10.48.

“Linha código 4.11.25 – CPTM José Bonifácio – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3732/10.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente,”

“A linha atualmente oferece partidas de três minutos no horário de pico e de seis minutos no entre picos, com um PVD médio de 750 passageiros, com a alteração proposta no edital em linha operar com veículos básicos, entendemos que haverá maior intervalo, menor oferta e supostamente superlotação o que geraria descontentamento e desconforto aos usuários, sugerimos ajustar a frota de 12 Básicos para 20 Midiônibus.”

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

10.49.

“Linha código 4.11.26 – Gleba do Pêssego – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3796/10. Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de

reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente,”

“Devido a linha trafegar por ruas residenciais como Rua Guilherme da Cruz, Rua Carmem Cardoso Bordini, Rua Manoel bacelar, que não comportam o tráfego e manobra de veículos de grande porte, sugerimos ajustar a frota de 12 Midiônibus para 14 Minidiônibus.”

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

10.50.

“Linha código 4.11.30 – Jd. Alto Paulistano – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3031/10.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente,”

“Devido a linha trafegar por ruas residenciais como Tr. Tarde de Lindóia, Tr. Pé de Manacá, Tr. Pendulo, que não comportam o tráfego e manobra de veículos de grande porte, sugerimos ajustar a frota de 9 Midiônibus para 16 Minidiônibus.”

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

10.51.

“Linha código 4.11.31 – Jd. Laranjeira – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3742/10.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente.”

“Devido à linha trafegar por ruas residenciais como Rua Maria Garcia Betim, Rua Duarte Gomes e difícil acesso Rua Toritama, que não comportam o tráfego e manobra de veículos de grande porte, sugerimos ajustar a frota de 12 Básicos para 13 Minidiônibus.”

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

10.52.

“Linha código 4.11.32 – Jd. Limoeiro – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 373L/10.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente, ajustando sua frota de 09 Midiônibus para 10 Midiônibus.”

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

10.53.

“Linha código 4.11.34 – Jd. Palanque – Circular, que é atualmente operada por esta empresa sob código 3054/10. Sendo essa seccionada no bairro do Jd. Mariú.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente, a linha é a principal ligação da região com Term. São Mateus e o hospital de Sapopemba, e a alteração proposta na característica da linha ocasionará descontentamento e desconforto aos moradores que se utilizam dessa linha para se deslocar aos diversos pólos da região, por esses motivos entendemos que a mesma permaneça conforme as operações atuais, com ajuste da frota de 09 Midiônibus para 17 Miniônibus.”

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

10.54.

“Linha código 4.11.38 – Jd. São Pedro – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3712/41.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente,”

“A linha atualmente oferece partidas a cada 10 minutos no horário de pico e de 12 minutos no entre picos, com a alteração proposta no edital em operar a linha com veículos básicos, entendemos que haverá maior intervalo, menos oferta e supostamente superlotação o que geraria descontentamento e desconforto aos usuários, sugerimos ajustar a frota de 06 Básicos para 10 Miniônibus.

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

10.55.

“Linha código 4.11.40 – Jd. Wilma Flor – CPTM Guaianases, atualmente operada por esta empresa sob código 3025/10.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente,”

“A linha atualmente oferece partidas a cada cinco minutos no horário de pico e de 08 minutos no com um PVD médio de 800 passageiros entre picos, com a alteração proposta no edital em operar a linha com veículos básicos, entendemos que haverá maior intervalo, menos oferta e supostamente superlotação o que geraria descontentamento e desconforto aos usuários, sugerimos ajustar a frota de 06 Básicos para 08 Midiônibus.”

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

10.56.

“Linha código 4.11.42 – Recanto Verde do Sol – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3739/10.”

Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente,”

“Devido à linha trafegar por ruas residenciais como Tr. Flaminio Belini Carri, Rua Heri Mandin, que não comportam o tráfego e manobra de veículos de grande porte, sugerimos ajustar a frota de 20 Básicos para 18 Mididiônibus.”

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

10.57.

“Linha código 4.11.43 – São Teodoro – Centro de Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3739/31.”

“Manter como o Edital, ajustando a frota de 03 Midiônibus para 10 Miniônibus, tendo em vista que a linha deixa de ser uma bifurcação com atendimento nos horários de pico e se torna uma linha contínua, necessitando de uma maior frequência.”

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

10.58.

“Linha código 4.11.45 – Term. Cidade Tiradentes – Metalúrgicos, atualmente operada por esta empresa sob código 3013/10.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente,”

“Devido à linha operar de forma circular e de baixa quilometragem, com o nível 25 passageiros por viagem, sugerimos ajustar a frota de 3 Midônibus para 2 Miniônibus.”

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

10.59.

“Linha código 4.11.46 – Term. Cidade Tiradentes – Vila Paulista I, atualmente operada por esta empresa sob código 3019/10.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente,”

“Devido à linha operar de forma circular o e de baixa quilometragem, com o nível 23 passageiros por viagem, sugerimos ajustar a frota de 3 Midiônibus para 2 Miniônibus.”

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

10.60.

“Linha Código 4.11.48 Term. Cidade Tiradentes - Barro Branco”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora e sugerimos que seja mantido no Lote D5, conforme o edital, ajustando a frota de 10 Básicos para 15 Midiônibus.”

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

10.61.

“Linha Código 4.11.49 - Term. Cidade Tiradentes - Barro Branco”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora e sugerimos que seja mantido no Lote D5, conforme o edital, ajustando a frota de 10 Básicos para 15 Midiônibus.”

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

10.62.

“Linha código 4.11.50 – Term. Cidade Tiradentes – Setor II B, atualmente operada por esta empresa sob código 4092/10.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação, por esta empresa criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuário sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente, necessitando de ajustar a frota de 4 Midiônibus para 5 Miniônibus.”

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

10.63.

“Linha código 4.11.51 – Vila Cosmopolita – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3020/10.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003, por esta empresa, transportando 120.000 passageiros/mês, criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários que utilizam dessa para se deslocar aos diversos pólos da região, em especial o hospital Professor Waldomiro de Paula em Jd. Redil, Parada XV de Novembro, entretanto pela proposta a linha tem seu TS alterado para o Metrô Itaquera. Atualmente a partir da Rua Virgínia Ferni, a linha faz sobreposição com o código 4.11.19 atual 3766/10, mas 80% dos passageiros do código 4.11.51 atual linha 3020/10, tem com interesse as demais vias de ligações da região, como as avenidas Itaquera, Lider, Harry Dannenberg, Maria Luiza Americano, Aricanduva, que utilizam de diversos atendimentos público e privado, dessas avenidas, como escola, hospitais, creches, centro comercial e lazer como Shopping e Pq. Do Carmo com a sobreposição a partir do

centro de Itaquera ao Metrô Itaquera, ocasionará maiores danos nos desempenho operacional das linhas, descontentamento e desconforto aos passageiros que se deslocam para a região do Shopping Aricanduva, sugerimos que a mesma permaneça conforme as operações atuais, com seu itinerário seguindo para o Shopping Aricanduva e ajustar da frota de 08 Básico para 13 Midiônibus.”

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.11.38 e 4.11.23

10.64.

“Linha Código 4.11.58 - Hospital São Mateus - Jd. Da Conquista”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 pela empresa Move SSP transportando em média 270.000 passageiros/mês, portanto Sugerimos que os serviços a cima descrito seja reclassificados de D5 para D7, em virtude das mesmas já serem operacionalizadas pela garagem localizada no setor D7, assim não trazendo prejuízos aos habituais usuários.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.65.

“Linha código 4.12.06 – E. T. Itaquera – Shopping Aricanduva, atualmente operada por esta empresa sob código 3020/31. Sendo alterado seu TP para o Estação de Transferência de Itaquera.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa, transportando em média 150.000 passageiros/mês, criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente, a linha é a principal ligação da região com o Hospital Valdomiro Jd. Redil, Parada XV de Novembro e Centro de Itaquera, a alteração proposta na característica da linha ocasionará descontentamento e desconforto aos moradores que se utilizam dessa linha para se deslocar aos diversos pólos da região, por esses motivos entendemos que a mesma permaneça conforme as operações atuais, com seu itinerário seguindo para o Metrô Penha e ajustar da frota de 08 Básico para 10 Midônibus.”

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

10.66.

“ Linha Código 4.13.03 Jd. Recanto Verde Sol - Term. São Mateus e N433/11 Metrô Belem – Term. Vila Carrão.”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação, transportando em média 130.000 passageiros/mês, portanto Sugerimos que os serviços abaixo relacionados seja reclassificados de D5 (área operacional leste 1) para D6 (área operacional leste 2), em virtude das mesmas já serem operacionalizadas pela garagem localizada no setor D5, assim não trazendo prejuízos aos habituais usuários.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.67.

“Linha código 4.13.04 – Res. Santa Barbara – Term. Sapopemba, atualmente operada por esta empresa sob código 3773/10. Sendo alterado seu TS para o Term. Sapopemba”

“Considerando que essa linha é operada, desde sua criação 2003 por esta empresa, transportando em média 250.000 passageiros/mês, criando dessa forma um forte vínculo de confiança e de reconhecida eficiência entre seus habituais usuários, sugerimos que a linha seja mantida no lote D5 como Local Distribuidora, mantendo as características operacionais e nível de serviço ora ofertado atualmente.”

“A linha é a principal ligação da região utilizando das avenidas, Maria Curci, Mateo Bei, Aricanduva, deslocando os usuários aos diversos pólos da região, como escolas, centro comercial, hospitais entre outros, por esses motivos, sugerimos que a mesma permaneça conforme as operações atuais, com seu itinerário seguindo para o Metrô Carrão, ajustando da frota de 07 Midiônibus para 17 Miniônibus.”

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

10.68.

“Linhas códigos: 4.11.17, 4.11.33, 4.11.41, 4.11.44, 4.13.01 e 4.13.02”

“Em virtude do ajuste na distribuição de linhas do lote AR4 na bacia de Cidade Tiradentes, onde o lote AR4 passará a operar do Term. Cidade Tiradentes em diante e devido a frota que será utilizada para reforçar a operação da região de Metalúrgicos, Têxteis e Cohab Barro Branco, sugerimos a realocação do lote D5 para o lote AR4.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.69.

“Linha Código 4.10.25 CPTM José Bonifácio – Metrô Artur Alvim e Código 4.11.27 Guaianases – Metrô Itaquera”

“Considerando que essas linhas já são operadas, desde sua criação pela Área 3, transportando em média 260.000 passageiros/mês, Sugerimos que os serviços acima descritos sejam transferidas de D5 para E2, em virtude das mesmas já serem operacionalizadas pela garagem localizada no setor E2, assim não trazendo prejuízos aos habituais usuários.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.70.

“Linha Código N338-11 “Lajeado (circular) – Est. CPTM Guaianases”

Linha Código N406-11 “Term. São Mateus – Term. Cid. Tiradentes”

Linha Código N432-11 “Jd. Santo Andre – Term. São Mateus”

Linha Código N434-11 “Jd. IV Centenário – Term. Vila Carrão”

Linha Código N435-11 “Metalurgicos – Term. Cidade Tiradentes”

Linha Código N436-11 “Barro Branco – Term. Cidade Tiradentes”

“Sugerimos que os serviços relacionados acima sejam transferidos do lote D5 para lote AR4, em virtude das mesmas já serem operacionalizadas pela garagem localizada no setor AR4, assim não trazendo desconforto e descontentamento aos habituais usuários.”

Resposta: Não procede para a linha N338-11, N432-11, N435-11 e N436-11 pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Procede para as linhas N406-11 e N434-11, pleito aceito e será incorporado ao Edtal.

10.71.

“Linha código 2.22.09 – Term. São Mateus – Metrô Itaquera, atualmente operada por esta empresa sob código 3743/10.”

“A linha tem como TP o Term. São Mateus, com as características de Local Distribuidora, transportando seus usuários aos diversos polos da região com vias arteriais entre elas Av. Aricanduva, Av Itaquera.”

“Sugerimos que a linha seja transferida para o lote D5 em virtude de já ser operacionalizadas pela garagem localizada no setor D5, não trazendo assim prejuízos aos habituais usuários, mantendo a frota conforme OSO em vigor.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.72.

“Sugerimos que os serviços relacionados abaixo seja reclassificados de D6 (área operacional leste2) para D5 (área operacional leste 1), em virtude das mesmas já serem operacionalizadas pela garagem localizada no setor D5, assim não trazendo desconforto e descontentamento aos habituais usuários, ajustando sua frota conforme OSO atual.”

“Código 4.11.55 “ Shopping Aricanduva – Metrô Itaquera”

Código 4.12.10 “Jd. São João – Metrô Artur Alvim”

Código 4.12.11 “ Metrô Artur Alvim – Nova America”

Código 4.12.12 “Metrô Artur Alvim – Pq. Savoy City”

Código 4.12.13 “Metrô Artur Alvim – Pq. Nova Savoy City”

Código 4.12.14 “Metrô Artur Alvim – Jd. São João”

Código 4.12.15 “Metrô Artur Alvim – Jd. São João”

Código 4.12.20 “ Shopping Aricanduva – Jd. São João”.

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.73.

“Linha código 4.01.05 – Univers. São Judas Tadeu – Metrô Bresser”

“Atualmente essa linha transporta por mês aproximadamente 170.000 passageiros/mês e vem sendo operada com reconhecida qualidade e eficiência pela empresa Pêssego Transportes Ltda, entendemos que sua reclassificação ocasionará uma enorme insatisfação aos clientes que já se acostumaram com a excelência e pontualidade dos serviços.”

“Diante dos argumentos acima elencados, requeremos que a linha seja classificada no lote D5, como local distribuidora, atendendo os anseios da população, necessitando de um ajuste na frota de 05 Midiônibus para 08 Midiônibus.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto art. 12 item III.

10.74.

“Código inexistente - “Vila Minerva - Shopping Aricanduva” - Linha suprimida.”

“Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo, e atualmente ser operada no emergencial sob o numero de 3027/10 “Vila Minerva - Shopping Aricanduva”, sugerimos que seja mantida, haja vista da linha ser uma ligação com o centro comercial de Guaianazes, Centro de Itaquera e área de lazer Parque do Carmo e Shopping Aricanduva. Sugerimos que a linha seja reintegrada no lote D5 com Local Distribuidora com a frota de 17 minionibus.”

Resposta: Não procede, pois é coberta pela linha 3.04.05.

10.75.

“Código inexistente - “Jardim São João - Metrô Itaquera” - Linha suprimida.”

“Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo, e atualmente ser operada no emergencial sob o numero de 3712/10 “Jardim São João – Metrô Itaquera”, transportando em média 220.000 Passageiros/Mês, sugerimos que seja mantida, tendo em vista que a linha é uma ligação com o Centro de Itaquera transportando os passageiros a diversos pólos da região como, área de lazer, Hospitais, Escolas entre outros. Sugerimos que a linha seja reintegrada no lote D5 com Local Distribuidora com a frota de 15 minionibus.”

Resposta: Não procede, é coberta pela linha 4.11.23.

10.76.

“Código inexistente - “Terceira Divisão – Metrô Carrão” - Linha suprimida.”

“Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo, e atualmente ser operada no emergencial sob o numero de 3761/10 “Terceira Divisão – Metrô Carrão”, transportando em média 3600.000 Passageiros/Mês, sugerimos

que seja mantida, tendo em vista que a linha é uma ligação com vias Estruturais e Arteriais como. Av. Mateo Bei, Av. Aricanduva, transportando os passageiros a diversos pólos da região como, área de lazer, Hospitais, Escolas entre outros. Sugerimos que a linha seja reintegrada no lote D5 com Local Distribuidora com a frota de 25 midionibus.”

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.13.02, 3.05.06 e 1.02.11.

10.77.

“Código inexistente - “Vila Cosmopolita - Shopping Aricanduva” - Linha suprimida.”

“Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo, e atualmente ser operada no emergencial sob o numero de 3020/10 “Vila Cosmopolita – Shopping Aricanduva”, transportando em média 150.000 Passageiros/Mês, sugerimos que seja mantida, haja visto que a linha ser uma ligação com o Centro Comercial de Itaquera, e área de lazer Parque do Carmo, Hospitais e Shopping Aricanduva. Sugerimos que a linha seja reintegrada no lote D5 com Local Distribuidora com a frota de 10 minionibus.”

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.11.51 e 4.12.06.

10.78.

“Código 4.01.04 - “Jd. Das Rosas – Metrô Tatuapé””

“O serviço está classificado como Distribuidora Local, contudo, pelas características operacionais, entendemos que a mesma deve manter o mesmo nível de serviço ora ofertado, onde a frota estipulada na minuta do edital de 11 veículos Básicos, elevaria o intervalo entre partidas para 12’ minutos, contra os 6’ minutos qu a linha já opera atualmente, gerando assim insatisfação dos habituais usuários.”

“Contudo frisamos também que o espaçamento físico atuais dos Terminais Principais e Secundários está dimensionado para veículos de até 9.60 metros (midionibus), onde sugerimos que a linha opere com frota de 18 veículos midionibus.”

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

10.79.

“Código 4.01.15 - “Terminal Vila Carrão – Metrô Tatuapé””

“O serviço está classificado como Distribuidora Local, contudo, pelas características operacionais, entendemos que a mesma deve manter o mesmo nível de serviço ora ofertado, onde a frota estipulada na minuta do edital de 22 veículos Básicos, elevaria o intervalo entre partidas para 8’ minutos, contra os 4’ minutos que a linha já opera atualmente, gerando assim insatisfação dos habituais usuários.”

“Sugerimos que a linha opere com frota de 22 veículos Básicos.”

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

10.80.

“Código 4.01.16 - “Vila Guarani – Metrô Tatuapé””

“O serviço está classificado como Distribuidora Local, contudo, pelas características operacionais, entendemos que a mesma deve manter o mesmo nível de serviço ora ofertado, onde a frota estipulada na minuta do edital de 20 veículos Midionibus, elevaria o intervalo entre partidas, gerando assim insatisfação dos habituais usuários, onde sugerimos que a linha opere com frota de 18 veículos Midionibus.”

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

10.81.

“Código 4.01.17 - “Vila Santa Isabel – Metrô Tatuapé””

“O serviço esta classificado como Distribuidora Local, contudo pelas características operacionais da linha, se operado com veículos Básicos haverá transtornos tanto no TP - “Rua Dr. Noberto Mayer” pelo local ter um traçado com maior capilaridade e abrangência de atendimento tópico de área residencial, contendo varias guias rebaixadas, e já no TS o espaçamento físico dos veículos e a topografia do local atual comportaria 2 veículos parados em sequencia, onde sugerimos operar a linha com a 18 veículos de tecnologia Midionibus.”

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

10.82.

“Código 4.01.33 - “Shopping Aricanduva – Metro Vila Matilde””

“Esta classificada como Distribuidora Local, contudo pelas características operacionais, entendemos que a mesma deve manter o mesmo nível de serviço ora ofertado, necessitando ajustar a frota proposta de 12 Midionibus para 12 Midionibus.”

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

10.83.

“Código 4.12.07 - “Cidade Lider – Metro Artur Alvim””

“O serviço esta classificado como Distribuidora Local, contudo pelas características operacionais, entendemos que a mesma deve manter o mesmo nível de serviço ora ofertado, necessitando ajustar a frota proposta de 11 Midionibus para 11 Midionibus.”

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

10.84.

“Código 4.12.09 “Jd. Santa Teresinha – Terminal Vila Carrão” – Distribuidora Local”

“Código 5.02.13 “Jd. Santa Terezinha – Metrô Carrão – Reforço Local.”

“Ambos as linhas atendem o Jardim Santa Teresinha e Conjunto Habitacional Vida Nova, no entanto o atendimento ao Metrô Carrão é essencial, haja vista que é uma ligação direta ao

sistema metroviário, onde sugerimos que a operação das referidas localidades seja feita somente com código 5.02.13 com 12 Midionibus, em operação contínua.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.85.

“Código 4.12.18 - “Metro Vila Matilde – Vila Dalila – Circ.””

“O serviço esta classificado como Distribuidora Local, contudo pelas características operacionais da linha, se operado com veículos Midionibus haverá transtornos operacionais no devido a largura das Ruas Celso de Almeida Sena (4.87 mts), Coronel Ferreira Braga (5.72 mts), Bernardo Monteiro (4,20 mts), haja vista do local ser restritamente residencial possuindo um traçado que requer o uso de veículo de pequena capacidade em razão das características geométricas das vias e topografia dos traçados já realizados no bairro, onde sugerimos operar a linha com a 09 veículos de tecnologia Minionibus.”

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

10.86.

“Código 4.12.19 - “Metro Vila Matilde – Vila Aricanduva – Circ.””

“O serviço esta classificado como Distribuidora Local, contudo pelas características operacionais da linha, se operado com veículos Midionibus haverá transtornos operacionais nos cruzamentos das vias Av. Cel. Pedro Dias de Campos com Av. Melchert e Av. Cel. Pedro Dias de Campos com Rua Dr. Edgar Garcia Vieira, haja vista que atualmente já é problemático a passagem de veículos de tecnologia minionibus, onde sugerimos operar a linha com a 04 veículos de tecnologia Minionibus.”

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

10.87.

“Código 4.12.21 - “Shopping Aricanduva – Metro Guilhermina Esperança””

“Foi classificado como Distribuidora Local, contudo pelas características operacionais da linha, se operado com veículos Midionibus haverá transtornos operacionais no Jardim Itapema (Ruas Simone Martini, Rua Maraja-Açu, Rua Verim e Rua Domenico Bernabei), haja vista do local ser restritamente residencial possuindo um traçado que requer o uso de veículo de pequena capacidade em razão das características geométricas das vias e topografia dos traçados já realizados no bairro. Sugerimos operar a linha 18 Minionibus.”

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

10.88.

“Código 4.12.23 - “Terminal Vila Carrão - Circular””

“O serviço está classificado com Distribuidora Local em D6 e solicitamos que seja mantido conforme edital.”

“Sugerimos operar a linha 04 Midionibus.”

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

10.89.

“Código 4.13.03 - “Recanto Verde Sol – Terminal São Mateus””

“O serviço está classificado como local de Distribuição em D5 (área operacional leste 1) porem sugerimos que sugerimos sua reclassificação como Distribuidora Local em D6 (área operacional leste 2), considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuir-las as concessionárias de acordo o interesse público”. Salientamos ainda que devido à topografia do Bairro Recanto Verde Sol, há necessidade da operação da linha seja feita com veículos de pequena capacidade, onde constou a operação da linha com 07 midionibus e sugerimos que se opere com 07 minionibus, para mantemos a frequência de partidas já estipulada.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.90.

“Código 3.04.09 - “Jardim. Itápolis – Metro Belém””

“O serviço está classificado como de Articulação Regional AR4, porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D6 (leste 2), considerando que a linha opera com abrangência de atendimento típico de áreas residências e que a mesma não trafega em vias de interesse estrutural, motivo este que sugerimos sua reclassificação como Distribuidora Local em D6, considerando também que a mesma percorre 68% dentro do D6. Salientamos ainda que não interesse de operação desta linha por parte da garagem que se encontra na área de classificação AR4, contudo frisamos que é necessário ajustar a frota de 14 Padron LE para 18 Básicos.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.91.

“Código 3.04.22 - “Shopping Aricanduva – Metro Tamanduateí””

“O serviço está classificado como de Articulação Regional AR4, porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D6 (leste 2), considerando que a linha opera com abrangência de atendimento típico de áreas residências e que sua origem ser dentro da Bacia D6. Contudo frisamos que é necessário ajustar a frota de 11 Básicos para 11 midionibus, a fim que a frequência de partidas realizadas.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10,92.

“Código 3.04.23 - “Shopping Aricanduva – Metro Carrão””

“O serviço foi classificado como de Articulação Regional AR4, porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D6 (na área de operação leste 2), considerando que a linha inicia dentro da Bacia D6, e que atende o Artigo 10, inciso 2º, parágrafos II, III, IV e V “atendem o deslocamento de amplitude mediana no setor D6 (70% dentro da Bacia D6), possui a maior parte de seu traçado fora do viário de interesse estrutural, possui característica de atendimento com traçado complexo e ligação ao sistema metroviário”, outro sim citamos outros serviços com a mesma característica deste que constaram neste edital com D6 (exemplos os códigos 4.01.14, 1.01.15, 4.01.16, 4.01.17).[...]”

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

10.93.

“Código inexistente - “Shopping Aricanduva – Parque São Rafael” - Linha suprimida.”

“Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo, e atualmente ser operada no emergencial sob o numero de 3023/10 “Shopping Aricanduva – Pq. São Rafael”, sugerimos que seja mantida, haja vista da linha ser uma ligação do Parque São Rafael com o centro comercial da Av. Mateo Bei, Rio das Pedras e Polo Comercial do Shopping Aricanduva, onde há inúmeros bancos, hospitais, clínicas e lojas de interesses diversos. Salientamos também que existe proposta da operadora atual que irá participar do AR4 de classificar os códigos 4.11.61 e 4.11.62 (ambas com denominação “4015/10 e 4016/10 - Terminal São Mateus – Jd. Rodolfo Pirani”) para Reforço Local, assim ficaria a linha 3023 como local de distribuição no lote D6 para atender o bairro. Sugerimos que a linha seja reintegrada no lote D6 com Local Distribuidora com a frota de 10 midionibus.”

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.11.61, 4.11.62, 1.02.20 e 2.22.97.

10.94.

“Sugerimos que os serviços abaixo relacionados seja reclassificados de D6 (área operacional leste 2) para D5 (área operacional leste 1), em virtude das mesmas já serem operacionalizadas pela garagem localizada no setor D5, assim não trazendo prejuízos aos habituais usuários.”

“Código 4.11.55 “Shop. Aricanduva – Metrô Itaquera”

Código 4.12.10 Jd. São João – Metro Artur Alvim”;

Código 4.12.11 “Metro Artur Alvim – Nova America”;

Código 4.12.12 “Metro Artur Alvim – Pq. Savoy City”;

Código 4.12.13 “Metro Artur Alvim – Pq. Savoy City”;

Código 4.12.14 “Metro Artur Alvim – Jd. São João”;

Código 4.12.15 “Metro Artur Alvim- Jd. São João”;

Código 4.12.20 “Shopping Aricanduva – Metro Artur Alvim” .”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.95.

“Código 4.01.19 - “Jd. Iva – Metro Tatuapé””

“O serviço está classificado como local de Distribuição em D7 porém sugerimos sua reclassificação como Distribuidora Local em D6, mesmo porque a mesma percorre 62% dentro da bacia D6, reposicionando seu ponto inicial para a Rua Miguel Bastos Soares, ao lado da UBS do Jardim Iva, assim contemplaria uma localidade ainda não atendida, obedecendo o itinerário pelas Ruas Miguel Bastos Soares (UBS), Romoaldo Finozzi e Av. da Barreira Grande.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.96.

“Código 3.04.08 - “Jd. Imperador – Metro Tatuapé””

“O serviço está classificado como de Articulação Regional AR4, porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D6 (leste 2), reposicionando seu ponto inicial “TP” para a Rua Rufino Fernandes Inivarri, dentro da Bacia do D6. Considerando que a linha percorre 75% dentro da bacia do D6, e que grande parte do seu itinerário ter perfil de áreas residências, onde requer veículo de média capacidade em razão das características geométricas das vias Rua Manoel Figueiredo, Rua Correia Lacerda, Rua Nossa Senhora das Dores e Rua Homero Batista, e que não trafega em vias de interesse do sistema estrutural, motivo este que sugerimos sua reclassificação como Distribuidora Local em D6. Contudo frisamos que é necessário ajustar a frota de 12 básicos para 12 midionibus.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.97.

“Código 3.04.19 - “Jd. Marília – Term. Penha””

“O serviço está classificado como Articulação Regional em A4, porém sugerimos sua reclassificação como Distribuidora Local em D6 (área operacional leste 2), considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo o interesse público”, e atende o descrito no Artigo 10, inciso 2º, parágrafos II, III, IV e V “atendem o deslocamento de amplitude mediana no setor D6 (100% dentro da Bacia D6), possui a maior parte de seu traçado fora do viário de interesse estrutural, possui característica de atendimento com traçado complexo”, devendo a mesma operacionalizar com 08 Midionibus.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento no metrô Vila Matilde.

10.98.

“Código N441-11 - “Vila Yolanda – Terminal Cidade Tiradentes” — Serviço Noturno”

“O serviço está classificado Local Distribuição no D6 (leste2), porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D5 (leste 1), considerando que é serviço já operado pela garagem próxima ao terminal, assim não impactando na Km Ociosa Garagem TP.”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

10.99.

“Código N433-11 - “Terminal Carrão – Metro Belém” – Serviço Noturno”

“O serviço está classificado Local Distribuição no D5 (leste1), porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D6 (leste 2), considerando que é serviço noturno já operado pela garagem localizada na área classificada dentro do D6, ou seja, assim não impactando na Km Ociosa Garagem para TP e TS, haja vista de ser uma linha que tem início de operação igual em ambos sentidos.”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

10.100.

Código	Denominação	Linha Atual	Frota edital	Frota Proposta	Tecnologia
4.13.23	Vila Califórnia - Terminal São Mateus	213C-10	9	10	Básico

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

10.101.

“Código 4.13.15 - “Pq. Bancário - Metro Vila Prudente””

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7,propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015;”

“A frota estipulada na minuta do edital de 7 veículos midônibus, elevaria o intervalo entre partidas de 14’ minutos, contra os 12’ minutos estipulado no edital, para operacionalização do serviço, propomos operar com uma frota de 10 veículos, com um intervalo médio de 10 minutos proporcionando um melhor atendimento para os habituais usuários desta linha.”

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

10.102.

“Código 4.13.13- “Jd. Rodolfo Pirani – Terminal São Mateus””

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter suas características atuais para o Shopping Aricanduva, haja vista ser uma ligação do Jd. Rodolfo Pirani com o centro comercial da Av. Mateo Bei e Pólo Comercial do Shopping Aricanduva, onde há inúmeros bancos, hospitais, clínicas e lojas de interesses diversos;”

“A frota estipulada na minuta do edital de 9 veículos básico, o intervalo entre partidas de 8’ minutos, contra os 6’ minutos que a linha já opera atualmente, gerando assim insatisfação dos habituais usuários. Solicitamos que a frota seja de 14 veículos.”

“Salientando também que o Terminal São Mateus não possui espaço físico para a integração de mais linhas.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.103.

“Código 4.11.58- “Hospital São Mateus– Jardim da Conquista” (3099-10)”

“O serviço está classificado Local Distribuição no D5, porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo o interesse público”, além disso, alterar seu ponto de controle para o Jardim Nove de Julho, tendo em vista as recentes mudanças de circulação viária em sua atual localização.”

“A frota estipulada na minuta do edital de 9 veículos midônibus, elevaria o intervalo entre partidas de 12’ minutos, contra os 7’ minutos que a linha já opera atualmente, gerando assim insatisfação dos habituais usuários. Solicitamos que a frota seja de 14”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.104.

“Código 4.13.24- “Vila Industrial – Terminal Vila Prudente””

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter suas características atuais até o Metro Belém, haja vista ser a única ligação da Vila Industrial com o Sistema Metroviário da linha Vermelha e o centro comercial e empresarial existente no largo São José do Belém e imediações, além da transposição dos habituais usuários com a região Norte naquela estação.”

“A frota estipulada na minuta do edital de 7 veículos midônibus, manter a frota atual de 18 veículos midônibus mantendo o intervalo atual de 10 minutos.”

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

10.105.

“Código 3.05.13- “Santa Madalena – Praça Almeida Junior””

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR5, propomos que mesma seja reclassificada em D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo o interesse público”. ”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.106.

“Código 4.13.27- “Hospital Ipiranga – Terminal Sapopemba””

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital de 11 veículos básicos, alterar a tecnologia da frota para 14 midônibus mantendo o intervalo atual de 10 minutos.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.107.

“Código 4.12.24- “Terminal Sapopemba – Shopping Aricanduva””

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital de 11 veículos básicos, alterar a tecnologia da frota para 11 midônibus mantendo o intervalo médio de 7 minutos.”

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

10.108.

“Código 4.13.09 - “Jd. Guairacá – Terminal Vila Prudente” (Linha atual 373M/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“Alterando seu Terminal Principal para a Rua Serra Redonda s/n, prestando atendimento mais abrangente no interior do bairro Jd. Guairacá visto a construção de condomínios residenciais.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.109.

“Código 4.11.59- “Jd. Itápolis – Metro Bresser” (Linha atual 373T/10)”

“O serviço está classificado como Articulação Regional AR5porém, sugerimos que a mesma seja reclassificada como D7 mantendo suas características atuais até o Metro Bresser, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo o interesse público”. E atende o descrito no Artigo 10, inciso 2º, parágrafos II, III, IV e V “atendem o deslocamento de amplitude mediana no setor D7 (80% dentro da Bacia D7) e devido o grande interesse dos usuários em direção a região da

Mooca e imediações (Hospital Cema e Hospital São Cristóvão, Faculdade São Judas e etc.).”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 10 veículos básicos, propomos manter a frota atual de 24 veículos Midi Ônibus mantendo o intervalo atual de 6 minutos.”

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

10.110.

“Código 4.14.06- “Metro Tamanduateí – Metro Alto do Ipiranga” (375V/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.111.

“Código 4.01.21- “Vila Califórnia - Metro Tatuapé” (4025/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

10.112.

“Código 4.13.06- “Hospital São Mateus – Jardim Santo André” (4027/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 15 veículos básicos, propomos manter a frota atual de 25 veículos midi-ônibus mantendo o intervalo atual de 5 minutos.”

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

10.113.

“Código 4.13.05- “Fazenda da Juta – Terminal São Mateus” (4030/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter suas características atuais até o Shopping Aricanduva, haja vista ser uma ligação da Fazenda da Juta e Sapopemba com o centro comercial da Av. Mateo Bei, Rio das Pedras e o Polo Comercial do Shopping Aricanduva, onde há inúmeros bancos, hospitais, clínicas e lojas de interesses diversos;”

“A frota estipulada na minuta do edital de 5 veículos Midi-ônibus para atender até o Terminal São Mateus, com a alteração até o Shopping Aricanduva propomos operar com 14 Mini Ônibus devido no interior do bairro Fazenda da Juta as vias serem estreitas e o viário com topografias irregulares.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.114.

“Código 4.13.19- “Pq. Santa Madalena – Metro Tamanduateí” (4031/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 16 veículos midi Ônibus, propomos manter a frota atual de 22 veículos midi ônibus mantendo o intervalo atual de 8 minutos.”

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

10.115.

“Código 4.13.10- “Jd. Guairacá – Jardim Conquista” (4032/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 13 veículos midi ônibus, propomos a frota de 16 veículos midi ônibus com intervalo de 10 minutos.”

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

10.116.

“Código 4.01.22- “Vila Industrial – Metro Tatuapé” (414P/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 11 veículos básico, propomos a frota de 15 veículos midi ônibus com intervalo de 9 minutos.”

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

10.117.

“Código 4.01.03- “Mooca – Metro Tatuapé” (4726/10)”

“O serviço está classificado como Articulação Regional AR0 porém, sugerimos que a mesma seja reclassificada como D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo o interesse público”, sendo que esta linha atende especificamente o Hospital Cema e o São Luís para o Metro Tatuapé.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 7 veículos básicos, propomos a frota de 14 veículos midi ônibus com intervalo de 6 minutos.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.118.

“Código inexistente- “Jd. Vera Cruz – Metro Carrão” (4735/10)”

“Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo, e atualmente ser operada no emergencial sob o numero de 4735/10 “Jd. Vera Cruz – Metro Carrão”, sugerimos que seja mantida, haja vista da linha ser uma ligação do Jd. Vera Cruz com o centro comercial da Av. Mateo Bei e o Pólo Comercial do Shopping Aricanduva, onde há inúmeros bancos, hospitais, clínicas e lojas de interesses diversos e ao Metro Carrão.”

“Propomos a frota de 10 veículos básicos com intervalo de 10 minutos;”

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.13.13 e 1.02.19.

10.119.

“Código 4.13.21 - “Terminal Sapopemba – Metro Tamanduateí” (5142/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 12 veículos Básicos, propomos a frota de 18 veículos Midi ônibus com intervalo de 6 minutos mantendo a frequência da linha.”

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

10.120.

“Código inexistente- “Jd. Itápolis – Terminal Sacomã” (514T/10)”

“Tendo em vista que a linha não ter constado na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo, e atualmente ser operada no emergencial sob o numero de 514T5/10 “Jd. Itápolis – Terminal Sacomã”, sugerimos que seja mantida, porém atendendo do Jardim Itápolis até o Terminal Vila Prudente como reforço contínuo da linha 4.11.59.”

“Propomos a frota de 15 veículos Midi Ônibus com intervalo de 10 minutos;”

Resposta: Não procede, pois é coberta pela linha 4.11.59.

10.121.

“Código3.05.07- “Mascarenhas de Moraes – Shopping Aricanduva” (524M/10)”

“O serviço está classificado como Articulação Regional AR5 porém, sugerimos que a mesma seja reclassificada como D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo o interesse público”, sendo que no interior do bairro Mascarenhas de Moraes as vias internas apresentam topografias com curvas acentuadas não comportando assim a tecnologia de veículos do tipo Básico.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 10 veículos Básicos, propomos a frota de 20 veículos Midi ônibus com intervalo de 5 minutos mantendo a frequência da linha.”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao edital quanto à classificação, com relação à sugestão de frota apresentada, foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

10.122.

“Código 3.05.01 - “Hospital Sapopemba – Metro Bresser” (573H/10)”

“O serviço está classificado como Articulação Regional AR5 porém, sugerimos que a mesma seja reclassificada como D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo o interesse público” , e atende o descrito no Artigo 10, inciso 2º, parágrafos II, III, IV e V “atendem o deslocamento de amplitude mediana no setor D7 (80% dentro da Bacia D7).”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 10 veículos Básicos, propomos a frota de 20 veículos Midi ônibus com intervalo de 5 minutos mantendo a frequência da linha.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.123.

“Código 3.05.20 - “Terminal Sapopemba – Metro Carrão” (573T/10)”

“O serviço está classificado como Articulação Regional AR5 porém, sugerimos que a mesma seja reclassificada como D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo o interesse público” , e atende o descrito no Artigo 10, inciso 2º, parágrafos II, III, IV e V “atendem o deslocamento de amplitude mediana no setor D7 (80% dentro da Bacia D7), e mantendo o atual itinerário da linha 573T/10 no interior do bairro Jd. Tietê, Jd. Sapopemba e o hospital São Mateus.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 15 veículos Básicos, propomos a frota de 25 veículos Midi ônibus com intervalo de 6 minutos mantendo a frequência da linha.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.124.

“Código 4.13.14 - “Jd. Walkiria – Metro Belém” (574W/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter suas características atuais até o Metro Belém, visto ser uma das ligações com o centro comercial e empresarial existente no largo São José do Belém e imediações, além da transposição dos habituais usuários com a região Norte naquela estação.”

“A frota estipulada na minuta do edital de 6 veículos midônibus, manter a frota atual de 14 veículos midônibus mantendo o intervalo atual de 10 minutos.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.125.

“Código 3.05.02 Jd. Elba – Ibirapuera”

“O serviço acima está classificado como Articulação Regional em AR5, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado como Local Distribuidora e incluído no Lote D7, considerando que atualmente este serviço já existe e tem a função de alimentação do sistema Estrutura sendo que também a frota apresentada é de veículos Padron LE, e como a linha não corresponde a esta tipologia de frota, sugerimos que a classificação de tipologia seja ajustada para Básico, e que a quantidade de veículos seja atualizada de 31Padron LE para 31Básico, para diminuir o tempo de percurso e o intervalo, visando melhor atender o usuário da região.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto a transferência para o lote D7. quanto a sugestão de tecnologia foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

10.126.

“Código 5.02.17 Terminal Sapopemba – Metrô Belém”

“O serviço acima está classificado como Articulação Regional em AR5, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado como Local Distribuidora e incluído no Lote D7, considerando que atualmente este serviço já existe e tem a função de alimentação do sistema Estrutural, sendo que também a frota apresentada é de veículos Padron LE, e como a linha não corresponde a esta tipologia de frota, sugerimos que a classificação de tipologia seja ajustada para Básico, e que a quantidade de veículos seja atualizada de 15Padron LE para 18Basico, para diminuir o tempo de percurso e o intervalo, visando melhor atender o usuário da região”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.127.

“Código 4.13.25 Vila Industrial – Vila Prudente”

“Solicitamos o retorno para o Metrô V. Mariana, considerando que atualmente este serviço já existe, e atende o deslocamento dos usuários da Vila Industrial a outras regiões e alterar a frota deMidiônibus para Básico, e a quantidade de veículos de 8Midiônibus, para 14Básico, visando melhor atender os usuários da região.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.128.

“Código 4.13.22 Vila Alpina – Term. Vila Prudente”

“Solicitamos o retorno para o Metrô Bresser, considerando que atualmente este serviço já existe, e atende o deslocamento dos usuários da Vila Alpina para outras regiões e alterar a

frota de Midiônibus para Básico, e a quantidade de veículos de 6 Midiônibus, para 18 Básico, visando melhor atender os usuários da região.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.129.

“Código 3.05.03Jd. Imperador – Metrô Belém”

“O serviço acima está classificado como Articulação Regional em AR5, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado como Local Distribuidora e incluído no Lote D7, considerando que atualmente este serviço já existe e tem a função de alimentação do sistema Estrutural.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.130.

“Código 3.05.04 Jd. Imperador – Metrô Belém”

“O serviço acima está classificado como Articulação Regional em AR5, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado como Local Distribuidora e incluído no Lote D7, considerando que atualmente este serviço já existe e tem a função de alimentação do sistema Estrutural.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.131.

Cod	Linha	Atual	Transferir para
4.01.19	Jardim Iva - Metrô Tatuapé	3762-10	D6
4.11.61	Terminal São Mateus - Jardim Rodolfo Pirani	4015-10	AR4
4.11.62	Terminal São Mateus - Jardim Rodolfo Pirani	4016-10	AR4
4.13.12	Jardim Santo André - Terminal São Mateus	4013-10	AR4
4.13.20	Terminal Sapopemba - Terminal São Mateus (via Jd. Tietê)	3054-10	D5

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.132.

“Código 4.03.02 - Terminal Princesa Isabel – Aclimação.”

“O serviço está classificado como Local de Articulação Regional em Lote AR0. Sugerimos que seja alterada a tecnologia de Midônibus para Padron LE, em virtude da demanda existente.”

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

10.133.

“Código 4.03.03 - Terminal Princ. Isabel – Aclimação.”

“O serviço está classificado como Local de Articulação Regional em Lote AR0. Sugerimos que seja alterada a tecnologia de Midônibus para Padron LE, para que se possa atender a demanda já existente.”

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

10.134.

“Código 3.08.25 - Terminal Parque Dom Pedro II - Butantã (Cid. Universitária).”

“O serviço está classificado como Local de Articulação Regional no Lote AR8, sugerimos que seja alterado para o Lote AR0 uma vez que a Linha é de Modelo Operacional Circular com início em ARO, percorrendo 74% do itinerário também em ARO.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.135.

“Código 5.02.02 - Itaim Paulista - Terminal Parque Dom Pedro II.”

“O serviço está classificado como Reforço Estrutural em Lote AR3. Sugerimos reclassificação para Estrutural Radial, contínua em Lote E2. Sugerimos frota de 38 veículos para atender a demanda e os intervalos propostos no edital, troca da tecnologia para veículos Articulados LE, uma vez que o itinerário não permite a circularização de Articulados (23m), como nas Vias: Rua Manuel Rodrigues Santiago para acessar a Rua Itajuíbe, informamos que este serviço está trocado com o código 1.02.15 do Lote E2 tabela 27.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito e será incorporado ao edital quanto à atribuição ao lote e quanto a sugestão de frota/tecnologia foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

10.136.

“Código 3.03.02 - Cid. Kemel II - Terminal A. E. Carvalho.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em Lote AR3. Sugerimos que seja alterada a quantidade da Frota de 11 para 13, para que se possa atender os intervalos proposto no Edital.”

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

10.137.

“Código 5.02.03 - Jardim Camargo Velho - Metrô Itaquera.”

“O serviço está classificado como Reforço Estrutural em Lote AR3. Sugerimos reclassificação para Articulação Regional contínua em Lote AR3. Sugerimos também alteração da Frota de 15 para 20 veículos, para atender de maneira satisfatória a demanda já existente.”

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

10.138.

“Código 3.03.03 - Cid. Kemel II - Metrô Vila Matilde.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR3. Sugerimos que seja alterada a quantidade de frota de 15 veículos para 18, afim de que se possa atender os intervalos propostos no Edital.”

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

10.139.

“Código 3.03.04 - Jardim das Oliveiras - Metrô Artur Alvim.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR3. Sugerimos que seja alterada a quantidade de Frota de 24 para 30, para que possa atender a demanda já existente.”

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

10.140.

“Código 3.03.07 - Jardim Helena - Metrô Artur Alvim.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR3. Sugerimos alteração na quantidade de frota estipulada de 19 para 20 veículos, para que se possa atender a demanda já existente.”

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

10.141.

“Código 5.02.08 - Jardim Danfer - Terminal Parque Dom Pedro II.”

“O serviço está classificado como Reforço Estrutural no Lote AR3. Sugerimos que seja alterado para Local de Articulação Regional no Lote AR3, de Jornada de Operação nos Picos para Contínua e com sua Frota de 11 Veículos Padron LE para 14, para atender a demanda já existente.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.142.

“Código 3.03.10 - Jardim Romano - Metrô Penha.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR3. Sugerimos alteração da frota, considerando que o viário do bairro não admite o tráfego de veículos articulado por falta de espaço, uma vez que as vias são estreitas e não permite manobras de veículos de maior capacidade. Ajuste de 21 Articulados LE para 26 Padrons LE afim de que seja atendida a demanda existente.”

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

10.143.

“Código 3.03.12 - Ermelino Matarazzo - Metrô Tatuapé.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR3, a frota apresentada e de 15 veículos Padron LE, o serviço já existe e a sua demanda não corresponde a esta quantidade de frota. Sugerimos 13 veículos Padron LE.”

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

10.134.

“Código 3.03.14 - Terminal Penha - Conj. José Bonifácio.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR3. Sugerimos que seja alterada a quantidade de Frota de 15 para 18 veículos, para que sejam atendidas a demanda existente e se possa cumprir os intervalos propostos no Edital.”

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

10.135.

“Código 3.03.16 - União de Vila Nova - Terminal Aricanduva.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR3. Sugerimos que seja alterada a quantidade da Frota de 12 veículos para 14, para que sejam cumpridos os intervalos propostos no Edital e o atendimento da demanda existente.”

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

10.136.

“Código 3.03.17 - Vila Cisner - Metrô Tatuapé.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR3, sugerimos que a Frota seja alterada de 15 para 20 veículos Articulados LE, para atender a demanda já existente.”

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

10.137.

“Código 3.02.24 - Terminal Penha - Metrô Santana.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR3. Sugerimos que seja alterada a quantidade de frota de 17 para 24 veículos, afim que sejam cumpridos os intervalos propostos no Edital.”

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

10.138.

“Código N333-11 - Cid. Kemel (Circular) - Terminal São Miguel.”

“O serviço está classificado como Serviço Noturno no Lote AR3. Sugerimos que seja reclassificado no Lote D3 conforme características da Linha.”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

10.139.

“Linha 2755-10 - Guaianazes – Terminal A. E. Carvalho”

“No Edital o trecho compreendido entre a Rua João de Siqueira Afonso e Estrada do Lajeado Velho, no bairro de Guaianazes, ficou sem atendimento aos usuários, com o cancelamento dos serviços atuais 2755-10 e 2756-10. Sugerimos que seja mantido o serviço atual da Linha “2755-10 Guaianazes – Metrô Penha” com o itinerário somente até o Terminal A. E. Carvalho, em Local de Articulação Regional no Lote AR3, com Modelo de Controle Operacional Direcional e Jornada de Operação Contínua, com Frota de 16 veículos Básicos.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.140.

“Código 4.11.01 - Jardim Camargo Novo - Metrô Itaquera.”

“O serviço está classificado como local distribuidora no Lote D3. Sugerimos reclassificação para Articulação Regional no Lote AR3 devido à linha apresentar esta característica.”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

10.141.

“Código 5.02.01 - Conj. Encosta Norte - Metrô Artur Alvim.”

“O serviço está classificado como Reforço Local no Lote D3, a Frota apresentada é de 19 veículos básicos, sugerimos reclassificação de Reforço Local para Local de Articulação Regional no Lote AR3 e de Jornada de Operação nos Picos para Contínua, alterando o início da Linha do Conj. Encosta Norte para o Terminal São Miguel, com o seguinte itinerário: Sentido Ida: Terminal São Miguel, Ac. Acesso A, R. Idioma Esperanto, R. Luís Pícolo, Av. Mal. Tito, prosseguindo Normal.

Sentido Volta: normal até Av. Mal. Tito, R. Andréllino Soares de Andrade, R. Pelicano, R. Dário Ferreira Martins, R. Tarde de Maio, Ac. Acesso A, Term. São Miguel. Tal medida tem o intuito de dar atendimento ao seccionamento do serviço do Código 4.09.25 – Vila

Americana - Terminal São Miguel do Lote D3, que anteriormente tinha destino no Metrô Artur Alvim.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.142.

“Código 4.09.33 - Jardim Santo Antônio - Metrô Itaquera”

“O serviço está classificado como Serviço Local Distribuidora no Lote D4. Sugerimos que seja classificado como Local de Articulação Regional no Lote AR3 devido apresentar as características para este Lote.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.143.

“Código 4.10.27 - CPTM Ermelino Matarazzo - Metrô Itaquera.”

“O serviço está classificado como local distribuidora no Lote D4, a frota apresentada e de 11 veículos Midônibus. Sugerimos reclassificação para Articulação Regional no Lote AR3 devido à linha apresentar esta característica, com ajuste de tecnologia de Midônibus para básico, mantendo os 11 veículos. A tecnologia apresentada no edital, não corresponde com a sua demanda.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.144.

“Código 4.10.25 - CPTM José Bonifácio - Metrô Artur Alvim.”

“O serviço está classificado como local distribuidora no Lote D5, a frota apresentada e de 10 veículos Básico. Sugerimos reclassificação para Articulação Regional no Lote AR3 devido à linha apresentar características e operar mais de 90% do itinerário neste Lote, com ajuste de frota de 10 para 12 veículos a fim de que seja atendida a demanda já existente.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.145.

“Código 4.11.27 - Guaianazes - Metrô Itaquera”

“O serviço está classificado como Serviço Local Distribuidora em D5. Sugerimos que seja classificado como Local de Articulação Regional no Lote AR3 devido apresentar as características para este Lote.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.146.

“Código 3.04.01 Barro Branco – Metrô Guilhermina Esperança.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido em AR4 conforme edital, porém, com correção de frota, considerando que o viário do bairro de Vila Guilhermina em Ruas como Rua Alarco, Serra da Prata, Filipe Galvão, Rua Nilza e imediações, não admite o tráfego de veículos articulados por falta de espaço físico uma vez que as vias são estreitas e não apresentam condições para manobras e tráfego de veículos de maior capacidade. Ajuste de Frota de 23 Articul. LE para 23 Padron LE. Solicitamos também o ajuste do TP para o Terminal Cidade Tiradentes ou imediações, considerando que a região do Bairro de Barro Branco permanecerá atendido pelas operadoras da Distribuição Local.”

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

10.147.

“Código 3.04.02 Cid. Tiradentes – Metrô Bresser”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e sugerimos que seja mantido em AR4, contudo, a frota apresentada é de 48 veículos Articulados LE, porém, o serviço já existe e sua demanda não corresponde a esta quantidade e tipologia de frota e não há fatos que comprovem que a demanda da distribuição local em Cid. Tiradentes será transferida para este serviço. Assim sugerimos que a frota seja ajustada para 30 Veículos Padron LE, considerando ainda que todos os demais serviços que atendem ao corredor da Av. Radial Leste estão mantidos, como por exemplo, o código 1.02.10 do lote E2. Solicitamos também o ajuste do TP para o Terminal Cidade Tiradentes ou imediações, considerando que a região do Terminal Metalúrgicos permanecerá atendida pelas operadoras da Distribuição Local.”

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

10.148.

“Código 3.04.05 Guaianazes – Term. Vila Carrão.”

“O serviço está classificado em AR4, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para E2 – Tabela 27 considerando que a estrutura atual da linha executa ligação entre Guaianazes e Carrão via Estrada de Itaquera Guaianazes. Para tanto sugerimos a troca entre esse código (3.04.05) com o código 1.02.12 da Tabela 27 – Lote E2.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.149.

“Código 3.04.06 Inácio Monteiro – Term. Penha”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido em AR4, porém, com ajuste de frota de 31 veículos Padron LE para 12 veículos

básicos, considerando que não há fatos que comprovem que haverá aumento da demanda existente uma vez que as linhas que efetuam a ligação entre Inácio Monteiro, José Bonifácio, Itaquera e Penha estão mantidas no edital como, por exemplo, o código 4.11.29 e 1.02.09. Solicitamos ainda que esse código seja seccionado na E.T. Itaquera, de onde os clientes poderão partir com destino a Penha através de outros códigos e serviços de AR3 e E2.”

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

10.150.

“Código 3.04.08 Jd. Imperador – Metrô Tatuapé”

“O serviço está classificado em AR4, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para D6 considerando que a linha opera distribuição local atualmente e que as ligações entre vias locais de seu trajeto permite ser operada como distribuição local.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.151.

“Código 3.04.09 Jd. Itápolis – Metrô Belém”

“O serviço está classificado em AR4, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para D6 considerando que a linha opera distribuição local atualmente e que as ligações entre vias locais de seu trajeto permite ser operada como distribuição local.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.152.

“Código 3.04.10 Jd. IV Centenário – Metrô Carrão”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja excluído de AR4, pois o trajeto desta linha já é atendido pelo código 4.01.14 da Tabela 45 – Lote D6 conforme o edital.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.153.

“Código 3.04.11 Jd. Nova Vitória – Metrô Carrão”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido em AR4, apenas com correção de frota, considerando que o viário do bairro de Jd. Nova Vitória em Ruas como Rua Anecy Rocha e Av. Vitória não admite o tráfego de veículos articulados por falta de espaço físico pois as vias são estreitas e não apresentam condições para manobras e tráfego de veículos de maior capacidade.”

“Ajuste de Frota de 29 Articul.LE para 30 Padron LE.”

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

10.154.

“Código 3.04.12 Jd. Soares – Term. Vila Carrão”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido em AR4, com ajuste de trajeto seguindo até o Metrô Tatuapé. Considerando que o viário do bairro de Jd. Soares em Ruas como Castelo de Leça, Inácio Moreira, Torre de Lapela e imediações, não admite o tráfego de veículos articulados por falta de espaço físico pois as vias são estreitas e não apresentam condições para manobras e tráfego de veículos de maior capacidade, sugerimos o ajuste de Frota de 28 Articul. LE para 28 Padron LE.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito e será incorporado ao edital quanto ao atendimento ao metrô Tatuapé e quanto à sugestão de frota foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

10.155.

“Código 3.04.13 Metrô Itaquera – Ceret”

“O serviço está classificado em AR4, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para E2 – Tabela 27 considerando que a estrutura atual da linha efetua ligação entre São Miguel Paulista e Carrão através do Term. A. E. Carvalho e sofrerá desmembramento do serviço porém ainda trafegando em vias estruturais e perimetrais. Para tanto sugerimos a troca entre esse código (3.04.13) com o código 1.02.12 da Tabela 27 – Lote E2.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.156.

“Código 3.04.14 Metrô Itaquera –Term. Vila Carrão”

“O serviço está classificado em AR4, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para E2 – Tabela 27 considerando que a estrutura atual da linha efetua ligação entre Itaquera e Carrão trafegando por vias perimetrais. Para tanto sugerimos a troca entre esse código (3.04.14) com o código 1.02.11 da Tabela 27 – Lote E2.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.157.

“Código 3.04.15 Term. Cid. Tiradentes – Metrô Itaquera”

“O serviço está classificado em AR e sugerimos que o mesmo seja mantido em AR4, porém com ajuste de frota de 17 veículos Padron Le para 23 veículos básicos, considerando que não há fatos que comprovem que haverá aumento da demanda transportada neste serviço, pois nas transferências do Terminal Cidade Tiradentes, os usuários terão diversas opções de deslocamento além desta operação.”

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

10.158.

“Código 3.04.16 Metalúrgicos – Term. São Mateus”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido em AR4, apenas com ajuste de frota de 14 para 18 veículos Padron LE, conforme demanda existente atualmente.”

“Solicitamos ainda que o TP da linha seja transferido para o Terminal Cidade Tiradentes ou imediações, considerando que para a região do Terminal Metalúrgicos já há diversas linhas da Distribuição Local que atendem aos usuários.”

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

10.159.

“Código 3.04.17 Cj.Manoel da Nóbrega –Metrô Bresser”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido em AR4, porém, com ajuste de frota de 12 para 10 veículos Padron LE, sendo esta quantidade de veículos o suficiente para atender a demanda existente já que não há fato novo que demonstre aumento da demanda.”

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

10.160.

“Código 3.04.18 Ipiranga – Vila Matias”

“O serviço está classificado em AR4, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para AR5 considerando que a linha opera na região de Ipiranga, dentro das características de articulação regional de AR5. Para tanto sugerimos a troca entre esse código (3.04.18) com os códigos 3.05.05 – 3.05.06 – 3.05.20 e 5.02.15 da Tabela 36 – Lote AR5.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.161.

“Código 3.04.19 Jd. Marília – Term. Penha”

“O serviço está classificado em AR4, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para D6 considerando que a linha opera distribuição local atualmente e que as ligações entre vias locais de seu trajeto permite ser operada como distribuição local.

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento no metrô Vila Matilde.

10.162.

“Código 3.04.20 Jd. Marília –Term.Pq.D.Pedro II”

“O serviço está classificado em AR4, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para E2 considerando que a linha opera em corredores estruturais como Av. Bernardino F. de Brito e Av. Radial Leste ligando direto a região de Cidade Líder ao Centro de São Paulo, apresentando, portanto características estruturais. Para tanto sugerimos a troca entre esse código (3.04.20) com o código 1.02.11 da Tabela 27 – Lote E2.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.163.

“Código 3.04.21 Jd. Nsa.Sra.do Carmo – Metrô Tatuapé”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido em AR4, porém, com ajuste de frota de 7 para 06 veículos básicos, considerando que esta frota é suficiente para atender a demanda existente. Além disso, sugerimos que o serviço em questão seja operado como reforço operacional, em operação contínua do código 3.04.12, que trafega na mesma região de Jd. Nsa. Sra. Do Carmo.”

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

10.164.

“Código 3.04.22 Shop. Aricanduva – Metrô Tamanduateí”

“O serviço está classificado em AR4, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para D6 considerando que a linha opera distribuição local atualmente e que as ligações entre vias locais de seu trajeto permite ser operada como distribuição local.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.165.

“Código 3.04.23 Shop. Aricanduva – Metrô Carrão”

“O serviço está classificado em AR4, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para D6 considerando que a linha opera distribuição local atualmente e que as ligações entre vias locais de seu trajeto permite ser operada como distribuição local.”

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

10.166.

“Código 3.04.24 Shop. Aricanduva – Lgo.da Concórdia”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido em AR4, porém, mantendo a Frota de 12 veículos Básicos, que seria o suficiente para atender a demanda existente e manter o intervalo próximo ao previsto no edital. Solicitamos ainda que a linha seja seccionada no Metrô Belém, de onde os usuários seguiriam para o Lgo. da Concórdia através das linhas estruturais da região.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.167.

“Código 3.04.25 Term. Vila Carrão– Cem. 4ª Parada”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja excluído do edital, uma vez que há outros serviços locais que atendem a mesma região e configuração de trajeto.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.168.

“Código 3.04.26 Term. Vila Carrão – Metrô Belém”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido em AR4 conforme edital, porém com ajuste de frota de 07 veículos básicos para 11 Padron LE devido a demanda.”

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

10.169.

“Código 3.04.27 Vila Dalila – Term.Pq.D.Pedro II”

“O serviço está classificado em AR4, porém, sugerimos que o mesmo seja transferido para E5 ou outro lote estrutural, considerando que a linha opera em corredor estrutural Av. Radial Leste ligando direto a região de Vila Matilde ao Centro de São Paulo, apresentando portanto características estruturais.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.170.

“Código 3.05.12 Pq. Savoy City– Term. Vila Prudente”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido de AR4, apenas com ajuste de frota de 11 para 07 veículos básicos que seria suficiente para atender a demanda existente.”

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

10.171.

“Código 5.02.12 Jd. Roseli – Metrô Penha”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR4 e solicitamos que seja mantido em AR4 conforme edital.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.172.

“Código N206-11 Metrô Santana – Term. Casa Verde”

“O serviço está classificado em AR4 porém sugerimos que o mesmo seja transferido para AR1 ou AR2 ou ainda algum outro lote da Região Norte, considerando que a linha opera em Serviço Noturno em região adversa a AR4, o que dificultaria a operacionalização devido às distâncias e eventuais realocações e correções operacionais.

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

10.173.

“Código 1.02.11 Terminal Cidade Tiradentes – Metrô Penha”

“O serviço acima está classificado como Estrutural no lote E2, contudo, suas características operacionais atendem também a definição de serviço de articulação regional a exemplo do código 3.04.02 da Tabela 35 em AR4 haja visto que não realiza ligação com a região central da cidade e apesar de seu itinerário indicar a sub-centralidade urbana da Penha, seu ponto final se localiza no limite da área, na Av. Radial Leste, sentido bairro, mais exatamente na Estação Penha do metrô, sendo assim, a reavaliação da classificação deste código permite sua admissão como Articulação Regional e sugerimos sua transferência para o Lote AR4 – Tabela 35, considerando que atualmente este serviço já existe e é operado na Região de Cidade Tiradentes articulando a ligação entre Cidade Tiradentes e Penha com destino a região central através da conexão com o metrô. Sobre a frota proposta, ressaltamos que a Plataforma do Metrô Penha não apresenta capacidade física para alojar mais que dois veículos articulados de 23 m e o ajuste de Frota para 20 veículos deste tipo impediria a execução correta do serviço principalmente nos horários de pico, assim, indicamos a operação de 25 Articulados de 18 m. A sugestão para que o serviço seja alocado em AR4, se deve ao fato de que o itinerário está 100% dentro das características operacionais da Articulação Regional de AR4 conforme Mapa III-B do Anexo III do Edital, sobre a Área de Abrangência dos lotes se serviços do Grupo Local de Articulação Regional. Para tanto sugerimos a troca entre esse código (1.02.11) com os códigos 3.04.14 – 3.04.20 da Tabela 35 – Lote AR4.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.174.

“Código 1.02.12 Terminal Cidade Tiradentes – Metrô Tatuapé”

“O serviço acima está classificado como Estrutural no lote E2, contudo, suas características operacionais, permitem também sua classificação como Articulação Regional e sendo assim, sugerimos a sua inclusão no Lote AR4 a exemplo também do código 3.04.02 da Tabela 35, considerando que atualmente este serviço já existe e é operado na Região de Cidade Tiradentes efetuando a ligação entre Cidade Tiradentes e Tatuapé e não alcança a região central e também não atinge a sub-centralidade da Penha pois, a conexão com o

metrô se destina ao deslocamento ao centro. Sugerimos também ajuste de Frota de 28 Articul. 23M para 28 Padron LE. Ressaltamos que o serviço opera na margem da delimitação geográfica a qual pertence a Articulação Regional 4 AR4, circulando 94% dentro das características operacionais da Articulação Regional de AR4 conforme Mapa III-B do Anexo III do Edital, sobre a Área de Abrangência dos lotes se serviços do Grupo Local de Articulação Regional. Para tanto sugerimos ainda a troca entre esse código (1.02.12) com os códigos 3.04.05 – 3.04.13 da Tabela 35 – Lote AR4.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.175.

“Código 2.22.02 Term. Cid. Tiradentes– Term. São Miguel”

“O serviço acima está classificado como Estrutural no lote E2, contudo, devido a suas características operacionais, pode também ser classificado como Articulação Regional. Dessa forma sugerimos que o mesmo opere com 25 veículos Padron LE e sua classificação seja ajustada com o seguinte formato:”

“O código 2.22.07 pode ser incluído em Local de Distribuição em D5 e seccionado no Terminal Cidade Tiradentes.”

“O código 2.22.02 pode ser incluído no Lote AR4, executando a ligação apenas entre o Terminal Cidade Tiradentes e a CPTM Guaianazes.”

“Criação ou reativação de um código do desmembramento para a ligação entre CPTM Guaianazes e o Terminal São Miguel completando assim a conexão entre os subcentros regionais.”

“Essa sugestão de desmembramento dos serviços se deve ao fato de que os códigos 2.22.07 e 2.22.02 executam no traçado previsto o mesmo trajeto entre Terminal Cidade Tiradentes e a CPTM Guaianazes, sendo que, a sugestão acima, permitiria a melhor divisão dos serviços eliminando as sobreposições existentes no traçado verificado entre Guaianazes e Cidade Tiradentes. Sugerimos a operação de 22 veículos Padron LE que seria suficiente para atender a demanda prevista.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.176.

“Código 2.22.04 Term. São Miguel – Terminal Cidade Tiradentes”

“O código 2.22.04 pode ser operado pelo Lote E2 do Term. São Miguel até a CPTM Guaianazes, e ser complementado por outro código incluído em AR4 que ligaria E.T. Itaquera até o Terminal Cidade Tiradentes complementando as ligações das operações, local, articulação e estrutural reduzindo também as sobreposições. Com isso, as operadoras locais, articulação e estruturais se complementariam na execução do serviço atendendo a todo o trajeto previsto, considerando que para a ligação entre o Terminal Cidade Tiradentes e Terminal São Miguel já existiria os códigos, 2.22.03 e 2.22.04. A sugestão em questão suprimiria as sobreposições verificadas entre Cidade Tiradentes e Guaianazes. Sugerimos a

operação de 12 veículos básicos no trecho entre Tiradentes e E.T. Itaquera, que seria suficiente para atender a demanda prevista.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.177.

“Código 3.05.05 Jd. São Francisco – Metrô Itaquera”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR5 porém sugerimos sua transferência para AR4, considerando que atualmente este serviço já existe e executa a ligação entre São Rafael e Itaquera.”

“Nossa sugestão de transferência para AR4 se deve ao fato de que o serviço opera 80% de seu trajeto em AR4. Para tanto sugerimos a troca entre esse código (3.05.05) com o código 3.05.18 da Tabela 35 – Lote AR4 e o ajuste de frota de 11 para 16 veículos básicos.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.178.

“Código 3.05.06 Jd. Vila Carrão – Term. Vila Carrão”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR5 porém sugerimos sua transferência para AR4, considerando que este serviço é operado exatamente na Divisão Geográfica que compreende AR4 com AR5 Região de Pq. São Rafael efetuando a ligação entre São Mateus e Carrão, portanto, trafegando por toda a região de AR4. Ressaltamos que o itinerário apresentado no edital se encontra 100% dentro da área de operação para AR4. Para tanto sugerimos ainda a troca entre esse código (3.05.06) com o código 3.05.18 da Tabela 35 – Lote AR4.”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

10.179.

“Código 3.05.17 Term. Sapopemba – Metrô Carrão”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR5 porém sugerimos sua transferência para AR4, considerando que atualmente este serviço já existe e efetua a ligação entre Carrão e Sapopemba.”

“Ressaltamos que o itinerário apresentado no edital se encontra 87% dentro da área de operação para AR4. Para tanto sugerimos ainda a troca entre esse código (3.05.20) com o código 3.05.18 da Tabela 35 – Lote AR4 e o ajuste de frota de 13 veículos Padron LE para 20 veículos básicos que seria o suficiente para atender a demanda.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.180.

“Código 5.02.15 Jd. Sto. André – Metrô Carrão”

“O serviço está classificado como Articulação Regional em AR5 porém sugerimos sua troca para AR4 – Tabela 35, pois atualmente o serviço já existe e executa a ligação entre Jd. Sto. André e Carrão. Para tanto o serviço seria reclassificado não como reforço operacional nos picos, mas como serviço em operação contínua, já que há demanda ao longo de todo o dia e que a demanda parte em sua maioria da do Jd. Sto. André para o Metrô Carrão com destino a região central da cidade, utilizando o Metrô.”

“Sugerimos também o ajuste de Frota de 07 para 17 Padron LE. Nossa sugestão de transferência para AR4 se deve ao fato de que o serviço opera 73% de seu trajeto em AR4. O serviço apresenta hoje 10 veículos cadastrados mas efetua operação contínua com 18 veículos básicos devido a alta demanda existente. Notamos que desta forma, a demanda em questão não foi transferida para outro serviço, considerando que esta ligação não faz conexão com a região de São Mateus. Para tanto sugerimos ainda a troca entre esse código (3.05.15) com o código 3.05.18 da Tabela 35 – Lote AR4.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.181.

“Código 4.11.17 Cohab Fazenda do Carmo – E.T. Itaquera”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D5 porém sugerimos sua transferência para a Articulação Regional em AR4 – Tabela 35, considerando que atualmente este serviço já existe e é operado na Região de José Bonifácio efetuando a ligação entre José Bonifácio e Itaquera. O código efetua a ligação com o polo do sub-centro comercial de Itaquera e ainda permite a articulação em direção à região central da cidade, podendo portanto ser considerado como articulação regional. O serviço seria operado como reforço operacional do código 3.04.04 em operação contínua, pois faz a ligação entre a Cohab José Bonifácio e E.T. Itaquera favorecendo os deslocamentos da região em complemento ao código 3.04.04 que segue pela Rua São Teodoro, (alto de Itaquera). Sugerimos ainda a readequação do tipo de veículo a ser operado com ajuste de Frota de 06 Midionibus para 08 Básicos devido a demanda. Para tanto sugerimos também a troca entre esse código (4.11.17) com o código 3.04.15 da Tabela 35 – Lote AR4.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.182.

“Código 4.11.33 Jd. Nova Vitória - (Circular)”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D5, porém sugerimos sua transferência para Articulação Regional em AR4 – Tabela 35, considerando que atualmente este serviço já existe e é operado na Região de Iguatemi como serviço complementar ao código 3.04.11 já pertencente à tabela 35 de AR4.”

“Este código seria operado como reforço operacional e operação contínua do código 3.04.11 com ajuste do tipo de frota proposto. Sugerimos o ajuste de Frota de 3 Midionibus para 4

Básicos devido a demanda existente. Sugerimos ainda a troca entre esse código (4.11.33) com o código 3.04.15 da Tabela 35 – Lote AR4.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.183.

“Código 4.11.41 Prestes Maia – E. T. Itaquera”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D5 porém sugerimos sua transferência para Articulação Regional em AR4 – Tabela 35, considerando que atualmente este serviço já existe e é operado na Região de Cidade Tiradentes efetuando a ligação entre Cidade Tiradentes e Itaquera. O serviço seria operado como reforço operacional do código 3.04.06 e em operação contínua, pois atende e complementa a ligação entre a Inácio Monteiro e E.T. Itaquera favorecendo os deslocamentos da região para a área central da cidade, em continuidade ao serviço 3.04.06 que segue pela Av. dos Campanellas para a subcentralidade da Penha. Sugerimos também o ajuste de Frota de 5 Midionibus para 4 Básicos. Para dar efetividade a proposta, sugerimos ainda a troca entre esse código (4.11.41) com o código 3.04.15 da Tabela 35 – Lote AR4.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.184.

“Código 4.11.44 Term. Cidade Tiradentes – Guaianazes.”

“O serviço está classificado em D5, porém sugerimos que o mesmo seja transferido para AR4 considerando que a linha opera articulação regional atualmente e que as ligações entre vias de seu trajeto permite ser operada como articulação regional. Sugerimos ainda o ajuste de 07 para 12 veículos básicos em virtude das demanda existente neste trecho.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.185.

“Código 4.11.48 Term. Cidade Tiradentes – Barro Branco (Circular).”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D5, e sugerimos que o mesmo seja mantido em D5 conforme edital”

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

10.186.

“Código 4.11.49 Term. Cidade Tiradentes – Barro Branco (Circular).”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D5, e sugerimos que o mesmo seja mantido em D5 conforme edital”

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

10.187.

“Código 4.11.54 Vila Yolanda – Metalúrgicos”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D5, e sugerimos que o mesmo seja mantido em D5 conforme edital”

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

10.188.

“Código 4.13.01 Jd. da Conquista – Term. São Mateus”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D5 porém sugerimos sua transferência para Articulação Regional em AR4 – Tabela 35, considerando que atualmente este serviço já existe e é operado na Região de Iguatemi efetuando a ligação entre Iguatemi e São Mateus a exemplo do código 3.04.16 da Tabela 35 de AR4 que também efetua ligação de outro bairro da região com o Terminal São Mateus. O código pode operar como reforço operacional em operação contínua do código 3.04.16. Sugerimos o ajuste de Frota de 15 para 12 Veículos Básicos. Para tanto sugerimos também a troca entre esse código (4.13.01) com o código 3.04.19 – da Tabela 35 – Lote AR4.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.189.

“Código 4.13.02 Jd. Limoeiro – Term. São Mateus”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D5, porém sugerimos sua transferência para Articulação Regional em AR4 – Tabela 35, considerando que atualmente este serviço já existe e é operado na Região de Iguatemi executando a ligação entre Iguatemi e São Mateus a exemplo do código 3.04.16 da Tabela 35 de AR4 que também efetua ligação de outro bairro da região com o Terminal São Mateus. O código poderia operar como reforço operacional em operação contínua do código 3.04.16. Para tanto sugerimos a troca entre esse código (4.13.02) com o código 3.04.19 – da Tabela 35 – Lote AR4.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.190.

“Código 4.13.12 Jd. Sto. André – Term. São Mateus.”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D7, porém sugerimos sua transferência para Articulação Regional em AR4, considerando que atualmente este serviço já existe e é operado na Região de Pq. São Rafael efetuando a ligação entre São Rafael e São Mateus. O código operaria como reforço operacional do código 5.02.15 o qual também solicitamos que seja transferido para AR4. Ajuste de Frota de 07 para 12 Veículos Básicos devido a demanda existente. Para tanto, sugerimos que o Código 4.11.58 da Tabela 44 –

Lote D5 seja transferido como troca para o Lote D7 da Tabela 46, uma vez que este código corresponde à operação local do lote D7 e possibilitaria a compensação da movimentação de frota.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.191.

“Código 4.11.61 Term. São Mateus – Jd. Rodolfo Pirani”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D7, porém sugerimos sua transferência para Articulação Regional na Tabela 35 em AR4, considerando que atualmente este serviço já existe e é operado na Região de Pq. São Rafael efetuando a ligação entre São Rafael e São Mateus. O código seria operado como reforço operacional do código 5.02.15 o qual também solicitamos que seja transferido para AR4 – Tabela 35. Sugerimos o ajuste de Frota de 4 Midionibus para 4 Básicos. Para tanto, sugerimos ainda que o Código 4.11.58 da Tabela 44 – Lote D5 seja transferido para o Lote D7 da Tabela 46 como troca, uma vez que este código corresponde à operação local do lote D7.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.192.

“Código 4.11.62 Term. São Mateus – Jd. Rodolfo Pirani”

“O serviço está classificado como Local de Distribuição em D7, porém sugerimos sua transferência para Articulação Regional em AR4, considerando que atualmente este serviço já existe e é operado na Região de Pq. São Rafael articulando a ligação entre São Rafael e São Mateus. O código seria operado como reforço operacional do código 5.02.15 o qual também solicitamos que seja transferido para AR4. Ajuste de Frota de 3 Midionibus para 4 Básicos. Para tanto, sugerimos que o Código 4.11.58 da Tabela 44 – Lote D5 seja transferido para o Lote D7 da Tabela 46 como troca, uma vez que este código corresponde à operação local do lote D7.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.193.

“Código 3.04.18 Ipiranga – Vila Matias”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR4. Sugerimos que seja transferido para Articulação Regional no Lote AR5, uma vez que a linha tem seu percurso totalmente no Lote AR5.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.194.

“Código 3.05.01 - Hospital Sapopemba - Metrô Bresser.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos que seja classificado em D7 por ter estas características.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.195.

“Código 3.05.02 - Jardim Elba - Parque do Ibirapuera.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos que seja classificado em D7 por ter estas características.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto a transferência para o lote D7. A sugestão de tecnologia foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

10.196.

“Código 3.05.03 - Jardim Imperador - Metrô Belém.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos alteração para o Lote D7 por apresentar esta característica.”

Resposta: Não procede, pois não atende o decreto no seu art. 12, item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.197.

“Código 3.05.04 - Jardim Imperador – Metrô Belém.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos alteração para o Lote D7 por apresentar esta característica.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto no seu art. 12, item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.198.

“Código 3.05.05 - Jardim São Francisco - Metrô Itaquera..”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos transferência para AR4 devido ao fato de que o serviço opera 80% de seu trajeto em AR4.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.199.

“Código 3.05.06 - Jardim Vila Carrão - Terminal Vila Carrão.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos que seja transferido para o Lote AR4, devido ao fato do itinerário apresentado no edital se encontrar 100% dentro da área de operação para AR4”

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

10.200.

“Código 3.05.07 - Mascarenhas de Moraes - Shopping Aricanduva.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos que seja classificado em D7 por ter estas características.”

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

10.201.

“Código 3.05.08 - Metrô Tatuapé - Terminal Vila Prudente.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos que seja classificado em D7 por ter estas características.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.202.

“Código 5.02.15 - Jardim Santo André - Metrô Carrão.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos que transferência para AR4 se deve ao fato de que o serviço opera 73% de seu trajeto em AR4.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.203.

“Código 5.02.17 - Terminal Sapopemba - Metrô Belém.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos que seja classificado em D7 por ter estas características.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto em seu art. 12, item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.204.

“Código 3.05.17 - Terminal Sapopemba - Metrô Carrão.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos que transferência para AR4 se deve ao fato de que o serviço opera 87% de seu trajeto em AR4.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.205.

“Código 3.05.20 - Terminal Sapopemba - Metrô Carrão.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR5. Sugerimos que seja classificado em D7 por ter estas características.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.206.

“Código 2.22.01 - Hospital Itaim – Guaianazes.”

“O serviço está classificado como Estrutural Perimetral Lote E2. Sugerimos que seja alterada a quantidade da frota de 11 para 20 veículos para atender a demanda existente e o cumprimento do intervalo proposto, alteração da tecnologia de Padron LE para Básico devido a estrutura do viário no Terminal Principal não comportar veículos de grande porte.”

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

10.207.

“Código 1.02.02- Jardim Camargo Velho - Terminal Parque Dom Pedro II.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos que seja alterada a tecnologia proposta de Articulado (23,0 m) para Padron LE devido às condições viárias (Rua Manoel Alves Pimentel ser uma via estreita e a Rua Vitória do Espírito Santos não possui estrutura para suportar veículos de grande porte).”

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

10.208.

“Código 2.22.02 - Terminal Cidade Tiradentes - Terminal São Miguel (via Av. Nordestina).”

“O serviço está classificado como Estrutural Perimetral Lote E2. Sugerimos que a operação deste serviço seja alterado, ligando o Terminal Cidade Tiradentes até CPTM Guaianazes, e que se mantenha a operação da atual Linha 2059-10 São Miguel - Guaianazes (via Av. Nordestina) que não consta no Edital com a mesma classificação no Lote E2. Observamos que a Av. Nordestina no trecho compreendido entre a Av. Mohamed Ibrahim Saleh ,e Rua Maria Cândida ficará desatendida.”

“Sugerimos também que a tecnologia da frota para a linha 2059-10 seja alterada para 19 veículos Básicos.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.209.

“Código 2.22.03 - Terminal São Miguel – Guaianazes.”

“O serviço está classificado como Estrutural Perimetral Lote E2. Sugerimos que seja alterado seu itinerário, conforme segue:

Sentido Ida: normal até Av. Dep. Dr. José Aristodemo Pinotti, Acesso, Rua Clodomiro Pascoal, Rua Benjamim Capusso, Av. Flamingo, Av. Nordestina, prosseguindo normal.

Sentido Volta: Normal até Av. Nordestina, Av. Flamingo, Av. Benjamim Capusso, Av. Coca, Acesso Av. Dep. Dr. José Aristodemo Pinotti, prosseguindo normal.

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito e será incorporado ao edital quanto à alteração de itinerário (VIA Av. Nordestina) e quanto a sugestão de tecnologia foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

10.210.

“Código 1.02.04 - Terminal São Miguel - Terminal Parque Dom Pedro II.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos que seja alterada a quantidade da frota de 27 para 30 veículos para atender a demanda existente e os intervalos propostos no Edital.”

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

10.211.

“Código 2.22.04 -Terminal São Miguel - Terminal Cid. Tiradentes.”

“O serviço está classificado como Estrutural Perimetral Lote E2. Sugerimos que seja alterado seu TS para CPTM Guaianazes, alterando seu itinerário da seguinte forma:

Sentido Ida: Normal até Av. Pires do Rio, Viad. Cassiano Gabus Mendes, Av. José Pinheiros Borges, Ac. Rampa Descendente Av. José Pinheiro Borges, Ac. Acesso A E.T. Itaquera, R. Lagoa Salgada, Ac. Acesso A, R. Dr. Aureliano Barreiros, Av. David Domingos Ferreira, Av. José Pinheiro Borges, Rua Vinte e Um, Rua Copenhagen, Plat. CPTM Guaianazes Lado Norte.

Sentido Volta: Plat. CPTM Lado Norte, Rua Copenhagen, Rua Benedito Leite de Ávila, Rua Copenhagen, Av. José Pinheiro Borges, Ac. Rampa Descendente Av. José Pinheiro Borges, Ac. Acesso A E.T. Itaquera, R. Lagoa Salgada, Av. Pires do Rio, prosseguindo Normal.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.212.

“Código 2.22.05 - Terminal Sapopemba - Terminal São Miguel (via Av. Pires do Rio).”

“O serviço está classificado como Estrutural Perimetral Lote E2. Sugerimos que seja alterada a quantidade de frota de 22 para 25 veículos, para que sejam cumpridos os intervalos propostos no Edital.”

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

10.213.

“Código 2.22.07 - Cid. Tiradentes - CPTM Guaianazes.”

“O serviço está classificado como Estrutural Perimetral Lote E2. Sugerimos que seja transferido para o Lote D5 por apresentar características de ligação local Distribuidora.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.214.

“Código 1.02.09- Inácio Monteiro - Terminal Parque Dom Pedro II.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos alteração da frota, considerando que o viário do bairro não permite o tráfego de veículos de grande porte por serem estreitas e não possuírem estrutura, de articulado (23,0 m) para Padron LE.”

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

10.215.

“Código 2.22.09 Terminal São Mateus - Metrô Itaquera.”

“O serviço está classificado como Estrutural Perimetral Lote E2. Sugerimos que seja transferido para o Lote D5 por apresentar características de ligação local.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.216.

“Código 1.02.10- E.T. Itaquera - Terminal Parque Dom Pedro II.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos que seja alterada a quantidade de frota de 35 para 46 para atender a demanda existente.”

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

10.217.

“Código 2.22.10 -Terminal São Mateus - Terminal São Miguel (via Jacu Pêssego).”

“O serviço está classificado como Estrutural Perimetral Lote E2. Sugerimos alteração de tecnologia de Padron LE para Articulado (23m) em função da demanda existente e alteração

da quantidade de frota de 20 para 24 veículos, a fim de atender os intervalos propostos no Edital.”

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

10.218.

“Código 1.02.11 - Terminal Cid. Tiradentes - Metrô Penha”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos alteração do Tipo de Linha para Articulação Regional Lote AR4, face às características operacionais da linha.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.219.

“Código 2.22.11- Terminal São Mateus - CPTM Itaim Paulista.”

“O serviço está classificado como Estrutural Perimetral Lote E2. Sugerimos que seja alterada a quantidade da frota de 20 para 25 veículos, afim de que sejam cumpridos os intervalos entre partidas propostos no Edital.”

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

10.220.

“Código 1.02.12 - Terminal Cid. Tiradentes - Metrô Tatuapé.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos alteração para Articulação Regional Lote AR4 pelas características operacionais da linha.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.221.

“Código 3.05.14 - Terminal São Mateus - Terminal Parque Dom Pedro II.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos que seja alterada a quantidade da frota de 22 para 26 veículos para que se possa atender os intervalos propostos no Edital.”

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

10.222.

“Código 1.02.15 - Itaim Paulista - Terminal Parque Dom Pedro II.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2, linha contínua. Sugerimos alteração para o Lote AR3, Reforço Estrutural nos picos, com tecnologia Padron LE, com

Modelo Operacional Direcional, O atendimento já existe e no Edital está invertido pelo código 5.02.02 do Lote AR3 tabela 34.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.223.

“Código 1.02.18 - Terminal São Mateus - Metrô Belém.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos alteração de tecnologia de Articulado (23,0 m) para Padron LE, uma vez que o viário da linha não possui estrutura para o tráfego de veículos de grande porte.”

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

10.224.

“Código 3.05.18 - Terminal Sapopemba - Terminal Princ. Isabel.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos que seja alterada a quantidade da frota de 14 para 25 veículos, para atender os intervalos estipulados no Edital.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito não aceito quanto a transferência de lote e quanto a sugestão de frota foi analisada pela área técnica e sanada no edital

10.225.

“Código 1.02.19 - Terminal São Mateus - Metrô Carrão.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos que seja alterada a frota de 15 para 18 veículos para que sejam cumpridos os intervalos propostos no Edital.”

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

10.226.

“Código 1.02.22 - Terminal Sapopemba - Terminal Parque Dom Pedro II.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial Lote E2. Sugerimos que seja alterada a quantidade da frota de 16 para 20 veículos, para que sejam cumpridos os intervalos estipulados no Edital.”

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

10.227.

“Código 1.02.23 - Terminal Vila Prudente - Metrô Bresser.”

“O serviço está classificado como Estrutural Radial em Lote E2. Sugerimos que seja transferido para Lote D7 Articulação Regional devido apresentar características de ligação local.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.228.

“Código N332-11 - Vila Cisner (CPTM USP) - Terminal A. E. Carvalho.”

“O serviço está classificado como Serviço Noturno em Lote E2. Sugerimos que seja reclassificado em Lote D4 devido a Linha apresentar esta característica.”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao edital no lote D4

“Código 3.04.05 - Guaianazes - Terminal Vila Carrão.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR4. Sugerimos reclassificação para Estrutural Perimetral Lote E2 devido apresentar características.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.229.

“Código 3.04.13 - Metrô Itaquera – CERET.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR4. Sugerimos reclassificação para Estrutural Perimetral Lote E2 devido apresentar características.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.230.

“Código 3.04.14 - Metrô Itaquera - Terminal Vila Carrão.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR4, sugerida frota com 8 veículos tecnologia básico. Sugerimos reclassificação para Estrutural Perimetral Lote E2 devido apresentar estas características, com ajuste de frota para 11 veículos para atender a demanda existente.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

10.231.

“Código 3.04.20 - Jardim Marília - Terminal Parque Dom Pedro II.”

“O serviço está classificado como Articulação Regional no Lote AR4.”

“Sugerimos reclassificação para Estrutural Perimetral Lote E2 devido apresentar características.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

11.1.

“LINHAS: 756- 21 / A756-10 (azul): [...] O atual trajeto segue pela Av. Morumbi e, a proposta é que o ônibus tenha seu percurso alterado para adentrar nas ruas próximas ao Real Parque [...]”

<p>1. LINHA: 756 – 21 (azul)</p> <p>Jardim João XXIII / Shopping Morumbi</p> <p>LINHA: 756- 10</p> <p>João Paulo VI / Terminal Santo Amaro</p>	<p>-Av. Morumbi</p> <p>- R. João Candido de Azevedo Marques</p> <p>-R. Margarida Galvão</p> <p>-R. Adalivi de Toledo</p> <p>-Barão de Melgaço</p> <p>-Barão de Iguatemi</p> <p>-Durquesa de Goiás</p> <p>-Ministro Nelson Hungria</p> <p>-Av. Morumbi</p>
--	---

Resposta: Pleito aceito e será incorporado ao edital.

11.2.

“LINHA: 6418-10 (laranja): [...] Portanto, se propõe que a linha 6418-10, tenha seu percurso alterado para sanar as necessidades hoje existentes.”

“A proposta é que o longo percurso que não é utilizado para acessar equipamentos escolares, saúde, lazer ou cultural seja modificado. Com alteração da linha, este novo itinerário, propiciará utilização das Escolas Estaduais Osvaldo Aranha Localizada na rua Portugal, 859 – Brooklin e a Escola Professor Ennio Voss, localizada na rua Portugal, 1220 – Brooklin. Proposto, pretende-se diminuir o tempo do percurso e otimizar os acessos, principalmente, os acima mencionados.”

<p>2. LINHA: 6418-10 (laranja)</p> <p>Real Parque / Brooklin Novo</p>	<p>-Av. Nações Unidas</p> <p>-R. Miguel Sutil</p> <p>-R. Francisco Dias Velho</p> <p>-R. Gabriel de Lara</p> <p>-R. Ribeiro do Vale</p> <p>-R. Padre José dos Santos</p> <p>-Av. Santo Amaro</p> <p>-R. Roque Petrela</p>
--	---

	-Av. Portugal -Av. Morumbi
--	-------------------------------

Resposta: Não procede, coberta parcialmente pela linha 4.16.23.

11.3.

“LINHA CIRCULAR (vermelha): Esta linha é uma proposta de circular para que atenda as duas áreas Real Parque e Panorama proporcionando acesso da demanda até a Estação Morumbi da CPTM conseqüentemente ao Metrô e demais linhas de ônibus.”

3. LINHA CIRCULAR (vermelha)	Travessa Barão de Iguatemi Av. Barão de Melgaço R. Adalivia de Toledo R. Margarida Galvão R. Joaquim de Azevedo Marques Av. Morumbi Av. Doutor Alberto Penteado R. das Begônias R. Inocência Nogueira R. Padre José Marginal Pinheiros Ponte Nova Morumbi Av. João Doria Av. Nações Unidas Av. Jornalista Roberto Marinho Av. Chucri Zaidan R. Ministro Nelson Hungria Av. Duqueza de Goiás Travessa Barão de Iguatemi
-------------------------------------	--

Resposta: Pleito aceito e será incorporado ao edital.

11.4.

“746 R -10 (Verde): Esta linha permanece para que continuem tendo acesso à rede serviços bancários, supermercados entre outro.”

Resposta: A linha consta do edital com numero 4.16.24.

12.1.

“[...] sugiro a implantação de linhas de ônibus no terminal do metrô de Vila Prudente, para o bairro da Agua Rasa.”

Resposta: Não procede, pois o trecho coberto pelas linhas 4.01.18 e 4.01.21.

13.1.

“Código 4.13.23 - “Vila Califórnia – Terminal São Mateus” (213C/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, estamos de acordo com as características operacionais estipuladas no Edital-2015. Porém, com uma frota de 12 veículos básicos, para prestar um melhor atendimento para os habituais usuários.”

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

13.2.

“Código 4.13.15 - “Pq. Bancário - Vila Prudente” (3021-10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, estamos de acordo com as características operacionais estipuladas no Edital-2015;”

“A frota estipulada na minuta do edital de 7 veículos midi ônibus, não irá atender o intervalo máximo permitido que é de 12 minutos. Portanto propomos que esta linha opere com uma frota de 9 veículos do tipo Midi ônibus, proporcionando assim um intervalo médio de 10 minutos.”

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

13.3.

“Código 4.13.13 - “Jardim São Francisco - Terminal São Mateus” (3098-10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter as características atuais como “3098/10 como Jardim São Francisco – Shopping Aricanduva”, haja vista ser uma ligação importante via Jd. Rodolfo Pirani com o centro comercial da Av. Mateo Bei e Pólo Comercial do Shopping Aricanduva, onde há inúmeros bancos, hospitais, clínicas e lojas de interesses diversos, com sua frota atual de 14 veículos do tipo Midi ônibus.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.4.

“Código 4.11.58- “Hospital São Mateus – Jardim da Conquista” (3099-10)”

“O serviço está classificado Local Distribuição no D5, porém, propomos que a mesma seja reclassificada em D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo com o interesse público”, além disso, alterar seu

ponto de controle para o Jardim Nove de Julho, tendo em vista as recentes mudanças de circulação viária em sua atual localização.”

“Com a alteração proposta para o Jardim Nove de Julho, propomos que esta linha passe a operar com uma frota de 15 veículos do tipo Midi ônibus.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.5.

“Código 4.13.24 - “Vila Industrial – Terminal Vila Prudente” (3112-10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, porém, propomos manter suas características atuais, ou seja, “Vila Industrial - Metrô Belém”, haja vista ser a única ligação importantíssima da Vila Industrial com o Sistema Metroviário da linha Vermelha e o centro comercial e empresarial existente no largo São José do Belém e imediações, além da transposição dos habituais usuários com a região Norte naquela estação.”

“A frota estipulada na minuta do edital de 7 veículos não atenderá as necessidades atuais da linha. Propomos que esta opere com uma frota de 18 veículos midi ônibus mantendo assim o intervalo atual de 10 minutos.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.6.

“Código 4.13.27- “Hospital Ipiranga – Terminal Sapopemba” (364A-10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, estamos de acordo com as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital de 11 veículos básicos, alterar a tecnologia da frota para 13 Midi Ônibus mantendo o intervalo atual de 10 minutos.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.7.

“Código 4.12.24 - “Terminal Sapopemba – Shopping Aricanduva” (364A-10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 11 veículos básicos, alterar a tecnologia da frota para 11 midi ônibus, mantendo o intervalo médio de 7 minutos.”

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

13.8.

“Código 4.13.09 - “Jd. Guairacá – Terminal Vila Prudente” (373M/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, de acordo com as características operacionais estipuladas no Edital-2015. Porém alterar o seu Terminal Principal para a Rua Serra Redonda s/n, prestando atendimento mais abrangente no interior do bairro Jd. Guairacá visto a construção de condomínios residenciais.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.9.

“Código 4.11.59 - “Jd. Itápolis – Terminal Vila Prudente” (373T/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, porém, propomos que a mesma seja mantida até o Metrô Bresser, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo com o interesse público”. E atende o descrito no Artigo 10, inciso 2º, parágrafos II, III, IV e V “atendem o deslocamento de amplitude mediana no setor D7 (80% dentro da Bacia D7) e devido o grande interesse dos usuários em direção a região da Mooca e imediações (Hospital Cema e Hospital São Cristóvão, Faculdade São Judas e etc.).”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 10 veículos básicos, propomos manter a frota atual de 25 veículos Midi Ônibus mantendo o intervalo atual de 6 minutos.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.10.

“Código 1.02.23 - “Terminal Vila Prudente - Metrô Bresser” (Nova)”

“Com a permanência da operação da linha 373T-10 “Jardim Itápolis – Metrô Bresser”, propomos o cancelamento do serviço de código 1.02.23.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.11.

“Código 4.01.21- “Vila Califórnia - Metrô Tatuapé” (4025/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015. Porém, com uma frota de 14 veículos Midi ônibus, para prestar um melhor atendimento para os habituais usuários.”

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

13.12.

“Código 4.13.06- “Hospital São Mateus – Jardim Santo André” (4027/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 15 veículos básicos, propomos manter a frota atual de 25 veículos midi ônibus, mantendo o intervalo atual de 5 minutos.”

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

13.13.

“Código 4.13.05- “Fazenda da Juta – Terminal São Mateus” (4030/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter suas características atuais, ou seja, Fazenda da Juta - Shopping Aricanduva, haja vista ser uma ligação da Fazenda da Juta e Sapopemba com o centro comercial da Av. Mateo Bei, Rio das Pedras e o Pólo Comercial do Shopping Aricanduva, onde há inúmeros bancos, hospitais, clínicas e lojas de interesses diversos;”

“A frota do edital é de 5 veículos Midi ônibus, porém, o viário no interior do bairro Fazenda da Juta, são vias estritamente residenciais com topografias irregulares, portanto propomos que esta passe a operar com 14 veículos do tipo Mini ônibus mantendo assim o intervalo médio de 8 minutos.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.14.

“Código 4.13.19 - “Pq. Santa Madalena – Metrô Tamanduateí” (4031/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015. A frota estipulada na minuta do edital é de 16 veículos midi Ônibus, propomos manter a frota atual de 20 veículos midi ônibus mantendo o intervalo atual de 8 minutos.”

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

13.15.

“Código 4.13.10- “Jd. Guairacá – Nova Conquista” (4033/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 12 veículos midi ônibus, propomos a frota de 14 veículos midi ônibus com intervalo de 10 minutos.”

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

13.16.

“Código 4.01.22- “Vila Industrial – Metrô Tatuapé” (414P/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 11 veículos do tipo básico, propomos a frota de 15 veículos midi ônibus com intervalo de 9 minutos;”

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

13.17.

“Código 4.02.14- “Sacomã – Metrô Santa Cruz” (4716/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D8, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 10 veículos Midi ônibus, propomos a frota de 14 veículos midi ônibus com intervalo de 7 minutos;”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.18.

“Código 4.01.03- “Mooca – Metrô Tatuapé” (4726/10)”

“O serviço está classificado como Articulação Regional AR0, porém, propomos que a mesma seja reclassificada como D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo com o interesse público”, sendo que esta linha atende especificamente o Hospital Cema e o São Luís para o Metrô Tatuapé.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 7 veículos básicos, propomos a frota de 11 veículos midi ônibus com intervalo de 7 minutos;”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.19.

“Código 4.01.04 - “Mooca – Metrô Tatuapé” (4726/31)”

“O serviço está classificado como Articulação Regional AR0, porém, propomos que a mesma seja reclassificada como D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo com o interesse público”, sendo que esta linha atende especificamente o Hospital Cema e o São Luís para o Metrô Tatuapé.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 3 midi ônibus, propomos a frota de 3 veículos midi ônibus.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.20.

“Código 4.02.21- “Vila Moraes – Metrô Saúde” (4734/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D8, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 15 veículos básicos, propomos a frota de 22 veículos midi ônibus com intervalo de 6 minutos, pois na parte baixa do bairro de Vila Moraes para o acessar a Av. Padre Arlindo Vieira, as vias apresentam topografias irregulares e estreitas, o que impossibilita sua operação com veículos do tipo básico.”

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

13.21.

“Código inexistente- “Jd. Vera Cruz – Metrô Carrão” (4735/10)”

“Essa linha não foi considerada na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo 2015, atualmente ser operada no contrato emergencial sob o numero de 4735/10 “Jd. Vera Cruz – Metrô Carrão”, sugerimos que seja mantida, haja vista ser uma ligação do interior do bairro Jd. Vera Cruz com o centro comercial da Av. Mateo Bei e o Pólo Comercial do Shopping Aricanduva, onde há inúmeros bancos, hospitais, clinicas e lojas de interesses diversos e ao Metrô Carrão.”

“Propomos a frota de 10 veículos básicos com intervalo de 10 minutos;”

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.13.13 e 1.02.19.

13.22.

“Código 4.14.02- “Hospital Heliópolis – Terminal Sacomã” (5020/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D8, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 4 veículos Midi Ônibus, propomos a frota de 6 veículos Midi ônibus com intervalo de 6 minutos;”

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

13.23.

“Código 4.14.05 - “Jardim Patente – Terminal Sacomã” (5029/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D8, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 6 veículos Básicos, propomos a frota de 12 veículos Midi ônibus, com intervalo de 6 minutos.”

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

13.24.

“Código 4.13.21 - “Terminal Sapopemba – Terminal Vila Prudente” (5142/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 12 veículos Básicos, propomos a frota de 17 veículos Midi ônibus com intervalo de 6 minutos.”

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

13.25.

“Código inexistente- “Jd. Itápolis – Terminal Sacomã” (514T/10)”

“Essa linha não foi considerada na minuta do Edital de Licitação do Transporte Coletivo 2015, e atualmente ser operada no contrato emergencial sob o numero de 514T/10 “Jd. Itápolis – Terminal Sacomã”, sugerimos que seja mantida, porém, como “Jardim Itápolis - Terminal Vila Prudente”, sendo um reforço operacional continuo da linha 4.11.59.”

“Propomos a frota de 10 veículos Midi Ônibus com intervalo de 10 minutos;”

Resposta: Não procede, pois é coberta pela linha 4.11.59.

13.26.

“Código 3.05.07 - “Mascarenhas de Moraes – Shopping Aricanduva” (524M/10)”

“O serviço está classificado como Articulação Regional AR5, porém, propomos que a mesma seja reclassificada como D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo com o interesse público”, sendo que no interior do bairro Mascarenhas de Moraes as vias internas apresentam topografias com curvas acentuadas não comportando assim a tecnologia de veículos do tipo Básico.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 10 veículos Básicos, propomos a frota de 22 veículos Midi ônibus com intervalo de 5 minutos.”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao edital quanto à classificação, com relação à sugestão de frota apresentada, foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

13.27.

“Código 3.05.01 - “Hospital Sapopemba – Metrô Bresser” (573H/10)”

“O serviço está classificado como Articulação Regional AR5, porém, propomos que a mesma seja reclassificada como D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo com o interesse público”, e atende o descrito no Artigo 10, inciso 2º, parágrafos II, III, IV e V “atendem o deslocamento de amplitude mediana no setor D7 (80% dentro da Bacia D7).”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 10 veículos Básicos, propomos a frota de 20 veículos Básicos com intervalo de 5 minutos.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.28.

“Código 3.05.20 - “Terminal Sapopemba – Metrô Carrão” (573T/10)”

“O serviço está classificado como Articulação Regional AR5, porém, propomos que a mesma seja reclassificada como D7, considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º - “As Linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o poder concedente atribuí-las as concessionárias de acordo com o interesse público”, e atende o descrito no Artigo 10, inciso 2º, parágrafos II, III, IV e V “atendem o deslocamento de amplitude mediana no setor D7 (80% dentro da Bacia D7), e mantendo o atual itinerário da linha 573T/10 no interior do bairro Jd. Tietê, Jd. Sapopemba e o Hospital São Mateus.”

“A frota estipulada na minuta do edital é de 15 veículos Básicos, propomos a frota de 24 veículos Midi ônibus com intervalo de 6 minutos mantendo a frequência da linha.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.29.

“Código 4.13.14 - “Jd. Walkiria – Terminal Sapopemba” (574W/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter suas características atuais, ou seja, “Jd. Walkiria - Metrô Belém”, visto ser uma das principais ligações do Jardim Grimaldi ao Bairro de Vila Formosa, Faculdade Cruzeiro do Sul, Shopping Anália Franco e o centro comercial e empresarial existente no largo São José do Belém e imediações, além da transposição dos habituais usuários com a Região Norte naquela estação.”

“A frota estipulada na minuta do edital de 6 veículos midi ônibus, manter a frota atual de 14 veículos midi ônibus mantendo o intervalo atual de 10 minutos.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.30.

“Código 3.05.02 Jd. Elba – Ibirapuera (476G/10)”

“O serviço acima está classificado como Articulação Regional em AR5, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado como Local Distribuidora e incluído no Lote D7, considerando que atualmente este serviço já existe e tem a função de alimentação do sistema Estrutura sendo que também a frota apresentada é de veículos Padron LE, e como a linha não corresponde a esta tipologia de frota, sugerimos que a classificação de tipologia seja ajustada para Básico, e que a quantidade de veículos seja atualizada de 31 Padron LE para 31 Básico, para diminuir o tempo de percurso e o intervalo, visando melhor atender o usuário da região.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à transferência para o lote D7. quanto à sugestão de tecnologia foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

13.31.

“Código 5.02.17 Terminal Sapopemba – Metrô Belém (574R/10)”

“O serviço acima está classificado como Articulação Regional em AR5, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado como Local Distribuidora e incluído no Lote D7, considerando que atualmente este serviço já existe e tem a função de alimentação do sistema Estrutural, sendo que também a frota apresentada é de veículos Padron LE, e como a linha não corresponde a esta tipologia de frota, sugerimos que a classificação de tipologia seja ajustada para Básico, e que a quantidade de veículos seja atualizada de 15 Padron LE para 18 Básico, para diminuir o tempo de percurso e o intervalo, visando melhor atender o usuário da região”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.32.

“Código 4.13.25 Vila Industrial – Vila Prudente (476G/41)”

“Solicitamos o retorno para o Metrô V. Mariana, considerando que atualmente este serviço já existe, e atende o deslocamento dos usuários da Vila Industrial a outras regiões e alterar a frota de Midiônibus para Básico, e a quantidade de veículos de 8 Midiônibus, para 9 Básico, visando melhor atender os usuários da região.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.33.

“Código 4.13.22 Vila Alpina – Term. Vila Prudente (573A/10)”

“Solicitamos o retorno para o Metrô Bresser, considerando que atualmente este serviço já existe, e atende o deslocamento dos usuários da Vila Alpina para outras regiões e alterar a frota de Midiônibus para Básico, e a quantidade de veículos de 6 Midiônibus, para 18 Básico, visando melhor atender os usuários da região.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.34.

“Código 3.05.03Jd. Imperador – Metrô Belém (3746/10)”

“O serviço acima está classificado como Articulação Regional em AR5, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado como Local Distribuidora e incluído no Lote D7, considerando que atualmente este serviço já existe e tem a função de alimentação do sistema Estrutural.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.35.

“Código 3.05.04 Jd. Imperador – Metrô Belém (3746/31)”

“O serviço acima está classificado como Articulação Regional em AR5, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado como Local Distribuidora e incluído no Lote D7, considerando que atualmente este serviço já existe e tem a função de alimentação do sistema Estrutural.”

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.36.

“Código 4.11.57 Divisa de São Caetano – Terminal São Mateus (574C/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter suas características atuais, ou seja, “Divisa de São Caetano – Terminal São Mateus”. A frota estipulada na minuta do edital e de 9 veículo Midi ônibus, alterar para 13 veículo básicos, mantendo o intervalo atual e atender a demanda existente.”

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

13.37.

“Código 4.01.18 Divisa de São Caetano – Metro Tatuapé (575A/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter suas características atuais, ou seja, “Divisa de São Caetano – Metro Tatuapé”. A frota estipulada na minuta do edital é de 12 veículos Midi Ônibus, propomos alterar para 13 veículos básicos, mantendo o intervalo atual, e atender a demanda existente.”

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

13.38.

“Código 4.01.18 Vila Prudente – Metro Tatuapé (Nova)” (3.05.08)

“O serviço acima está classificado como Articulação Regional em AR5, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado como Local Distribuidora e incluído no Lote D7, considerando que atualmente este serviço já existe e tem a função de alimentação do sistema Estrutural.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.39.

Cod	Linha	Atual	Transferir para
4.01.19	Jardim Iva - Metrô Tatuapé	3762-10	D6
4.11.61	Terminal São Mateus - Jardim Rodolfo Pirani	4015-10	AR4
4.11.62	Terminal São Mateus - Jardim Rodolfo Pirani	4016-10	AR4
4.13.12	Jardim Santo André - Terminal São Mateus	4013-10	AR4
4.13.20	Terminal Sapopemba - Terminal São Mateus (via Jd. Tietê)	3054-10	D5

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto, em seu art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

13.40.

Codigo	Denominação	Linha Atual	Transferir Para
4.02.08	Jardim Celeste - Metrô Santa Cruz	4718-10	AR6
4.02.09	Jardim Climax - Metrô Vila Mariana	4708-10	AR6
4.02.10	Jardim Climax - Metrô Pça. da Árvore	4727-10	AR6
4.02.11	Jardim Maria Estela - Metrô Vila Mariana	4706-10	AR6
4.02.12	Jardim Maria Estela - Metrô Saúde	4717-10	AR6
4.02.13	Jardim São Savério - Metrô Vila Mariana	4709-10	AR6
4.02.15	Shopping Plaza Sul - Metrô Pça. da Árvore	4721-10	AR6
4.02.16	Terminal Sacomã - Metrô Vila Mariana	nova	AR6
4.02.17	Vila Brasilina - Shopping Ibirapuera	4725-10	AR6
4.02.18	Vila das Mercês - Objetivo UNIP	4032-10	AR6
4.02.19	Vila Livieiro - Metrô Saúde	4732-10	AR6
4.02.20	Vila Livieiro - Metrô Saúde	4732-31	AR6
4.02.22	Jardim Climax - Metrô São Judas	4742-10	AR6
4.14.01	Água Funda - Terminal Sacomã	5021-10	AR6
4.14.03	Jardim Celeste - Terminal Sacomã	5036-10	AR6
4.14.04	Jardim Maria Estela - Terminal Sacomã	5030-10	AR6
4.14.07	Parque Bristol - Terminal Sacomã	5038-10	AR6
4.14.08	Terminal Sacomã - Vila Liviero	5034-31	AR6
4.14.12	Vila Brasilina - Terminal Sacomã	5033-10	AR6
4.14.13	Vila Livieiro - Terminal Sacomã	5034-10	AR6
N537-11	Vila Prudente - Metrô Vila Mariana	N537-11	AR6

“O serviço do lote D8 (4.02.08) JD. CELESTE - METRÔ STA.CRUIZ tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, atende a ligação com região central com percurso predominantemente fora do VEIO, sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.11) JARDIM MARIA ESTELA - METRÔ VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, e o atendimento a estações Alto do Ipiranga, Santos Imigrantes e Chácara Klabin do metrô que interligam os setores as centralidade, atendimento ao Museu do Ipiranga (centro histórico da cidade, subcentro com comércios, bancos, etc. com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.12) JARDIM MARIA ESTELA - METRÔ SAÚDE tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, interligam os setores as centralidades, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.13) JARDIM SÃO SAVERIO - METRÔ VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, e o atendimento a estação Sta. Cruz do metrô que interligam os setores as centralidade, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.15) SHOPPING PLAZA SUL - METRÔ PRAÇA DA ARVORE tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, interligam os setores as centralidades, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.16) TERMINAL SACOMÃ - VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, atendendo ao Museu do Ipiranga (centro histórico da cidade, subcentro com comércios, bancos, etc. com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 2.20.02 e 2.30.02), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.17) VILA BRASILINA - SHOPPING IBIRAPUERA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "2", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, atende áreas de grande capacitação, como exemplo Pq. Ibirapuera e estação Praça da Arvore do metrô, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.03 e 1.03.21), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.18) VILA DAS MERCES - OBJETIVO UNIP tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "2", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, caracterizando o VIA com atendimento nas estações Saúde e Praça da Arvore do Metrô, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02, 2.20.02 e 2.30.04), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.19) VILA LIVIEIRO - METRÔ SAÚDE tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "2", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.20) VILA LIVIEIRO - METRÔ SAÚDE tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "2", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.15) SHOPPING PLAZA SUL – METRÔ PÇA DA ÁRVORE tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "0", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.09) JARDIM CLIMAX - METRÔ VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, e o atendimento a estações Santos Imigrantes e Chácara Klabin do metrô que interligam os setores as centralidade, com transferências para linhas estruturais, como exemplo, 2.20.02 e 2.30.02), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.22) JARDIM CLIMAX - METRÔ SÃO JUDAS tem sua característica regional, Linha com origem no setor "14" com destino setor "1", cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, e o atendimento a estação Saúde do metrô que interligam os setores as centralidade, atendimento ao Zoológico e Jardim Botânico (centro de atratividade) com transferências para linhas estruturais, como exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.14.01) AGUA FUNDA – TERMINAL SACOMÃ. Atende a estação Alto do Ipiranga do metrô que interligam os setores as centralidade, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 2.30.02, 2.30.03 e 2.30.04) sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.14.03) JARDIM MARIA ESTELA – TERMINAL SACOMÃ. Atende a ligação com região central com percurso predominantemente fora do VEIO (Rod. Anchieta), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.14.01) VILA BRASILINA – TERMINAL SACOMÃ. Atende a estação Alto do Ipiranga do metrô que interligam os setores as centralidade, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 2.30.02, 2.30.03 e 2.30.04) , sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.14.03) JARDIM CELESTE – TERMINAL SACOMÃ. Atende a estação Alto do Ipiranga do metrô que interligam os setores as centralidade, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 2.30.02, 2.30.03 e 2.30.04) , sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.14.13) VILA LIVIEIRO – TERMINAL SACOMÃ. Atende a ligação com região central com percurso predominantemente fora do VEIO (Rod. Anchieta), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.02.08) TERMINAL SACOMÃ VILA LIVIEIRO –. Atende a ligação com região central com percurso predominantemente fora do VEIO (Caracterizando 70% do trecho pela Rod. Anchieta), sugerimos a transferência para AR6.”

“O serviço do lote D8 (4.14.07) PQ. BRISTOL – TERMINAL SACOMÃ. Atende a ligação com região central com percurso predominantemente fora do VEIO (Rod. Anchieta), sugerimos a transferência para AR6.”

Resposta: Não procede para a linha 4.02.18, linha local de distribuição (LLD) alimentadora do metrô (Praça da Árvore e Saúde).

Não procede para as linhas 4.02.08, 4.02.09, 4.02.10, 4.02.12, 4.02.13, 4.02.15, 4.02.19, 4.02.20, 4.02.22, 4.14.01, 4.14.03, 4.14.04, 4.14.07, 4.14.08, 4.14.12 e 4.14.13, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Não procede para a linha N537-11, pois não atende decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Procede para as linhas 4.02.11, 4.02.16 e 4.02.17, pleito aceito e será incorporado ao edital.

13.41:

“Código 4.13.26- “Vila Industrial-Vila Prudente” (3024-10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, estamos de acordo com as características operacionais estipuladas no Edital-2015;”

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

13.42:

“Código 4.13.17- “Parque Santa Madalena – Vila Prudente” (314J-10)”

O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, estamos de acordo com “as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.43:

“Código 4.14.06- “Metrô Tamanduateí – Metrô Alto do Ipiranga” (375V/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D8, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.44:

“Código 4.13.07- “Hospital São Mateus – Divisa de Mauá” (4028/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.45:

“Código 4.13.11- “Jardim Planalto – Vila Prudente” (4221/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.46

“Código 4.13.08- “Jardim Ester – Terminal Sapopemba” (425E/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.47:

“Código 4.00.08- “Vila Califórnia – Vila Prudente” (4284/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.48:

“Código 4.00.09- “Vila Industrial – Vila Prudente” (4286/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.49:

“Código 4.13.18- “Parque Santa Madalena – Vila Prudente” (4288/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.50:

“Código 4.02.07- “Heliópolis – Metrô Vila Mariana” (477U/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D8, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.51:

“Código 4.11.56 - “Conj. Teotônio Vilela - Jardim São Roberto” (5026/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.52:

“Código 4.00.10- “Conjunto Habitacional Heliópolis – Museu do Ipiranga” (5028/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D8, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.53:

“Código 4.14.09- “Vila Arapuá – Terminal Sacomã” (5031/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D8, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.54:

“Código 4.14.10- “Vila Arapuá – Terminal Sacomã” (5032/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D8, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.55:

“Código 4.14.11- “Vila Arapuá – Terminal Sacomã” (5035/10)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D8, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.56:

“Código 4.01.20 - “Parque São Lucas – Metrô Tatuapé” (524L/10)”

*“O serviço está classificado como Local Distribuidora em **D7**, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”*

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

13.57:

“Código 4.11.60 - “Jardim Tietê - Terminal Sapopemba” (573T/21)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

13.58:

“Código 5.02.16 - “Lar Nacional - Jardim Nove de Julho” (573T-31)”

“O serviço está classificado como Local Distribuidora em D7, propomos manter conforme as características operacionais estipuladas no Edital-2015.”

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

14.1.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.24);</p> <p>“Conexão Rio Bonito – CPTM Santo Amaro (via Guido Caloi)”</p>	<p>Possui uma estrutura melhor para Terminal Principal dentro do Terminal Guido Caloi (sanitários, espaço para refeição, estacionamento de ônibus, etc);</p> <p>As garagens da região sudoeste possui acesso a linha com quilometragem ociosa menor que as garagens da região sul;</p> <p>A linha possui maior parte do trajeto dentro dos setores da região sudoeste.</p> <p>Sugestão: transferir a linha para o AR7</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

14.2.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA
<p>Tabela 51: Dados referenciais da oferta do lote D12 (4.18.57);</p> <p>“Campo Limpo – Terminal Guarapiranga”</p>	<p>A linha possui maior parte do trajeto dentro dos setores da região sudoeste;</p> <p>Possui características de Articulação Regional, pois ligam 2 setores.</p> <p>Sugestão: transferir a linha para o AR7</p>

--	--

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

15.1.

“Solicitamos que as linhas 5.04.11, 5.04.02, 5.04.01, 5.04.03, 5.04.16, 5.04.12, 5.04.14, sejam atribuídas para o lote E4.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

15.2.

“Com relação aos itens 3.2.1 e 3.2.5, sugerimos ajustes da frota e tecnologia veicular para as seguintes linhas; 1.03.11 operar com 36 superarticulados de 23m, 1.04.03 – 35 superarticulados de 23m, 1.04.09 – 30 superarticulados de 23m, 1.03.12 – 30 superarticulados de 23m e 05 biarticulados, 1.04.01 – 35 superarticulados de 23m e 05 biarticulados, 1.04.04 – 18 superarticulados de 23m e 5 biarticulados, 1.04.02 – 24 superarticulados de 23m, 1.03.13 – 25 superarticulados de 23m e 5 biarticulados, 2.40.04 – 35 superarticulados de 23m e 10 biarticulados, 5.04.13 – 03 superarticulados de 23m, 5.04.09 – 05 superarticulados de 23m, 2.30.07 – 29 superarticulados de 23m e 06 biarticulados, 1.04.13 – 18 superarticulados de 23m e 5 biarticulados, 1.04.14 - 27 superarticulados de 23m e 05 biarticulados, 1.04.05 - 15 superarticulados de 23m e 20 biarticulados, 1.04.06 – 30 biarticulados, 1.04.07 – 19 superarticulados de 23m e 7 biarticulados, 1.03.14 – 33 superarticulados de 23m, 1.04.10 – 35 superarticulados de 23m, 1.04.11 – 35 superarticulados de 23m e 10 biarticulados, 1.03.09 – 25 superarticulados de 23m, 1.03.07 – 22 superarticulados de 23m, 2.40.03 – 27 superarticulados de 23m, 1.04.08 – 36 superarticulados de 23m e 7 biarticulados, 2.40.01 – 27 superarticulados de 23m, 1.04.12 – 22 superarticulados de 23m e 10 biarticulados, 1.03.10 - 25 superarticulados de 23m, 2.43.01 – 15 superarticulados de 23m e 10 biarticulados.”

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

15.3.

“A linha 5.04.11 é reforço da linha 1.04.03, sugerimos operar com a 13 superarticulados de 23m.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

15.4.

“A linha 5.04.16 é reforço da linha 2.40.04, sugerimos operar com a 6 superarticulados de 23m.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

15.5.

“A linha 5.04.12 é reforço da linha 1.04.05, sugerimos operar com 9 superarticulados de 23m.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

15.6.

“A linha 5.04.14 é reforço da linha 1.04.11, sugerimos operar com a 13 superarticulados de 23m.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

15.7.

“A linha 5.04.01 opera durante todo o seu percurso em faixas exclusivas e corredores de ônibus. Sugestão: frota a ser operada: 19 superarticulados de 23m.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

15.8.

“A linha 5.04.02, tem característica estrutural, já que opera por diversos setores, trafegando em faixas exclusivas e corredores de ônibus, com alta demanda nos picos e entre pico, sendo necessário sua operação durante o dia inteiro, atende as necessidades da comunidade, ligando pontos de grande interesse. Sugestão: frota a ser operada: 32 articulados de 18m.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

15.9.

“A linha 5.04.03, tem característica estrutural, já que opera por diversos setores, trafegando em faixas exclusivas e corredores de ônibus, com alta demanda nos picos e entre pico, sendo necessário sua operação durante o dia inteiro, atende as necessidades da comunidade, ligando pontos de grande interesse. Sugestão: frota a ser operada: 35 articulados de 18m.”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

16.1.

Solicita retorno da linha 5164/21.

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.15.17 e 3.07.08.

17.1.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
2.40.02	Term. Capelinha - Term. Pinheiros (via Faria Lima)	Padron LE	20	E4	Articulado LE	20	AR7	- A linha possui a maior parte do seu itinerário fora do VEIO, seu percurso é em vias mais sinuosas e que não possuem tratamento estrutural. Caracterizando a linha como Articulação Regional.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.2.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
2.30.08	Terminal Santo Amaro - Terminal Pinheiros	Padron LE	20	E4	Articulado LE	20	AR7	- A linha configura-se como Articulação Regional, pois faz a ligação de 2 setores (16 e 3), com trajeto sinuoso que não faz parte do VEIO, atendendo mais polos de atratividade, por não atender a região central ou centro expandido.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.3.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								

MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
2.34.03	Terminal Campo Limpo - Pedreira	Articulado LE	20	E4	Articulado LE	20	AR7	- A linha configura-se como Articulação Regional, pois faz a ligação de 2 setores (19 e 15), atendendo mais polos de atratividades, por não atender a região central ou centro expandido.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.4.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.41	Parque Santo Antônio - Terminal João Dias	Básico	5	D11	Padron LE	9	AR7	- A linha possui um PVD alto, o nível de serviço proposto (Distribuição) não possui tipologia de veículos apropriados para atender a forte demanda de passageiros na região. Atende polos de centralidades urbanas e faz ligação com um terminal intermediário, alimentando o subsistema local.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.5.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa

4.18.20	Jardim Ibirapuera - Terminal João Dias	Básico	6	D11	Padron LE	11	AR7	- As linhas atualmente são operadas com a tecnologia Padron, onde possuem faixas horárias com demanda acima do limite especificado, assim, a distribuição não comportaria a demanda; - Apesar de fazer atendimento em áreas residenciais integram percurso parcialmente no VEIO ou seja atendem corredores e faixas.
---------	--	--------	---	-----	-----------	----	-----	---

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.6.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.21	Jardim Ibirapuera - Terminal João Dias	Básico	3	D11	Padron LE	3	AR7	- As linhas atualmente são operadas com a tecnologia Padron, onde possuem faixas horárias com demanda acima do limite especificado, assim, a distribuição não comportaria a demanda; - Apesar de fazer atendimento em áreas residenciais integram percurso parcialmente no VEIO ou seja atendem corredores e faixas.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.7.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.44	Terminal Capelinha - Terminal João Dias	Básico	6	D11	Articulado LE	8	AR7	Serão canceladas linhas na bacia (6047-10, 6013-10, 6049-10, 6059-10 e 647P-10), onde parte desse passageiro será migrado

								para a linha referida, assim, para comportar, precisará de veículos de maior porte; é também linha de ligação entre terminais; atualmente a linha já dispõe de articulado; possui uma capacidade por faixa horária com a necessidade de tecnologia de grande porte para absorver a demanda existente.
--	--	--	--	--	--	--	--	---

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.8.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.45	Terminal Capelinha - Terminal João Dias	Básico	7	D11	Articulado LE	7	AR7	Serão canceladas linhas na bacia (6047-10, 6013-10, 6049-10, 6059-10 e 647P-10), onde parte desse passageiro será migrado para a linha referida, assim, para comportar, precisará de veículos de maior porte; é também linha de ligação entre terminais; atualmente a linha já dispõe de articulado; possui uma capacidade por faixa horária com a necessidade de tecnologia de grande porte para absorver a demanda existente.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.9.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de	Frota	Lote	Tipo de	Frota	Lote	Justificativa

		Veículo			Veículo			
4.18.27	Jardim Mitsutani - Terminal Capelinha	Midônibus	9	D11	Padron LE	9	AR7	- A linha atualmente é operada com veículos Padron, onde a mudança de tecnologia para Midônibus causaria desconforto ao usuário e também não atenderia a demanda do bairro em algumas faixas horárias.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.10.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.28	Jardim Mitsutani - Terminal Capelinha	Midônibus	4	D11	Padron LE	4	AR7	- A linha atualmente é operada com veículos Padron, onde a mudança de tecnologia para Midônibus causaria desconforto ao usuário e também não atenderia a demanda do bairro em algumas faixas horárias.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.11.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa

4.18.10	Jardim das Rosas - Terminal Capelinha	Básico	16	D11	Articulado LE	16	AR7	<p>- Existe linha no eixo que está sendo cancelada (6038-10), onde a demanda irá migrar para a linha referida; atualmente existem faixas horárias que a demanda está acima do limite de capacidade exigida para tecnologia;</p> <p>- O traçado do viário possui estrutura para receber veículos de médio e grande porte compatíveis com a demanda da região e intervalos da linha. Desta forma para atendimento da demanda com o tipo de veículo proposto o número de veículos seria maior e consequentemente elevaria o custo operacional da linha.</p>
---------	---------------------------------------	--------	----	-----	---------------	----	-----	--

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.12.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.11	Jardim das Rosas - Terminal Capelinha	Padron LE	6	D11	Articulado LE	9	AR7	<p>- Existe linha no eixo que está sendo cancelada (6038-10), onde a demanda irá migrar para a linha referida; atualmente existem faixas horárias que a demanda está acima do limite de capacidade exigida para tecnologia;</p> <p>- O traçado do viário possui estrutura para receber veículos de médio e grande porte compatíveis com a demanda da região e intervalos da linha. Desta forma para atendimento da demanda com o tipo de veículo proposto o número de veículos seria maior e consequentemente elevaria o custo operacional da linha.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.13.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.17	Jardim Guarujá - Terminal Capelinha	Midônibus	7	D11	Padron LE	7	AR7	- A linha atualmente é operada com veículos Padron, onde a mudança de tecnologia para Midônibus causaria desconforto ao usuário e também não atenderia a demanda do bairro em algumas faixas horárias.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.14.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.39	Parque Fernanda - Terminal Capelinha	Midônibus	6	D11	Padron LE	6	AR7	- A linha atualmente é operada com veículos Padron, onde a mudança de tecnologia para Midônibus causaria desconforto ao usuário e também não atenderia a demanda do bairro em algumas faixas horárias.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.15.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa

4.19.12	Parque do Engenho - Terminal Campo Limpo	Básico	8	D11	Padron LE	8	AR7	<p>- A linha possui característica Articulação Regional pois liga 2 setores (18 e 19), o cancelamento da linha 7050-10, onde a demanda irá migrar para a linha referida, onde a tecnologia proposta não conseguirá atender a mesma.</p> <p>- O traçado do viário possui estrutura para receber veículos de médio e grande porte compatíveis com a demanda da região e intervalos da linha. Desta forma para atendimento da demanda com o tipo de veículo proposto o número de veículos seria maior e consequentemente elevaria o custo operacional da linha.</p>
---------	--	--------	---	-----	-----------	---	-----	--

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.16.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.34	Jardim Vale das Virtudes - Terminal Capelinha	Básico	7	D11	Padron LE	7	AR7	<p>- A linha atualmente é operada com veículos Padron, onde a mudança de tecnologia para Midônibus causaria desconforto ao usuário e também não atenderia a demanda do bairro em algumas faixas horárias.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.17.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa

4.16.15	Parque Santo Antônio - Terminal Santo Amaro	Midônibus	10	D11	Padron LE	10	AR7	- Serão canceladas linhas na bacia (6047-10, 6049-10, 647P-10, 6059-10 e 6013-10), onde parte desse passageiro será migrado para a linha referida, assim, para comportar, precisará de veículos de maior porte; possuem uma capacidade por faixa horária com a necessidade de tecnologia de médio porte para absorver a demanda existente.
---------	---	-----------	----	-----	-----------	----	-----	--

Resposta: Pleito aceito e será incorporado ao edital quanto à transferência de lote e quanto a sugestão de frota foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

17.18.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.01	Capão Redondo - Terminal João Dias	Básico	10	D11	Articulado LE	8	AR7	- A linha atualmente é operada com veículos Padron, onde a mudança de tecnologia para Midônibus causaria desconforto ao usuário e também não atenderia a demanda do bairro em algumas faixas horárias.

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

17.19.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabelas 29,38 e 50.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa

4.18.09	Jardim Capelinha - Terminal João Dias	Básico	8	D11	Padron LE	8	AR7	- Serão canceladas linhas na bacia (6047-10, 6013-10, 6049-10, 6059-10 e 647P-10), onde parte desse passageiro será migrado para a linha referida, assim, para comportar, precisará de veículos de maior porte; é também linhas de ligação entre terminais; atualmente as linhas já dispõem de articulados; possuem uma capacidade por faixa horária com a necessidade de tecnologia de grande porte para absorver a demanda existente.
---------	---------------------------------------	--------	---	-----	-----------	---	-----	---

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

18.1.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.16.14	Jardim Planalto - Terminal Santo Amaro	Padron LE	10	AR7	Padron LE	12	AR7	- Para atender ao intervalo entre partidas para essa linha faz-se necessário o aumento de frota;

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

18.2.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
3.07.12	Riviera - Terminal Santo Amaro	Básico	5	AR7	Padron LE	5	AR7	- Visando atender os critérios de passageiros por M ² , bem como, a linha base na proposta possui tecnologia Padron LE, sendo essa linha de frota compartilhada, solicitamos que seja utilizada a mesma tecnologia;

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

18.3.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.50	Valo Velho - Terminal Capelinha	Básico	12	AR7	Articulado LE	18	AR7	- Na proposta ocorrerão seccionamentos e cancelamentos de linhas na região, permanecendo apenas essa opção, assim, é necessário manter a quantidade da frota atual da linha e consequentemente para atender a demanda oriunda das demais, propomos a alteração da tecnologia para Articulado LE;

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

18.4.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
3.07.11	Jardim São Francisco - Terminal Santo Amaro	Básico	10	AR7	Padron LE	10	AR7	- Atualmente a região possui um número acentuado de reclamações de usuários por super lotação nos veículos, podemos buscar a redução com incremento de tecnologia, assim, propomos a alteração para Padron LE.

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

18.5.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa

5.04.06	Jardim Aracati - Terminal Santo Amaro	Padron LE	4	AR7	Articulado LE	15	AR7	- Na proposta ocorrerão seccionamentos e cancelamentos de linhas na região, permanecendo apenas essa opção, assim, é necessário manter a quantidade da frota atual da linha e consequentemente para atender a demanda oriunda das demais, propomos a alteração da tecnologia para Articulado LE;
---------	---------------------------------------	-----------	---	-----	---------------	----	-----	--

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

18.6.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
3.07.13	Terminal João Dias - Metrô São Judas	Padron LE	21	AR7	Articulado LE	17	AR7	- Na proposta ocorrerão seccionamentos e cancelamentos de linhas na região, permanecendo apenas essa opção, assim, é necessário manter a quantidade da frota atual da linha e consequentemente para atender a demanda oriunda das demais, propomos a alteração da tecnologia para Articulado LE;

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

18.7.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.42	Terminal Capelinha - Terminal Guarapiranga	Padron LE	10	AR7	Articulado LE	10	AR7	- A linha atualmente é operada com veículos Articulados e possui grande demanda no trecho, ocorrerão também seccionamentos e cancelamentos de linhas na região, onde aumentará a demanda na referida linha;

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

18.8.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.13	Jardim Dom José - Terminal Capelinha	Básico	5	AR7	Padron LE	5	AR7	- Na proposta ocorrerão seccionamentos e cancelamentos de linhas na região, onde causará desconforto para os usuários, sendo assim, propomos o aumento da tecnologia para minimizar o impacto negativo, oferecendo acomodação compatível com a proposta por M² da minuta do edital.

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

18.9.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.19.14	Valo Velho - Terminal Campo Limpo	Básico	9	AR7	Padron LE	9	AR7	- Na proposta ocorrerão seccionamentos e cancelamentos de linhas na região, onde causará desconforto para os usuários, sendo assim, propomos o aumento da tecnologia para minimizar o impacto negativo, oferecendo acomodação compatível com a proposta por M² da minuta do edital.

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

18.10.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			

Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
5.04.09	Piraporinha - Moema	Articulado (23m)	5	AR7	Articulado LE	6	AR7	- Nos critérios da minuta do edital específica que o lote AR7 não poderá operar com a tecnologia Articulado (23m), propomos a alteração da tecnologia;

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

18.11.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
3.07.01	Shopping Morumbi - Metrô Ana Rosa	Básico	8	AR7	Articulado LE	15	AR7	- A linha atenderá ao corredor Berrini, onde propomos a alteração da tecnologia e para atender os critérios de intervalo entre partidas, será necessário o aumento da quantidade de veículos;

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

18.12.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
3.08.08	Jardim das Palmas - Parque do Povo	Básico	11	AR7	Padron LE	11	AR7	- Na proposta a região do Parque do Povo está se tornando uma conexão importante entre setores, com isso, a concentração de demanda no local será elevada, visando atender as especificações de M² e conforto dos usuários, propomos a alteração da tecnologia;

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

18.13.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
3.08.10	Jardim Inga - Butantã	Básico	11	AR7	Padron LE	15	AR7	- A linha será a única opção de ligação entre os 2 importantes setores, onde a população da região do Butantã atualmente apresenta descontentamento com o transporte, visando atender as especificações de M² e conforto dos usuários, propomos a alteração da tecnologia;

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

18.14.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
3.07.14	Campo Limpo - Terminal Lapa	Padron LE	18	AR7	Articulado LE	18	AR7	- A linha será a única opção de ligação entre os 2 importantes setores com grande atração e possível aumento de demanda, visando atender os critérios de M² conforme especificações da minuta do edital propomos a alteração da tecnologia;

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

18.15.

PROPOSTA ARTICULAÇÃO REGIONAL 7								
Item do Edital: Anexo III - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Tabela 29.								
MINUTA DO EDITAL					PROPOSTA PARA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO			
Código	Nome	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Tipo de Veículo	Frota	Lote	Justificativa
4.18.64	Terminal Campo Limpo - Terminal Jardim Ângela	Midônibus	8	AR7	Articulado LE	8	AR7	- Na proposta ocorrerão seccionamentos e cancelamentos de linhas na região, onde causará desconforto para os usuários, sendo assim, propomos o aumento da tecnologia para minimizar o impacto negativo, oferecendo

								acomodação compatível com a proposta por M² da minuta do edital e também, a tecnologia proposta não está nos critérios estabelecidos para o AR7.
--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

19.1.

SUGESTÕES E PROPOSTA A2 TRANSPORTES, MALHA DE LINHAS, MODALIDADE DISTRIBUIDORA, ÁREA D9							
LINHA	PROPOSTA DO ANEXO DO	FROTA		PROPOSTA A2 TRANSPORTES			FROTA
CODIGO	EDITAL DE LICITAÇÃO / 2015	TECNOLOGIA					TECNOLOGIA
4.15.08	JD. LOURDES - JABAQUARA	5	MIDI	OK			6 MIDI
4.15.15	V. GUACURI - JABAQUARA	23	MIDI	OK			23 MIDI
4.15.06	JD. SÃO JORGE - JABAQUARA	15	MIDI	OK			15 MIDI
4.15.13	SHOP. INTERLAGOS - JABAQUARA	11	MIDI	OK			11 MIDI
4.15.14	SHOP. INTERLAGOS - JABAQUARA	11	MIDI	OK			11 MIDI
4.15.19	SANTA MARGARIDA - JABAQUARA	12	MIDI	OK			12 MIDI
4.15.05	JARDIM MIRIAM - METRÔ JABAQUARA	15	MIDI	JD. MIRIAM - METRÔ S. JUDAS (ESTRADA ANTIGA DO MAR)			15 MIDI
4.15.04	JD. APURÁ - METRÔ JABAQUARA	14	BÁSICO	OK			16 BÁSICO
4.16.06	METRO CONCEIÇÃO - CPTM BERRINI	11	MIDI	MANTER O REFORÇO OPERACIONAL (VILA SANTA CATARINA - CPTM BERRINI), JÁ EXISTENTE.			18 MIDI
4.15.12	REFUGIO S TEREZINHA - JABAQUARA	10	MIDI	MELHORAR A FROTA EM FUNÇÃO DA DEMANDA			4* MIDI
4.15.18	VL MISSIONÁRIA - METRÔ CONCEIÇÃO	22	BÁSICO	OK			15 MIDI
4.15.02	CID. JULIA - METRÔ CONCEIÇÃO	20	MIDI	OK			22 BÁSICO
4.15.09	PEDREIRA - METRÔ CONCEIÇÃO	10	BÁSICO	ALTERAR A FROTA EM FUNÇÃO DA DEMANDA E FREQUÊNCIA.			20 MIDI
4.15.10	PQ. PRIMAVERA - CONCEIÇÃO	12	MIDI	OK			16 MIDI
4.15.11	PQ. PRIMAVERA - CONCEIÇÃO	12	MIDI	OK			12 MIDI
4.02.23	JD. MIRIAM - METRÔ SÃO JUDAS	9	MIDI	OK			9 MIDI
4.02.24	JD. UBIRAJARA - METRÔ SÃO JUDAS	22	BÁSICO	OK			22 BÁSICO
4.15.01	AMERICANÓPOLIS - JABAQUARA	3	BÁSICO	OK			3 BÁSICO
4.15.03	ELDORADO - JABAQUARA	15	BÁSICO	OK			15 BÁSICO
4.15.07	JD. SELMA - METRÔ - CONCEIÇÃO	14	BÁSICO	OK			14 BÁSICO
4.15.17	VILA GUARANI (CIRCULAR)	9	MIDI	OK			9 MIDI

4.16.01	ELDORADO - PRAÇA ACURI	20	MIDI	PROPOMOS A PERMANÊNCIA EM STO AMARO (PRAÇA ACURI NÃO POSSUI ESTRUTURA PARA TAL CONEXÃO)	20	MIDI
3.06.22	VL. GUACURI - PRAÇA ACURI	8	BÁSICO	PROPOMOS A PERMANÊNCIA NO T. STO AMARO (PRAÇA ACURI NÃO POSSUI ESTRUTURA PARA TAL CONEXÃO), ALTERAR A FROTA DE ACORDO COM A DEMANDA.	20	BÁSICO
4.16.03	JD. LUSO - T. SANTO AMARO	20	MIDI	OK	20	MIDI
4.16.04	JD. MIRIAM - T. SANTO AMARO	12	MIDI	OK	12	MIDI
4.16.07	MISSIONÁRIA - T. SANTO AMARO	14	MIDI	OK	14	MIDI
4.16.08	MISSIONÁRIA - T. SANTO AMARO	12	MIDI	OK	12	MIDI
4.15.16	V. GUACURI - ESTAÇÃO JURUBATUBA	9	BÁSICO	ALTERAR A FROTA EM FUNÇÃO DA DEMANDA E FREQUÊNCIA.	10	BÁSICO
4.16.09	V. IMPÉRIO - TERM. SANTO AMARO	12	BÁSICO	PROPOMOS MANTER A FROTA DE MIDI, VIÁRIO NÃO APROPRIADO PARA VEÍCULOS BÁSICOS.	16	MIDI
4.16.02	JD. APURÁ - T. SANTO AMARO	10	MIDI	PROPOMOS MANTER A LINHA BASE E A LINHA DERIVADA ATENDENDO AS LOCALIDADES (JD. BANDEIRANTES E AV. ANTONIO DO CAMPO), OPERAÇÃO JÁ EXISTENTE.	22	MIDI
4.17.01	JD. APURÁ - SOCORRO	19	BÁSICO	PROPOMOS MANTER O REFORÇO OPERACIONAL NA ESTAÇÃO CPTM JURUBATUBA JÁ EXISTENTE.	19	BÁSICO
	CANCELA			PROPOMOS MANTER A LINHA BASE E A LINHA DERIVADA MANTENDO O ATENDIMENTO NO SH. INTERLAGOS E JD. MARAJOARA	22	MIDI
4.16.05	JD. SELMA - T. STO AMARO (JD. MARAJOARA)	12	MIDI	OK	5	MIDI
4.15.21	CPTM - JURUBATUBA - TERM. SANTO AMARO	5	MIDI	MANTER A LINHA COM ALTERAÇÃO DO ITINERÁRIO E T. SECUNDÁRIO VIA RUA SG. GERALDO SANTANA COM TERM. CPTM JURUBATUBA.	20	BÁSICO
1.03.06	TRANSFERIR PARA O SISTEMA ESTRUTURAL (TP PRAÇA ACURI)					
	LINHAS NOTURNAS			LINHAS NOTURNAS		
N635-11	JD. GAIVOTAS - TERM. GRAJAÚ			ACREDITAMOS EM UM EQUIVOCO, POIS ESTAS LINHAS NOTURNAS GEOGRAFICAMENTE É DA REGIÃO D10		
N636-11	JD. NORONHA - TERM. GRAJAÚ			ATUALMENTE A A2 TRNSSPORTES OPERA AS LINHAS N637-11 / N640-11		
	FROTA	428		FROTA PROPOSTA	508	
3.07.03	ELDORADO - AEROPORTO			LINHA COM ITINERÁRIO SOBREPONDO 100% A LINHA ELDORADO PRAÇA ACURI, OFERTADA PARA O SISTEMA DISTRIBUIÇÃO, INDO NA CONTRA MÃO DA PROPOSTA DE UNIFICAÇÃO DAS LINHAS.		

Resposta: Não procede para a linha 4.15.05, pois é coberta pela linha 3.06.19.

Não procede para as linhas 4.16.01, 1.03.06, 4.16.02, 4.16.05, 3.06.22 e 4.16.06, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Procede para as linhas 4.17.01, N635-11 e N636-11, pleito aceito e será incorporado ao edital.

Para as linhas 4.15.08, 4.15.04, 4.15.16, 4.15.12 e 4.15.09, a sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

Procede parcialmente para a linha 4.16.09, pleito aceito quanto à alteração de frota e tecnologia com seccionamento no Shop. Interlagos.

20.1.

"[...]Solicitar a manutenção da ligação do Cantinho do Céu com o Hospital pedreira, pois é o único transporte coletivo que vai ate o Hospital [...],Solicitamos que mantenha a linha 6078/10."

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.17.02 e 1.03.17.

21.1.

"[...]pedir que a linha de ônibus 6069-10 Terminal Santo Amaro / Jardim São Bernardo permaneça em funcionamento [...]"

Resposta: Procede parcialmente a criação de ligação Jd. São Bernardo - Hosp. Grajaú (Via Antonio Carlos Benjamin e Belmira).

22.1.

“[...]solicitar a permanência da linha 6080/10 jardim Lucélia – hospital pedreira.[...]”

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.17.19 e 1.03.17.

23.1.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.02.26	Paraisópolis – V. Olímpia (Av. Sto. Amaro)	MINI ÔNIBUS	09

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

23.2.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.03.09	Paraisópolis – Term. Pinheiros	MINI ÔNIBUS	22

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

23.3.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.16.17	Paraisópolis – Campo Belo	MINI ÔNIBUS	12

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

23.4.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA

4.16.18	Paraisopolis – Term. Sto Amaro	MINI ÔNIBUS	21
---------	--------------------------------	-------------	----

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

23.5.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.16.19	Paraisopolis – Term. Sto Amaro	MINI ÔNIBUS	9

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

23.6.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.16.20	Terminal Campo Limpo – Shopping Morumbi	MIDI ÔNIBUS	30

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

23.7.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.18.58	Jd. Das Palmas – Metrô Campo Limpo	MINI ÔNIBUS	14

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

23.8.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.18.61	Jardim Rebouças – Metrô	MINI ÔNIBUS	12

	Campo Limpo		
--	-------------	--	--

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

23.9.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.18.63	Shopping Portal – Terminal Capelinha	MIDI ÔNIBUS	15

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

23.10.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.18.65	Terminal João Dias – Instituto Lucy Montoro	MINI ÔNIBUS	2

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

23.11.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.19.15	Circular Paraisopolis (1)	MINI ÔNIBUS	04

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

23.12.

CÓDIGO	NOME	SUGESTÃO DE TECNOLOGIA	SUGESTÃO DE FROTA
4.19.16	Circular Paraisopolis (2)	MINI ÔNIBUS	04

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

24.1.

“[...]solicitação de usuários da linha 2718-10, Vila Sílvia – Metrô Penha, pela permanência desta linha[...].”

Resposta: Não procede, pois a linha 4.10.21 já foi reconfigurada de modo a cobrir o itinerário da 2718-10, incluindo TP e TS.

25.1.

Quadro demonstrativo parcial do lote E5 (sugerido):

Código	Destino	Tipo de Serviço	Tipo de veículo							Contra-proposta
			Trol	trol 15	Artic	artic 23	Padron	Básico	mid ônibus	
2.00.99	TERM PQ D PEDRO II - TERM BANDEIRA	Estrutural Perimetral Trólebus		10						10
1.02.95	TERM VL CARRAO - PÇA DA SE	Estrutural Radial Trólebus	6	26						32
1.02.96	TERM SÃO MATEUS - TERM PQ D PEDRO II	Estrutural Radial Trólebus	23	22						45
5.02.14	SÃO MATEUS - TERM PQ D PEDRO II	Estrutural Radial Trólebus			0	10				10
1.02.93	JD. VILA FORMOSA - PÇA. JOÃO MENDES	Estrutural Radial Trólebus					10			10
1.02.94	JD. VL. FORMOSA - PÇA. DA REPÚBLICA	Estrutural Radial Trólebus	4							4
1.02.98	TERM VL PRUDENTE - TERM PQ D PEDRO II	Estrutural Radial Trólebus	16	4						20
2.22.97	TERM SÃO MATEUS - TERM PENHA	Estrutural Perimetral Trólebus	30	10						40
1.00.91	MACHADO DE ASSIS - CARDOSO DE ALMEIDA	Estrutural Radial Trólebus	6							6
1.00.90	STA MARGARIDA MARIA - PÇA DA REPUBLICA	Estrutural Radial Trólebus	6	2						8
1.03.92	GENTIL DE MOURA - PÇA DA REPUBLICA	Estrutural Radial Trólebus		20	5					25
A - LINHAS ESTRUTURAIS - TOTAL			91	94	5	10	10	0	0	210

Posição Proposta das linhas a serem incorporadas ao lote de operação E5

Código	Destino	Tipo de Serviço	Tipo de veículo						Contra-proposta	
			Trol	trol 15	Artic	artic 23	Padron	Básico		mid ônibus
3.04.27	VL DALILA - TERMINAL PQ. D. PEDRO II	Local Articulação Regional			7		7			14
1.02.23	TERM. VILA PRUDENTE - METRÔ BRESSER	Estrutural Radial					8			8
B - TOTAL			0	0	7	0	15	0	0	22

Edital - Área de operação Lote E5					
Linha	Extensão	Tempo de Viagem		meias Viagens	Jornada MD/tab. Operação
		Ida	Volta		
2002-10	7,10	38		133	04:12
2100-10	15,40	55	61	330	04:59
2290-10	23,90	101	85	424	06:34
2290-21	21,80	78		17	02:12
3139-10	15,10	61	52	152	07:09
3139-31	32,50	118		58	03:36
3160-10	8,30	34	25	372	04:34
342M-10	16,40	65	71	318	04:30
408A-10	10,30	50	38	116	07:05
4112-10	12,90	50		91	04:44
4113-10	20,90	81		175	04:43
3414-10	13,80	37	42	346	01:55
1.02.23	5,60	19	20	346	07:01

Proposta readequação do tempo de viagens e total de viagens previstas					
Extensão	Tempo de Viagem		meias Viagens	Dif. De VG	Jornada MD/tab. Operação
	Ida	Volta			
7,10	49		159	26	06:30
15,40	68	82	358	28	07:00
23,90	120	105	312	-112	06:30
21,80	150		32	15	04:00
15,10	82	53	124	-28	07:00
32,50	141		23	-35	07:00
8,30	51	37	354	-18	06:30
16,40	82	80	414	96	07:00
10,30	70	57	79	-37	07:00
12,90	100		67	-24	07:00
20,90	120		162	-13	06:30
13,80	40	63	228	-118	07:00
5,60	27	25	258	-88	07:00

Total geral - meias Viagens			2878	06:44	
Total geral - meias			2570	-308	06:36

<p>“Jardim Miriam – Terminal Guarapiranga (via Cupecê/Washington Luís)”</p>	<p>é 27% e de desembarque também é de 27% em uma demanda média de aproximadamente 15.000 usuários/dia.</p> <p>Essa mudança provocará uma sobreposição em 48% do percurso com outra radial: “1.03.07 – Terminal Guarapiranga/Metrô Jabaquara”, segundo o edital.</p> <p>De acordo com o edital de licitação foi cancelado o serviço “5129-41 – Jd. Miriam/Santo Amaro” que possui um passageiro distinto do serviço 5129-10; com forte demanda nos dois sentidos e sendo a única ligação da região do Corredor Cupecê com o bairro de Santo Amaro, via Washington Luís. Essa linha transporta aproximadamente 10.000 usuários/ dias e segundo pesquisa OD no sentido ida 55% dos usuários desembarcam na Rua Desembargador Bandeira de Melo em Santo Amaro e no sentido volta 72% dos usuários embarcam nesse mesmo local.</p> <p>Sugerimos a manutenção das características atuais do serviço 2.34.02 com itinerário pelas Avenidas Interlagos e Nações Unidas.</p> <p>Sugerimos a manutenção do serviço “5129-41 – Jd. Miriam/ Santo Amaro”, que atenderá os seus usuários atuais e os que migrarão com o seccionamento da linha 5010-10 no Metrô Jabaquara e o cancelamento da linha 675P-10 de acordo com o edital de licitação.</p>
---	---

Resposta: Não procede para a linha 2.34.02, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros. Quanto à linha 5129-41, não procede, pois é coberta pela linha 2.34.02.

26.2.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
-----------------------------	----------------------------------

3.6 Dados de Oferta do Sistema Integrado de Transporte Coletivo Projetado Por Lote	Linha Estrutural Radial com origem na área E1 (norte), com destino a área E3 (sul) sobrepondo a Rede E3 e AR6 em 40% do seu percurso. A manutenção desse serviço e a criação dos serviços 2.13.01 e 2.31.02 aumentarão em duas vezes a sobreposição no eixo.
Tabela 26: Dados referências da oferta do Lote E1 (1.01.14);	Sugerimos o seccionamento da referida linha no Pq. Do Ibirapuera ou operação compartilhada entre as áreas E1 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS. Essa linha fará conexão com o serviço 4.15.07 que estamos sugerindo sair da Pça. Do Acuri com destino ao Pq. Do Ibirapuera (via Jabaquara, Conceição, Aeroporto e 23 de Maio) com característica perimetral.
“Metrô Santana – Metrô Jabaquara”	

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

26.3.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
3.6 Dados de Oferta do Sistema Integrado de Transporte Coletivo Projetado Por Lote	Linha Nova. Linha Estrutural Perimetral com origem na área E1 (norte), com destino a área E3 (sul) sobrepondo a rede E3 e AR6 em 30% do seu percurso, aumentando a sobreposição no eixo.
Tabela 26: Dados referências da oferta do Lote E1 (2.13.01);	Sugerimos o seccionamento da referida linha no Pq. Do Ibirapuera ou operação compartilhada entre as áreas E1 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS. Essa linha fará conexão com o serviço 4.15.07 que estamos sugerindo sair da Pça. Do Acuri com destino ao Pq. Do Ibirapuera (via Jabaquara, Conceição, Aeroporto e 23 de Maio) com característica perimetral.
“Metrô Santana – Metrô Conceição (via Av. Brasil).”	

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

26.4.

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 26: Dados referências da oferta do Lote E1 (2.31.02)</p> <p>“Conexão Mandaqui – Metrô Conceição”.</p>	<p>Linha Nova. Linha Estrutural Perimetral com origem na área E1 (norte), com destino a área E3 (sul) sobrepondo a rede E3 e AR6 em 30% do seu percurso, aumentando a sobreposição no eixo.</p> <p>Sugerimos o seccionamento da referida linha no Pq. Do Ibirapuera ou operação compartilhada entre as áreas E1 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS. Essa linha fará conexão com o serviço 4.15.07 que estamos sugerindo sair da Pça. Do Acuri com destino ao Pq. Do Ibirapuera (via Jabaquara, Conceição, Aeroporto e 23 de Maio) com característica perimetral.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

26.5.

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 29: Dados referenciais da oferta do Lote E4 (2.34.03);</p> <p>“Terminal Campo Limpo – Pedreira”</p>	<p>Linha nova. Linha Estrutural Perimetral com origem na área E4 (oeste), com destino a área E3 (sul) sobrepondo a rede E3 em AR6 em 60% do seu percurso.</p> <p>Sugerimos o seccionamento da referida linha em Santo Amaro ou operação compartilhada entre as áreas E4 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

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. Assembléia e Corredor Cupecê. Serviço com característica Estrutural Perimetral a ser operado pelo lote E3.</p>
--	---

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

26.7.

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 (3.07.07);</p> <p>“Vila Missionária – Moema”</p>	<p>Serviço Local de Articulação Regional operado pelo lote AR6.</p> <p>Devido o TP atual e proposto na nova licitação não oferecer estrutura física adequada para estacionamento dos veículos durante as paradas operacionais e não possuir condições mínimas para que os profissionais façam suas necessidades básicas.</p> <p>Sugerimos a mudança do TP para a Rua Maria Clotilde Martins Rocha, 405 que já possui infraestrutura adequada para a operação.</p> <p>Sugerimos o atendimento pela Praça do Acuri, Jd. São Jorge, Rua Fanfula, pois o atendimento pelas vias citadas não causará prejuízo aos usuários em seu deslocamento.</p>

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

26.8.

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

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 – Pq. 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

26.10.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
3.6 Dados de Oferta do	Sugerimos a alteração do TP para a Praça do Acuri

<p>Sistema Integrado de Transporte Coletivo Projetado Por Lote</p> <p>Tabela 48: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.15.07);</p> <p>“Jardim Selma – Metrô Conceição”.</p>	<p>com destino ao Pq. Do Ibirapuera (via Jabaquara, Conceição, Aeroporto e Av. 23 de Maio) transferindo o serviço para o lote AR6. Essa linha terá característica perimetral com forte demanda de usuários do Jd. Selma com o Ibirapuera e servirá de conexão com os serviços 1.01.14; 2.13.01 e 2.31.02 no Pq. Do Ibirapuera.</p>
---	--

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

26.11.

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 49: Dados referenciais da oferta do Lote D10 (5.03.12);</p> <p>“CPTM Autódromo – Vila Joaniza”</p>	<p>Serviço configurado como reforço local pertencente ao lote D10, que sobrepõe em 98% do seu percurso com o serviço “4.15.23 – CPTM Autódromo/ Metrô Conceição” configurado como Serviço Local de Articulação Regional conforme o Edital de Licitação.</p> <p>Sugerimos o cancelamento do serviço 5.03.12 e reforço do serviço 4.15.23 operando com 16 veículos ou a transferência do serviço 5.03.12 para o Lote AR6.</p>

Resposta: Procede para a linha 5.03.12, pleito aceito e será incorporado ao Edital a transferência ao lote AR6. Quanto a linha 4.15.23, a sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

26.12.

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 48: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.02.23);</p> <p>“Jardim Miriam – Metrô São Judas”.</p>	<p>Porque D9? Se a linha tem característica regional, com origem no setor “15” e destino ao setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas?</p> <p>Sugerimos a transferência para AR6.</p>
---	--

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

26.13.

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 48: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.02.24);</p> <p>“Jardim Ubirajara – Metrô São Judas”.</p>	<p>Porque D9? Se a linha tem característica regional, com origem no setor “15” e destino ao setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas?</p> <p>Sugerimos a transferência para AR6.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

26.14.

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 48: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.16.06);</p> <p>“Metrô Conceição – CPTM Berrini”.</p>	<p>Serviço do lote D9 com característica regional, linha com origem no setor “15” e destino ao setor “16”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligado áreas operacionais distintas. Com operação no corredor Berrini com porta esquerda.</p> <p>Sugerimos transferência para AR6.</p>
--	--

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

26.15.

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 31: Dados referenciais da oferta do Lote AR0 (4.02.25);</p> <p>“Aeroporto – Metrô São Judas”.</p>	<p>Serviço com característica Local de Articulação Regional com origem no setor 15 e destino à área central. Porque está sendo considerada linha Local de Articulação Regional AR0?</p> <p>Sugerimos transferência para o lote AR6, pois esse serviço sobrepõe em mais de 55% o serviço 3.06.11 “Aeroporto – Perdizes”.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

26.16.

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 48: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.15.01);</p> <p>“Americanópolis – Metrô Jabaquara”.</p>	<p>De acordo com pesquisas recentes, há um grande deslocamento de usuários de Americanópolis para a Vila Mariana, onde fazem conexão com linhas com destino ao Cambuci e Av. Lins de Vasconcelos. Se esse seccionamento não atende o desejo de deslocamento do Usuário, porque seccionar e transferir para a distribuidora local?</p> <p>Sugerimos a manutenção do serviço “Americanópolis – Metrô Vila Mariana” e transferência para o grupo Local de Articulação Regional Sul AR6.</p>
--	--

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

26.17.

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 (3.06.14);</p> <p>“Jardim Miriam – Metrô Ana Rosa”.</p>	<p>Essa linha ao ser seccionada no Metrô Ana Rosa deixou de atender um pólo de grande interesse para os usuários que é a Região do Metrô Paraíso e Avenida Paulista.</p> <p>Sugerimos que essa linha tenha o seu itinerário alterado passando a atender o Metrô Paraíso.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.1.

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 28: Dados referenciais da oferta do Lote E3 (2.34.02);</p> <p>“Jardim Miriam – Terminal Guarapiranga (via Cupecê/Washington Luís)”</p>	<p>De acordo com o edital de licitação, esse serviço deixa de atender as Avenidas Interlagos e Nações Unidas, polo de grande interesse tanto para os usuários com origem no Jd. Miriam e Corredor Cupecê, quanto do Terminal Guarapiranga e região da M. Boi Mirim causando prejuízo a uma grande parcela de usuários. De acordo com pesquisas OD, sentido ida, há um percentual de 22% de embarque e 38% de desembarque nas Avenidas Interlagos e Nações Unidas e no sentido volta o percentual de embarque é 27% e de desembarque também é de 27% em uma demanda média de aproximadamente 15.000 usuários/dia.</p> <p>Essa mudança provocará uma sobreposição em 48% do percurso com outra radial: “1.03.07 – Terminal Guarapiranga/Metrô Jabaquara”, segundo o edital.</p> <p>De acordo com o edital de licitação foi cancelado o serviço “5129-41 – Jd. Miriam/Santo Amaro” que possui um passageiro distinto do serviço 5129-10; com forte demanda nos dois sentidos e sendo a única ligação da região do Corredor Cupecê com o bairro de Santo Amaro, via Washington Luís. Essa linha transporta aproximadamente 10.000 usuários/ dias e segundo pesquisa OD no sentido ida 55% dos usuários desembarcam na Rua Desembargador Bandeira de Melo em Santo Amaro e no sentido volta 72% dos usuários embarcam nesse mesmo local.</p> <p>Sugerimos a manutenção das características atuais do serviço 2.34.02 com itinerário pelas Avenidas Interlagos e Nações Unidas.</p> <p>Sugerimos a manutenção do serviço “5129-41 – Jd. Miriam/ Santo Amaro”, que atenderá os seus usuários atuais e os que migrarão com o seccionamento da linha 5010-10 no Metrô Jabaquara e o cancelamento da linha 675P-10 de acordo com o edital de licitação.</p>
---	---

Resposta: Não procede para a linha 2.34.02, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros. Quanto à linha 5129-41, não procede, pois é coberta pela linha 2.34.02.

27.2.

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 26: Dados referências da oferta do Lote E1 (1.01.14);</p> <p>“Metrô Santana – Metrô Jabaquara”</p>	<p>Linha Estrutural Radial com origem na área E1 (norte), com destino a área E3 (sul) sobrepondo a Rede E3 e AR6 em 40% do seu percurso. A manutenção desse serviço e a criação dos serviços 2.13.01 e 2.31.02 aumentarão em duas vezes a sobreposição no eixo.</p> <p>Sugerimos o seccionamento da referida linha no Pq. Do Ibirapuera ou operação compartilhada entre as áreas E1 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS. Essa linha fará conexão com o serviço 4.15.07 que estamos sugerindo sair da Pça. Do Acuri com destino ao Pq. Do Ibirapuera (via Jabaquara, Conceição, Aeroporto e 23 de Maio) com característica perimetral.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.3.

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 26: Dados referências da oferta do Lote E1 (2.13.01);</p> <p>“Metrô Santana – Metrô</p>	<p>Linha Nova. Linha Estrutural Perimetral com origem na área E1 (norte), com destino a área E3 (sul) sobrepondo a rede E3 e AR6 em 30% do seu percurso, aumentando a sobreposição no eixo.</p> <p>Sugerimos o seccionamento da referida linha no Pq. Do Ibirapuera ou operação compartilhada entre as áreas E1 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS. Essa linha fará conexão com o serviço 4.15.07 que estamos sugerindo sair da Pça. Do Acuri com destino ao Pq. Do Ibirapuera (via</p>

Conceição (via Av. Brasil)."	Jabaquara, Conceição, Aeroporto e 23 de Maio) com característica perimetral.
------------------------------	--

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.4.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
3.6 Dados de Oferta do Sistema Integrado de Transporte Coletivo Projetado Por Lote Tabela 26: Dados referências da oferta do Lote E1 (2.31.02) "Conexão Mandaqui – Metrô Conceição".	Linha Nova. Linha Estrutural Perimetral com origem na área E1 (norte), com destino a área E3 (sul) sobrepondo a rede E3 e AR6 em 30% do seu percurso, aumentando a sobreposição no eixo. Sugerimos o seccionamento da referida linha no Pq. Do Ibirapuera ou operação compartilhada entre as áreas E1 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS. Essa linha fará conexão com o serviço 4.15.07 que estamos sugerindo sair da Pça. Do Acuri com destino ao Pq. Do Ibirapuera (via Jabaquara, Conceição, Aeroporto e 23 de Maio) com característica perimetral.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.5.

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 29: Dados referenciais da oferta do Lote E4 (2.34.03);</p> <p>“Terminal Campo Limpo – Pedreira”</p>	<p>Linha nova. Linha Estrutural Perimetral com origem na área E4 (oeste), com destino a área E3 (sul) sobrepondo a rede E3 em AR6 em 60% do seu percurso.</p> <p>Sugerimos o seccionamento da referida linha em Santo Amaro ou operação compartilhada entre as áreas E4 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS.</p>
--	---

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.6.

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. Assembléia e Corredor Cupecê. Serviço com característica Estrutural Perimetral a ser operado pelo lote E3.</p>

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

27.7.

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 (3.07.07);</p> <p>“Vila Missionária – Moema”</p>	<p>Serviço Local de Articulação Regional operado pelo lote AR6.</p> <p>Devido o TP atual e proposto na nova licitação não oferecer estrutura física adequada para estacionamento dos veículos durante as paradas operacionais e não possuir condições mínimas para que os profissionais façam suas necessidades básicas.</p> <p>Sugerimos a mudança do TP para a Rua Maria Clotilde Martins Rocha, 405 que já possui infraestrutura adequada para a operação.</p> <p>Sugerimos o atendimento pela Praça do Acuri, Jd. São Jorge, Rua Fanfula, pois o atendimento pelas vias citadas não causará prejuízo aos usuários em seu deslocamento.</p>
--	--

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.8.

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

27.9.

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 – Pq. 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

27.10.

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 48: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.15.07);</p> <p>“Jardim Selma – Metrô Conceição”.</p>	<p>Sugerimos a alteração do TP para a Praça do Acuri com destino ao Pq. Do Ibirapuera (via Jabaquara, Conceição, Aeroporto e Av. 23 de Maio) transferindo o serviço para o lote AR6. Essa linha terá característica perimetral com forte demanda de usuários do Jd. Selma com o Ibirapuera e servirá de conexão com os serviços 1.01.14; 2.13.01 e 2.31.02 no Pq. Do Ibirapuera.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.11.

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 49: Dados referenciais da oferta do Lote D10 (5.03.12);</p> <p>“CPTM Autódromo – Vila Joaniza”</p>	<p>Serviço configurado como reforço local pertencente ao lote D10, que sobrepõe em 98% do seu percurso com o serviço “4.15.23 – CPTM Autódromo/ Metrô Conceição” configurado como Serviço Local de Articulação Regional conforme o Edital de Licitação.</p> <p>Sugerimos o cancelamento do serviço 5.03.12 e reforço do serviço 4.15.23 operando com 16 veículos ou a transferência do serviço 5.03.12 para o Lote AR6.</p>
---	---

Resposta: Procede para a linha 5.03.12, pleito aceito e será incorporado ao Edital a transferência ao lote AR6. Quanto a linha 4.15.23, a sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

27.12.

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 48: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.02.23);</p> <p>“Jardim Miriam – Metrô São Judas”.</p>	<p>Porque D9? Se a linha tem característica regional, com origem no setor “15” e destino ao setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas?</p> <p>Sugerimos a transferência para AR6.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.13.

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 48: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.02.24);</p> <p>“Jardim Ubirajara – Metrô São Judas”.</p>	<p>Porque D9? Se a linha tem característica regional, com origem no setor “15” e destino ao setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas?</p> <p>Sugerimos a transferência para AR6.</p>
--	--

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.14.

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 48: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.16.06);</p> <p>“Metrô Conceição – CPTM Berrini”.</p>	<p>Serviço do lote D9 com característica regional, linha com origem no setor “15” e destino ao setor “16”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas. Com operação no corredor Berrini com porta esquerda.</p> <p>Sugerimos transferência para AR6.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.15.

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 31: Dados referenciais da oferta do Lote AR0 (4.02.25);</p> <p>“Aeroporto – Metrô São Judas”.</p>	<p>Serviço com característica Local de Articulação Regional com origem no setor 15 e destino à área central. Porque está sendo considerada linha Local de Articulação Regional AR0?</p> <p>Sugerimos transferência para o lote AR6, pois esse serviço sobrepõe em mais de 55% o serviço 3.06.11 “Aeroporto – Perdizes”.</p>
--	---

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

27.16.

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 48: Dados referenciais da oferta do Lote D9 (4.15.01);</p> <p>“Americanópolis – Metrô Jabaquara”.</p>	<p>De acordo com pesquisas recentes, há um grande deslocamento de usuários de Americanópolis para a Vila Mariana, onde fazem conexão com linhas com destino ao Cambuci e Av. Lins de Vasconcelos. Se esse seccionamento não atende o desejo de deslocamento do Usuário, porque seccionar e transferir para a distribuidora local?</p> <p>Sugerimos a manutenção do serviço “Americanópolis – Metrô Vila Mariana” e transferência para o grupo Local de Articulação Regional Sul AR6.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.1.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 28: Dados referenciais da oferta do lote E3 (2.34.02);</p> <p>“Jardim Miriam – Terminal Guarapiranga (via Cupecê/ Washington Luís)”</p>	<p>Conforme o edital de licitação, estão sendo canceladas as linhas: “Conceição x Shopping SP Market” e “Jardim. Miriam x Santo Amaro” e a linha “Jardim Miriam x Terminal Guarapiranga” está sendo mantida, porém, deixando de atender as Avenidas Interlagos e Nações Unidas e indo pela Av. Washington Luis. Com essa medida o usuário estará sendo penalizado três vezes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ele não terá mais a ligação do Corredor Cupecê com as Avenidas Interlagos e Nações Unidas. • Ele não terá mais a ligação do Corredor Cupecê, via Washington Luis com a Rua Desembargador Bandeira de Melo em Santo Amaro, região de grande demanda de usuários da linha Jd. Miriam x Santo Amaro. • Ele não terá a ligação das Avenidas Interlagos e Nações Unidas com o Terminal Guarapiranga, enquanto na Av. Washington Luis até o Guarapiranga haverá sobreposição das linhas 1.03.07 “Terminal Guarapiranga x Metrô Jabaquara” com a 2.34.02 “Jd. Miriam x Terminal Guarapiranga. <p>Sugerimos a manutenção da linha Jardim Miriam x Terminal Guarapiranga pelas Avenidas Interlagos e Nações Unidas. E a inclusão da linha Jd. Miriam x Santo Amaro no Edital de Licitação, pois essa linha tem um usuário distinto do usuários a linha base atual.</p>
---	---

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.2.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do lote E1 (1.01.14);</p> <p>“Metrô Santana – Metrô Jabaquara”</p>	<p>Linha estrutural radial com origem na área E1 com destino a área E3.</p> <p>A origem da maior parte da demanda é da região sul para o norte no período da manhã. Sugerimos a transferência da operação dessa linha para o grupo E3.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.3.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do lote E1 (2.13.01);</p> <p>“Metrô Santana – Metrô Conceição (via Av. Brasil).”</p>	<p>Linha estrutural perimetral com origem na área E1 (norte), com destino a área E3 (Sul) sobrepondo a rede E3 e AR6 em 30% do seu percurso aumentando a sobreposição no eixo.</p> <p>Sugerimos o seccionamento da referida linha no Pq. Do Ibirapuera ou operação compartilhada entre as áreas E1 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.4.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 26: Dados referenciais da oferta do lote E1 (2.31.02);</p> <p>“Conexão Mandaqui – Metrô Conceição”</p>	<p>Linha estrutural perimetral com origem na área E1 (norte), com destino a área E3 (Sul) sobrepondo a rede E3 e AR6 em 30% do seu percurso aumentando a sobreposição no eixo.</p> <p>Sugerimos o seccionamento da referida linha no Pq. Do Ibirapuera ou operação compartilhada entre as áreas E1 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.5.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 29: Dados referenciais da oferta do lote E4 (2.34.03);</p> <p>“Terminal Campo Limpo - Pedreira”</p>	<p>Linha estrutural perimetral com origem na área E4 (oeste), com destino a área E3 (Sul) sobrepondo a rede E3 e AR6 em 60% do seu percurso.</p> <p>Sugerimos o seccionamento da referida linha no Santo Amaro ou operação compartilhada entre as áreas E4 e E3 por ter demanda com origem tanto no TP quanto no TS.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.6.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de 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>Sugerimos a inclusão da linha no edital do serviço “Metrô Jabaquara – Terminal Pinheiros” via Av. Engenheiro Armando Arruda Pereira, Av Assembléia e Corredor Cupecê . Serviço com característica Estrutural Perimetral a ser operado pelo lote E3. Essa é uma importante ligação do eixo Jabaquara com Pinheiros via Corredor Cupecê.</p>

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

28.7.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de 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>Essa linha opera atualmente com 18 veículos Reduzir o número de veículos para 14 com o tempo de ciclo real da linha irá deteriorar o nível de serviço.</p> <p>Sugerimos a operação desse serviço com 20 veículos.</p>

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

28.8.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de 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 – Pq. Do Ibirapuera”</p>	<p>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 grande parte desses usuários 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.

28.9.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote D9 (4.15.07);</p> <p>“Jardim Selma – Metrô Conceição”</p>	<p>Conforme o edital de licitação estão sendo canceladas duas linhas que saem do Jd. Selma com destino a polos importantes de interesses dos usuários que é shopping Ibirapuera e Metrô Ana Rosa e a linha Jd. Selma x Lgo. São Francisco está sendo seccionada no metrô Conceição e transferida para a operação local. Essas alterações não contemplam a melhoria de serviço para os usuários.</p> <p>Sugerimos a manutenção do serviço Jd. Selma x Shopping Ibirapuera e que o serviço Jd. Selma x Metrô Conceição que consta no edital tenha seu itinerário estendido até o Metrô Ana Rosa e sua operação transferida para o lote AR6.</p>

Resposta: Não procede para a linha 4.15.07, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros. Quanto a linha “Jd. Selma – Shopping Ibirapuera, não procede, pois é coberta pela linha 4.15.07.

28.10.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 49: Dados referenciais da oferta do lote D10 (5.03.12);</p> <p>“CPTM Autódromo – Vila Joaniza”</p>	<p>Esse serviço é um reforço do serviço “4.15.23 – CPTM Autódromo/ Metrô Conceição” configurado como Serviço Local de Articulação Regional conforme o Edital de Licitação. Se ele é um reforço desse serviço porque é o lote D10 do serviço local que vai operar?</p> <p>O serviço 5.03.12 vai sobrepor o serviço 4.15.23 em quase 100% do percurso. Se é reforço, entendemos que deverá ser operado pelo mesmo lote</p> <p>Portanto, sugerimos o cancelamento do serviço 5.03.12 e reforço do serviço 4.15.23 operando com 16 veículos ou a transferência do serviço 5.03.12 para o lote AR6.</p>

Resposta: Procede para a linha 5.03.12, pleito aceito e será incorporado ao Edital a transferência ao lote AR6. Quanto à linha 4.15.23, a sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

28.11.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote D9 (4.02.23);</p> <p>“Jardim. Miriam – Metrô São Judas ”</p>	<p>Porque D9? Se a linha tem característica regional com origem no setor “15” e destino ao setor “1” cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas?</p> <p>Sugerimos a transferência para AR6.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.12.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote D9 (4.02.24);</p> <p>“Jardim Ubirajara – Metrô São Judas”</p>	<p>Porque D9? Se a linha tem característica regional com origem no setor “15” e destino ao setor “1” cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas?</p> <p>Sugerimos a transferência para AR6.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.13.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote D9 (4.16.06);</p> <p>“Metrô Conceição – CPTM Berrini”</p>	<p>Serviço do lote D9 com característica regional com origem no setor “15” e destino ao setor “16” cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas. Com operação no corredor Berrini com porta esquerda.</p> <p>Sugerimos a transferência para AR6.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.14.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 31: Dados referenciais da oferta do lote AR0 (4.02.25);</p> <p>“Aeroporto – Metrô São Judas”</p>	<p>Serviço com característica local de Articulação Regional com origem no setor 15 e destino a área central. Porque está sendo considerando linha local de Articulação Regional AR0?</p> <p>Sugerimos a transferência para AR6, pois esse serviço sobrepõe em mais de 55% o serviço 3.06.11 “Aeroporto – Perdizes”.</p>

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.15.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.14);</p> <p>“Jd. Miriam – Metrô Ana Rosa”</p>	<p>Sugerimos que essa linha tenha o seu itinerário alterado até o Metrô Paraíso pois é uma região de grande interesse por parte dos usuários da linha.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.16.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.17);</p> <p>“Metrô Conceição – Metrô Ana Rosa”</p>	<p>Sugerimos que o início desse serviço seja alterado para o Metrô Jabaquara.</p> <p>Dessa forma a denominação será Metrô Jabaquara x Metrô Ana Rosa.</p>

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

28.17.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote AR6;</p> <p>“Jardim Miriam – Pq. Do Ibirapuera”</p>	<p>Sugerimos a inclusão no-edital, do serviço 6338-10 (Jardim Miriam x Terminal Princesa Isabel) com operação pelo mesmo itinerário atual e seccionamento no Pq. Do Ibirapuera. Devido a forte demanda da linha até essa região.</p>

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 1.03.05, 3.06.14, 3.06.21 e 4.15.09.

28.18.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.12);</p> <p>“Jardim IV Centenário – Shopping Interlagos”</p>	<p>Sugerimos o seccionamento desse serviço na região do Aeroporto devido a forte integração no Shopping Interlagos.</p>

Resposta: Procede parcialmente, quanto à frota a sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital e não procede quanto a alteração de itinerário, pois não atende ao decreto quanto à organização e conceituação do sistema de transporte coletivo de passageiros.

28.19.

ITEM DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO E OPINIÃO
----------------	---

<p>- 3.6 Dados de oferta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote.</p> <p>- Tabela 48: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (4.17.16);</p> <p>“Jardim Herplin – Term. Santo Amaro”</p>	<p>Esse serviço liga setor à centro urbano de alcance regional.</p> <p>Portanto sugerimos manter operação com LLA AR6.</p>
---	--

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.1.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.00.10)	O serviço do lote D8 (4.00.10) CONJUNTO HABITACIONAL HELIÓPOLIS – MUSEU DO IPIRANGA tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “0”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, com atendimento ao Museu do Ipiranga (centro histórico da cidade. Subcentro com comércios, bancos, etc. com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 2.20.02 e 2.30.02), sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.2.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
-----------------------------	----------------------------------

Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.07)	O serviço do lote D8 (4.02.07) HELIÓPOLIS – METRÔ VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “1”, cuja função da ligação configura como atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, atendendo ao Museu do Ipiranga (centro histórico da cidade, subcentro com comércios, bancos, etc. com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 2.20.02 e 2.30.02), sugerimos a transferência para AR6.
--	---

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

29.3.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.11)	O serviço do lote D8 (4.02.11) JARDIM MARIA ESTELA – METRO VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “1”, cuja função da ligação configura como atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, e o atendimento a estações Alto do Ipiranga, Santos Imigrantes e Chácara Klabin do metrô que interligam os setores as centralidade, atende a ligação com região central com percurso predominantemente fora do VEIO, atendimento ao Museu do Ipiranga (centro histórico da cidade, subcentro com comércios, bancos, etc. com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.

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

29.4.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
-----------------------------	----------------------------------

Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.12)	O serviço do lote D8 (4.02.12) JARDIM MARIA ESTELA – METRO SAÚDE tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, interligam os setores as centralidades, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.
--	--

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.5.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.13)	O serviço do lote D8 (4.02.13) JARDIM SÃO SAVÉRIO – METRO VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, e o atendimento a estação Sta. Cruz do metrô que interligam os setores as centralidade, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.6.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.14)	O serviço do lote D8 (4.02.14) SACOMÃ – METRO SANTA CRUZ tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, com transferência para linhas estruturais,

	por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.
--	---

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

29.7.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.15)	O serviço do lote D8 (4.02.15) SHOPPING PLAZA SUL – METRO PRAÇA DA ARVORE tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, interligam os setores as centralidades, com transferência para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.8.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.16)	O serviço do lote D8 (4.02.16) TERMINAL SACOMÃ – VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, atendendo ao Museu do Ipiranga (centro histórico da cidade, subcentro com comércios, bancos, etc. com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 2.20.02 e 2.30.02), sugerimos a transferência para AR6.

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

29.9.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
-----------------------------	----------------------------------

Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.17)	O serviço do lote D8 (4.02.17) VILA BRASILINA – SHOPPING IBIRAPUERA tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “2”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, atende áreas de grande capacitação, ex: Pq. Ibirapuera e estação Praça da Arvore do metrô, com transferência para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.03 e 1.03.21), sugerimos a transferência para AR6.
--	---

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

29.10.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.18)	O serviço do lote D8 (4.02.18) VILA DAS MERCES – OBJETIVO UNIP tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “2”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, caracterizando o VIA com atendimento nas estações Saúde e Praça da Arvore do Metrô, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02, 2.20.02 e 2.30.04), sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois linha local de distribuição (LLD) alimentadora do metrô (Praça da Árvore e Saúde).

29.11.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.19)	O serviço do lote D8 (4.02.19) VILA LIVIEIRO – METRÔ SAÚDE tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “2”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.12.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.19)	O serviço do lote D8 (4.02.20) VILA LIVIEIRO – METRÔ SAÚDE tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “2”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.13 .

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 46: Dados referenciais da oferta do lote D7 (3.05.22)	O serviço do lote D8 (3.05.22) VILA PRUDENTE – METRÔ VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “0”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, com atendimento no Museu do Ipiranga (centro histórico da cidade), 97% km percorrido na área 14, sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.14.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.08)	O serviço do lote D8 (4.02.08) JD. CELESTE – METRO STA. CRUZ tem sua característica regional, Linha com

	origem no setor “14” com destino setor “0”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, atende a ligação com região central com percurso predominantemente fora do VEIO, sugerimos a transferência para AR6.
--	---

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.15.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.14.06)	O serviço do lote D8 (4.14.06) METRÔ TAMANDUATEÍ – METRÔ ALTO DO IPIRANGA tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “0”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, com atendimento ao Museu do Ipiranga (centro histórico da cidade) e estação Alto do Ipiranga do Metrô, sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.16.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.09)	O serviço do lote D8 (4.02.09) JARDIM CLIMAX – METRO VILA MARIANA tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, e o atendimento a estações Santos Imigrantes e Chácara Klabin do metrô que interligam os setores as centralidade, com transferências para linhas estruturais, como exemplo, 2.20.02 e 2.30.02)

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.17.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.10)	O serviço do lote D8 (4.02.10) JARDIM CLIMAX – METRO PÇA DA ÁRVORE tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “0”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, com transferências para linhas estruturais, como exemplo, 2.20.02 e 2.30.02)

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.18.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.02.22)	O serviço do lote D8 (4.02.22) JARDIM CLIMAX – METRO SÃO JUDAS tem sua característica regional, Linha com origem no setor “14” com destino setor “1”, cuja função da ligação configura como de atendimento de natureza regional interligando áreas operacionais distintas, e o atendimento a estação Saúde do metrô que interligam os setores as centralidade, atendimento ao Zoológico e Jardim Botânico (centro de atratividade) com transferências para linhas estruturais, como exemplo, 1.03.02), sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.19.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
-----------------------------	----------------------------------

Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.03)	O serviço do lote AR6 (3.06.03) JD. SÃO SAVERIO – TERMINAL PARQUE DOM PEDRO II tem sua característica Estrutural, Linha com origem no setor “14” 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 de grande capacidade, sugerimos à transferência para E3.
---	--

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.20.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 27: Dados referenciais da oferta do lote E2 (2.20.03)	O serviço do lote E2 (2.20.03) TERMINAL VILA PRUDENTE – METRÔ SÃO JUDAS (VIA AV. TANCREDO NEVES), Linha com origem no setor “13” com destino setor “2”, cuja a operação de 97% no setor dentro do 14 com essas características, sugerimos à transferência para E3.

Resposta: Não procede, não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.21.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 27: Dados referenciais da oferta do lote E2 (2.20.04)	O serviço do lote E2 (2.20.04) TERMINAL VILA PRUDENTE – TERMINAL PINHEIROS (VIA AV. TANCREDO NEVES), Linha com origem no setor “13” com destino setor “2”, cuja a operação de 90% no setor dentro do 14 com essas características, sugerimos à transferência para E3.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item I e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.22.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.02)</p> <p>Frota op. Du: 16</p>	<p>O serviço do lote AR6 (3.06.02) JARDIM CELESTE – TERMINAL PARQUE DOM PEDRO II devido alta capacidade de passageiros, não será possível comportar com 16 veículos, para não ocorrer diversas reclamações. Atualmente opera com 19 super articulado 23 metros, sugerimos a frota com 27 veículos com a tecnologia Articulado e o tempo estimado de 00h12 minutos para 00h08.</p>

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

29.23.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AR6 (3.06.18)</p> <p>Frota op. Du: 16</p>	<p>O serviço do lote AR6 (3.06.18) METRÔ CONCEIÇÃO – TERMINAL VILA CARRÃO devido alta capacidade de passageiros, não será possível comportar com 16 veículos, para não ocorrer diversas reclamações atualmente opera com 29 veículos, sugerimos a frota com 29 veículos com a tecnologia Articulado e o tempo estimado de 00h12 minutos para 00h08.</p>

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

29.24.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.14.01)</p>	<p>O serviço do lote D8 (4.14.01) AGUA FUNDA – TERMINAL SACOMÃ. Atende a estação Alto do Ipiranga do metrô que interligam os setores as centralidades, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 2.30.02, 2.30.03 e 2.30.04)</p>

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.25.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
-----------------------------	----------------------------------

Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.14.13)	O serviço do lote D8 (4.14.13) VILA LIVIEIRO – TERMINAL SACOMÃ. Atende a ligação com região central com percurso predominantemente fora do VEIO (Rod. Anchieta), sugerimos a transferência para AR6.
--	--

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.26.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.14.08)	O serviço do lote D8 (4.14.08) VILA LIVIEIRO – TERMINAL SACOMÃ. Atende a ligação com região central com percurso predominantemente fora do VEIO (Caracterizando 70% di trecho pela Rod. Anchieta), sugerimos a transferência para AR6.

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.27.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.14.03)	O serviço do lote D8 (4.14.03) JARDIM CELESTE – TERMINAL SACOMÃ. Atende a estação Alto do Ipiranga do metrô que interligam os setores as centralidade, com transferências para linhas estruturais, por exemplo, 2.30.02, 2.30.03 e 2.30.04)

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros

29.28.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Tabela 47: Dados referenciais da oferta do lote D8 (4.14.07)	O serviço do lote D8 (4.14.07) PQ. BRISTOL – TERMINAL SACOMÃ. Atende a ligação com região central com percurso predominantemente fora do

	VEIO (Rod. Anchieta), sugerimos a transferência para AR6.
--	---

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

29.29.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AER6 (3.06.09)</p> <p>Frota op. Du: 06</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote AR6 (3.06.09) VILA GUMERCINDO X TERMINAL PQ. DOM PEDRO II. Em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque, notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h12 minutos, sugerimos frota total de 12 Veículos.</p>

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

29.30.

ITENS DO EDITAL – ANEXO III	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>Tabela 37: Dados referenciais da oferta do lote AER6 (3.06.07)</p> <p>Frota op. Du: 10</p>	<p>O tempo indicado para o serviço do lote AR6 (3.06.07) TERMINAL SACOMÃ X PQ. BELÉM II. Em simulação utilizando software específico com parâmetro adequado contemplando tempo necessário para estacionamento, refeições e tempo utilizado para embarque, notamos que a quantidade de frota estipulada não atende as viagens necessárias para intervalo máximo de 00h12 minutos, sugerimos frota total de 12 Veículos.</p>

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

30.1.

*“[...] Manutenção da operação da **linha 4054-10**, Jardim Nossa Senhora do Carmo / Metrô Itaquera [...]”*

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.11.30, 4.11.32, 4.11.26 e 3.05.05.

31.1.

“[...] Linha 2723/10 “União de Vila Nova Metrô Itaquera”, será alterada para o terminal São Miguel nesse edital de licitação [...] peço a gentileza de vossa senhorias a gentileza de reavaliar essa mudança[...].”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

32.1.

“[...] Linha 2723/10 “União de Vila Nova Metrô Itaquera”, será alterada para o terminal São Miguel nesse edital de licitação [...] peço a gentileza de vossas senhorias a reavaliar essa mudança [....].”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

33.1.

“[...] Linha 2723/10 “União de Vila Nova Metrô Itaquera”, será alterada para o terminal São Miguel nesse edital de licitação [...] peço a gentileza de vossas senhorias a reavaliar essa mudança [....].”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

34.1.

“[...] Linha 2723/10 “União de Vila Nova Metrô Itaquera”, será alterada para o terminal São Miguel nesse edital de licitação [...] peço a gentileza de vossas senhorias a reavaliar essa mudança [....].”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

35.1.

“[...] Linha 2723/10 “União de Vila Nova Metrô Itaquera”, será alterada para o terminal São Miguel nesse edital de licitação [...] peço a gentileza de vossas senhorias a reavaliar essa mudança [....].”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

36.1.

“[...] Linha 2723/10 “União de Vila Nova Metrô Itaquera”, será alterada para o terminal São Miguel nesse edital de licitação [...] peço a gentileza de vossa senhorias a gentileza de reavaliar essa mudança[...].”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

37.1.

“Código 4052-10 CPTM Guaianazes – Metrô Itaquera”

“O serviço não está sendo localizado no edital, sugerimos que o mesmo seja inserido no lote D5, levando em consideração a prestação de serviço realizado atualmente com frota de 10 veículos e demanda estimada em Média de 9.500 passageiros dia.”

Resposta: Não procede, pois coberta pelas linhas 4.11.05 e 4.11.29.

38.1.

“[...] Linha 4.01.05 Universidade São Judas Tadeu – Metrô Bresser – [...] entendemos que sua reclassificação ocasionará uma enorme insatisfação aos clientes [...] – transferir para D5[...].”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto art. 12 item III.

38.2.

“Linha 4.11.55 Shop Aricanduva – Metrô Itaquera”

“Linha 4.12.10 Jardim São José – Metrô Artur Alvim”

“Linha 4.12.11 Metrô Artur Alvim – Nova América”

“Linha 4.12.12 Metrô Artur Alvim – Parque Savoy City”

“Linha 4.12.13 Metrô Artur Alvim – Parque Nova Savoy”

“Linha 4.12.15 Metrô Artur Alvim – Jd São João”

“Linha 4.12.14 Metrô Artur Alvim – Jd São João”

“Linha 4.12.20 Shop Aricanduva – Metrô Artur Alvim”

“Sugerimos que os serviços relacionados acima sejam reclassificados de D6 (área operacional leste 2) para D5 (área operacional leste 1), [...]”

Resposta: Não procede, não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

38.3.

“Cidade Tiradentes – Terminal Cidade Tiradentes – trata-se de seccionamento da linha atual 3064-10”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

38.4.

“Vila Minerva – Shop. Center Aricanduva – Atualmente essa linha [...] vem sendo operada com reconhecida qualidade e eficiência por esta empresa, sendo uma importante ligação entre os bairros Jd Moreno e Jd Aurora, atendendo estações da CPTM Guaianases e José Bonifácio e aos diversos polos da Cidade, [...]”

Resposta: Não procede, coberta pela linha 3.04.05.

38.5.

“Terceira Divisão – Metrô Carrão – [...] trata de uma importante ligação entre os bairros Terceira Divisão, Jd Laranjeira, Iguatemi, sitio Alto Alegre, Carrãozinho entre outros”

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.13.02, 3.05.06, 1.02.11.

38.6.

“Linha 4.11.51 Vila Cosmopolita – Metrô Itaquera”

“Alterar TP para Jardim São João “

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.11.38 e 4.11.23.

38.7:

	Denominação	Tipo de linha	Grupo	Lote	Tipo de veículo Edital	Frota Edital	Tipo de veículo proposto	Frota Proposta	Observações
4.11.14	Cid. Tiradentes - Terminal Cid. Tiradentes	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	4	Midiônibus	10	
4.11.15	Cid. Tiradentes - Terminal Cid. Tiradentes	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	3	Miniônibus	10	
4.11.16	Cid. Tiradentes - Terminal Cid. Tiradentes	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	4	Miniônibus	4	
4.11.18	COHAB Fazenda do Carmo - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	7	Midiônibus	10	
4.11.19	COHAB II - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Básico	14	Midiônibus	18	
4.11.20	COHAB José Bonifácio - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	7	Miniônibus	10	
4.11.21	COHAB Juscelino - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Básico	20	Midiônibus	20	
4.11.22	COHAB Pres. Juscelino Kubitschek - Guaianazes	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	6	Miniônibus	8	
4.11.23	COHAB Prestes Maia - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Básico	13	Midiônibus	17	
4.11.24	CPTM Dom Bosco - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Básico	10	Midiônibus	17	
4.11.25	Estação José Bonifácio - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Básico	12	Midiônibus	19	

4.11.26	Gleba do Pêssego - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	12	Miniônibus	12	
4.11.30	Jardim Alto Paulistano - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	9	Miniônibus	12	
4.11.31	Jardim Laranjeira - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Básico	12	Miniônibus	13	
4.11.32	Jardim Limoeiro - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	9	Midiônibus	10	
4.11.34	Jardim Palanque - Circular	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	7	Miniônibus	12	
4.11.38	Jardim São Pedro - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Básico	6	Miniônibus	8	
4.11.42	Recanto Verde Sol - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Básico	20	Midiônibus	18	
4.11.43	São Teodoro - Centro de Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	5	Miniônibus	9	
4.11.45	Terminal Cid. Tiradentes - Metalúrgicos	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	3	Miniônibus	2	
4.11.46	Terminal Cid. Tiradentes - Vila Paulista I	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	3	Miniônibus	2	
4.11.48	Terminal Cid. Tiradentes - Barro Branco	Local Distribuidora	D	D5	Básico	10	Midiônibus	11	
4.11.49	Terminal Cid. Tiradentes - Barro Branco	Local Distribuidora	D	D5	Básico	10	Midiônibus	11	
4.11.50	Terminal Cid. Tiradentes - Setor IIB	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	4	Miniônibus	4	
4.11.51	Vila Cosmopolita - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D5	Básico	8	Miniônibus	11	Alterar TP para Jardim São João
4.12.05	Jardim N. Sra. Do Carmo - Metrô Arthur Alvim	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	17	Midiônibus	17	
4.12.06	E.T. Itaquera - Shopping Aricanduva	Local Distribuidora	D	D5	Básico	8	Midiônibus	9	
4.13.04	Res. Santa Barbara - Terminal Sapopemba	Local Distribuidora	D	D5	Midiônibus	7	Miniônibus	15	
4.01.05	Universidade São Judas - Metrô Bresser	Local Distribuidora	AR	AR0	Midiônibus	5	Midiônibus	8	Transferir para D5
2.22.09	Term. São Mateus - Metrô Itaquera	Estrutural Perim	E	E2	Padron	14	Midiônibus	12	
4.11.55	Shop. Aricanduva - Metrô Itaquera	Local Distribuidora	D	D6	Midiônibus	6	Miniônibus	14	Transferir para D5
4.12.10	Jardim São José - Metrô Artur Alvim	Local Distribuidora	D	D6	Midiônibus	3	Miniônibus	3	Transferir para D5
4.12.11	Metrô Artur Alvim - Nova América	Local Distribuidora	D	D6	Midiônibus	8	Miniônibus	12	Transferir para D5
4.12.12	Metrô Artur Alvim - Parque Savoy City	Local Distribuidora	D	D6	Midiônibus	15	Miniônibus	15	Transferir para D5
4.12.13	Metrô Artur Alvim - Parque Nova Savoy	Local Distribuidora	D	D6	Midiônibus	6	Miniônibus	6	Transferir para D5
4.12.15	Metrô Artur Alvim - Jd. São João	Local Distribuidora	D	D6	Midiônibus	3	Miniônibus	4	Transferir para D5
4.12.14	Metrô Artur Alvim - Jd. São João	Local Distribuidora	D	D6	Midiônibus	4	Miniônibus	5	Transferir para D5
4.12.20	Shop. Aricanduva - Metrô Artur Alvim	Local Distribuidora	D	D6	Midiônibus	30	Miniônibus/Midiônibus	16	

Resposta: Para as solicitações apresentadas sobre alteração de frota, foram analisadas pela área técnica e sanada no edital.

39.1.

“Código 4.09.28 “União de Vila Nova – Term. São Miguel”

“[...] sugerimos que a linha mantenha a ligação e denominação atual do Contrato emergencial, ou seja “União de Vila Nova – Metrô Itaquera e, continue operando pelo seu itinerário atual, com ajuste de frota de 4 para 12 veículos tipo midibus, [...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

39.2.

“Código 4.10.07 “Jardim Belém – Metrô Guilhermina Esperança”

“[...] sugerimos que seja mantidos no edital ambos os serviços realizado atualmente no Contrato Emergencial, com ajuste da frota e tecnologia passando a frota de 9 midibus para 20 Minibus, para que se possa se operacionalizar os serviços de qualidade ofertando partidas com intervalos de 5’ minutos na linha Base e oferecendo um Reforço local nos horários de pico na Comunidade Santa Inês.”

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

39.3.

“Código 4.10.09 “Jardim São Carlos – Metrô Artur Alvim”

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Básicos para 10 Midibus [...]”

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

39.4.

“Código 4.10.10 “Jardim verônia – Metrô Guilhermina Esperança”

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 14 Básicos para 18 Midibus [...]”

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

39.5.

“Código 4.10.12 “Metrô Artur Alvim – Conj. Araucária””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Midibus para 9 Midibus [...]”

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

39.6.

“Código 4.10.13 “Metrô Artur Alvim – Conj. A E Carvalho””

“[...] sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 7 Básicos para 12 Midibus [...]”

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

39.7.

“Código 4.10.14 “Metrô Artur Alvim – Vila Regina””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 5 Básicos para 8 Minibus [...]”

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

39.8.

“Código 4.10.15 “Metrô Guilhermina - Cangaíba””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Midibus para 9 Minibus [...]”

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

39.9.

“Código 4.10.16 “Metrô Guilhermina Esperança – Jd. Verônia””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Básicos para 9 Midibus [...]”

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

39.10.

“Código 1.10.17 “Ponte Rasa – Metrô Patriarca””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Midibus para 8 Minibus [...]”

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

39.11.

“Código 4.10.22 “Vila Silvia – Metrô Patriarca””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 7 Básicos para 11 Midibus [...]”

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

39.12.

“Código 4.10.23 “Vila União – Metrô Patriarca””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 8 Midibus para 7 Minibus [...]”

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

39.13.

“Código 4.10.24 “Vila União – Metrô Patriarca””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia de acordo com a tecnologia do serviço anterior [...]”

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

39.14.

“Código 4.10.28 “Jd. São Nicolau – Shopping Metrô Itaquera””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Midibus para 8 Minibus [...]”

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

39.15.

“Código 4.10.30 “Metrô Patriarca – Burgo Paulista””

“[...] sugerimos então, a alteração de itinerário do Edital para o itinerário atual da Linha 2710/10 e o ajuste de frota e tecnologia alterando de 5 Midibus para 8 Minibus[...]

Resposta: Procede parcialmente, pleito não aceito quanto a alteração de itinerário e quanto a sugestão de frota foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

39.16.

“Código 4.10.31 “Metrô Patriarca – Burgo Paulista””

“[...] Sugerimos a alteração de itinerário do Edital para o itinerário atual da Linha 2710/31 e o ajuste de frota e tecnologia alterando de 5 Midibus para 2 Minibus[...]

Resposta: Procede parcialmente, pleito não aceito quanto a alteração de itinerário e quanto a sugestão de frota foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

39.17.

“Código 4.10.32 “Metrô Vila Matilde – Vila Rui Barbosa””

“[...] sugerimos o ajuste de frota e tecnologia alterando de 7 Básicos para 12 Minibus[...]

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

39.18.

“Código 4.11.11 “Jd Santana – Metrô Itaquera””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 9 Básico para 10 Midibus [...]”

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

39.19.

“Código 4.11.12 “Parque Guarani – Metrô Itaquera””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 8 Básico para 10 Midibus [...]”

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

39.20.

“Código 4.12.01 “Chácara Cruzeiro do Sul – Metrô Penha””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 6 Midibus para 9 Minibus [...]”

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

39.21.

“Código 4.12.02 “Ermelino Matarazzo – Metrô Vila Matilde””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 18 Básico para 23 Midibus [...]”

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

39.22.

“Código 4.12.03 “Jd do Castelo – Metrô Penha””

“[...] sugerimos ajuste de frota e tecnologia alterando de 12 Básicos para 25 Midibus [...]”

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

39.23.

“Código 4.12.04 “Jd Keralux – Metrô Penha””

“[...] sugerimos manter a frota e tecnologia conforme Edital de Licitação com 22 veículos tipo Minibus [...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

39.24.

“Código 5.02.09 “São Francisco – Metrô Penha””

“[...] sugerimos manter a frota e tecnologia conforme Edital de Licitação com 07 veículos tipo Minibus [...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

39.25.

“Código 4.11.07 “Jd Nazaré – Metrô Itaquera””

“[...] sugerimos que o serviço seja reclassificado no lote D4 do Edital com alteração de itinerário votando a atender o Centro de São Miguel Paulista pois se trata de um importante polo de interesse da região[...] Pedimos ainda o ajuste de frota e tecnologia alterando de 12 Básico para 18 veículos Midibus [...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

39.26.

“Código 4.10.26 “Jd. Vila Nova – Metrô Itaquera (Serviço Novo)”

“[...] sugerimos alterar o Terminal Secundário para a Estação de Transferência Itaquera. Desta forma o serviço ficaria com a seguinte denominação: “Jd. Vila Nova – Est. De Transferência Itaquera”, [...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

39.27.

“Código inexistente “Vila Silvia – Metrô Penha” (Linha Suprimida no Edital)”

“[...] sugerimos retorno da operação deste serviço (2718/10), por trata-se de uma importante ligação do Bairro com o Sistema Metrô Ferroviário e o Centro Comercial da Penha [...]”

Resposta: Procede parcialmente, a linha 4.10.21 foi reconfigurada de modo a cobrir o itinerário da 2718-10, incluindo TP e TS.

39.28.

“N332-11 “Terminal A E Carvalho – Vila Cisper (CPTM USP)”

“Este serviço foi Classificado como Estrutural no Lote E2 do Edital, contudo, pelas características operacionais, pode ser reclassificado no Lote D4 do Edital, considerando que este serviço já existe e sua demanda e itinerário não corresponde a Linha Estrutural.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito e será incorporado ao edital no lote D4

39.29.

“N344-11 “Terminal Penha – Vila Cisper (CPTM USP)”

“Este serviço foi classificado no Lote D3 do Edital, contudo, pela sua área de operação reclassificada no Lote D4 do Edital, uma vez que este serviço já existe e é operado dentro do Lote D4 na região da Penha e Vila Cisper.”

Resposta: Procede, pleito será aceito e será incorporado ao Edital.

39.30.

“[...] 04 Serviços Noturnos foram classificados dentro do Lote D4 do Edital, porém atualmente no Contrato Emergencial esses serviços são as 03 e 04, que se referem aos Lotes E2, D5 e AR4 do Edital. Sendo assim, sugerimos que esses serviços sejam reclassificados de maneira que se encaixem dentro dos seus respectivos Lotes de operação, são eles:”

“N336-11 “Jd. Camargo Velho – São Miguel””

“N342-11 “Jd. Danfer – Terminal Penha””

“Reclassificar ambos os serviços para o Lote E2”

“N437-11 “Terminal Cidade Tiradentes – Est. Guaianazes CPTM””

“Reclassificar esse serviço para o Lote AR4”

“N438-11 “Hospital Santa Marcelina – Metrô Itaquera””

“Reclassificar esse serviço para o Lote D5”

Resposta: Não procede para as linhas N336-11, N342-11 e N437-11, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Procede para a linha N438-11, pleito aceito e será incorporado ao edital.

39.31.

“Segue abaixo os serviços classificados no Lote D4 que deverão ser reclassificados no Lote D3”

“Código 4.09.29 “Chabilândia – Metrô Itaquera””

“Código 4.09.30 “Chabilândia – Metrô Itaquera””

“Código 4.09.31 “Jd. Etelvina – Metrô Itaquera””

“Código 4.09.32 “Jardim Fanganielo – CPTM Guaianazes””

“Código 4.10.03 “Cemitério da Saudade – Term. A E Carvalho””

Resposta: Procede para as linhas 4.09.29, 4.09.30, 4.09.31 e 4.09.32, pleito aceito e será incorporado ao edital.

Não procede para a linha 4.10.03, pois a linha tem origem e destino do D4.

40.1.

“Sugerimos o cancelamento do serviço 4.20.06 e a alteração da jornada de operação da linha 5.04.20 de Picos para Continua, para pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema[...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

40.2.

“Sugerimos o cancelamento do serviço 4.20.02 e a alteração da jornada de operação da linha 5.04.19 de Picos para Continua, para pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema[...].”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

40.3.

“Sugerimos o cancelamento dos serviços 4.20.03 e 4.20.10, para pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema[...].”

Resposta: Não procede para a linha 4.20.10, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Procede para a linha 4.20.03, pleito aceito e será incorporado ao edital.

40.4.

“Sugerimos o cancelamento do serviço 4.20.07 e a alteração da jornada de operação da linha 5.04.21 de Picos para Continua, para pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema[...].”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

40.5.

“Sugerimos o cancelamento do serviço 4.20.11 e a alteração do terminal principal da linha 3.08.13 com a 4.20.11 para não deixar de atender o bairro, para pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema[...].”

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

40.6.

“Sugerimos o seccionamento do serviço 4.20.16 como alimentadora do serviço 1.04.23 do Shopping Continental do lote Estrutural, para pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema[...].”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

40.7.

“Sugerimos o cancelamento do serviço 4.20.17, para pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema[...].”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

40.8.

“Sugerimos o cancelamento do serviço 4.20.18, para pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema[...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

40.9.

“Sugerimos a transferência do serviço 4.20.19 para o lote Regional e mantendo sua ligação atual até a Av. Paulista por atualmente já existir a ligação consolidada pelos usuários e pela comunidade atendida, e mantendo pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema [...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

40.10.

“Sugerimos o cancelamento dos serviços 4.20.04 e 4.20.21, para pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema [...]”

Resposta: Não procede para a linha 4.20.21, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Procede para a linha 4.20.04, pleito aceito e será incorporado ao edital.

40.11.

“Sugerimos o cancelamento do serviço 4.20.08 e a alteração da jornada de operação da linha 5.04.22 de Picos para Continua, para pleno atendimento dos usuários, nos conceitos da Rede com racionalização do sistema [...]”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

40.12.

“Sugerimos que seja alterado o terminal Principal para a Rua Padre Alarico Zacarias – JD. Maria Luiza, pois consideramos que a linha 2.34.06 “Shopping Raposo / CPTM Autódromo (via Term. João Dias), é caracterizada como uma Articulação Regional, e a região do Shopping Raposo não suporta a conexão por não ter espaço físico[...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

40.13.

“Sugerimos que seja alterado o terminal Principal para a Rua Cachoeira Vida Nova – Cohab Raposo Tavares, pois consideramos que a linha 2.40.06 “Shopping Raposo / CPTM Leopoldina (via Av. Gastão Vidigal)”, é caracterizada como uma Articulação Regional, e a região do Shopping Raposo não suporta a conexão por não ter espaço físico [...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

40.14.

“Sugerimos que seja alterado do lote Estrutural para Regional, pois consideramos que a linha 1.04.21 “Cohab Raposo Tavares / Terminal Princesa Isabel”, é caracterizada como uma Articulação Regional, e a região da Cohab Raposo Tavares não suporta a operação de veículos Articulado (23M) [...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

40.15.

“Sugerimos que seja alterado do lote Estrutural para Regional, pois consideramos que a linha 1.04.22 “Jardim João XXIII /Praça Ramos de Azevedo”, é caracterizada como uma Articulação Regional, e a região do Jardim João XXIII não suporta a operação de veículos Articulado (23M)[...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

40.16.

“Sugerimos o cancelamento da linha 1.04.25 “Shopping Raposo /Praça Ramos de Azevedo”, pois o itinerário é 100% atendido pelas linhas 1.04.21 e 1.04.22 e a manutenção desta linha estará, onerando o sistema de forma improdutiva além do fato da Região do Shopping Raposo não suporta a conexão por não ter espaço físico [...]”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

41.1.

“Código 4.01.04 – “Jd. Das Rosas – Metrô Tatuapé””

“[...]sugerimos que a linha opere com frota de 22 veículos midionibus.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

41.2.

“Código 4.01.15 – “Terminal Vila Carrão – Metrô Tatuapé””

“[...]Sugerimos que a linha opere com frota de 36 veículos Midionibus.”

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

41.3.

“Código 4.01.16 – “Vila Guarani – Metrô Tatuapé””

“[...]sugerimos que a linha opere com frota de 21 veículos Midionibus.”

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

41.4.

“Código 4.01.17 – “Vila Isabel – Metrô Tatuapé””

“[...]sugerimos operar a linha com a 26 veículos de tecnologia Midionibus.”

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

41.5.

“Código 4.10.33 – “Shopping Aricanduva – Metro Vila Matilde””

“[...]necessitando ajustar a frota proposta de 12 Midionibus para 14 Midionibus.”

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

41.6.

“Código 4.12.07 – “Cidade Lider – Metro Artur Alvim””

“[...]necessitando ajustar a frota proposta de 11 Midionibus para 13 Midionibus.”

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

41.7.

“Código 4.12.09 “Jd. Santa Teresinha – Terminal Vila Carrão” – Distribuidora Local””

“Código 5.02.13 “Jd. Santa Terezinha – Metrô Carrão – Reforço Local.”

“Ambos as linhas atendem o Jardim Santa Teresinha e Conjunto Habitacional Vida Nova, no entanto o atendimento ao Metrô Carrão é essencial, [...]sugerimos que a operação das referidas localidades seja feita somente com código 5.02.13 com 17 Midionibus, em operação continua..”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

41.8.

“Código 4.12.18 – “Metro Vila Matilde – Vila Dalila – Circ.””

“[...]sugerimos operar a linha com a 10 veículos de tecnologia Minionibus.”

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

41.9.

“Código 4.12.19 – “Metro Vila Matilde – Vila Aricanduva – Circ.””

“[...]sugerimos operar a linha com a 05 veículos de tecnologia Minionibus.”

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

41.10.

“Código 4.12.21 – “Shopping Aricanduva – Metro Guilhermina Esperança””

“[...]Sugerimos operar a linha 20 Minionibus.”

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

41.11.

“Código 4.13.03 – “Recanto Verde Sol - Terminal São Mateus””

“O serviço está classificado como local de Distribuição em D5 (área operacional leste 1) porem sugerimos que sugerimos sua reclassificação como Distribuidora Local em D6 (área operacional leste 2), considerando o descrito no artigo 12 parágrafo 3º [...] sugerimos que se opere com 09 minionibus, para mantemos a frequência de partidas já estipulada.

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

41.12.

“Código 3.04.09 – “Jardim. Itápolis – Metro Belém””

“O serviço está classificado como de Articulação Regional AR4, porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D6 (leste 2) [...] Salientamos ainda que não interesse de operação desta linha por parte da garagem que se encontra na área de classificação AR4, contudo frisamos que é necessário ajustar a frota de 14 Padron LE para 22 Midionibus.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

41.13.

“Código 3.04.22 – “Shopping Aricanduva – Metro Tamanduateí””

“O serviço está classificado como de Articulação Regional AR4, porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D6 (leste 2), considerando que a linha opera com abrangência de atendimento típico de áreas residências e que sua origem ser dentro da Bacia D6. Contudo frisamos que é necessário ajustar a frota de 11 Básicos para 16 midionibus, a fim que a frequência de partidas realizadas.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

41.14.

“Código 3.04.23 – “Shopping Aricanduva – Metro Carrão””

“O serviço está classificado como de Articulação Regional AR4, porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D6 (na área de operação leste 2), [...] Contudo sugerimos que a mesma permaneça com D6 a operar com 25 midionibus.”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao edital quanto à classificação, com relação à sugestão de frota apresentada, foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

41.15.

“Código Inexistente – “Shopping Aricanduva – Parque São Rafael” – Linha suprimida”

“sugerimos que seja mantida [...] seja reintegrada no lote D6 com Local Distribuidora com a frota de 12 midionibus.”

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.11.61, 4.11.62, 1.02.20 e 2.22.97.

41.16.

“Sugerimos que os serviços abaixo relacionados seja reclassificados de D6 (área operacional leste 2) para D5 (área operacional leste 1), em virtude das mesmas já serem operacionalizadas pela garagem localizada no setor D5, assim não trazendo prejuízos aos habituais usuários.”

“Código 4.11.55 “Shop. Aricanduva – Metrô Itaquera”

Código 4.12.10 Jd. São João – Metro Artur Alvim”;

Código 4.12.11 “Metro Artur Alvim – Nova America”;

Código 4.12.12 “Metro Artur Alvim – Pq. Savoy City”;

Código 4.12.13 “Metro Artur Alvim – Pq. Savoy City”;

Código 4.12.14 “Metro Artur Alvim – Jd. São João”;

Código 4.12.15 “Metro Artur Alvim – Jd. São João”;

Código 4.12.20 “Shopping Aricanduva – Metro Artur Alvim””

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

41.17.

“Código 4.01.19 – “Jd. Iva – Metro Tatuapé””

“O serviço está classificado como local de Distribuição em D7 porem sugerimos sua reclassificação como Distribuidora Local em D6, reposicionando seu ponto inicial para a Rua Miguel Bastos Soares, ao lado da UBS do Jardim Iva, assim contemplaria uma localidade ainda não atendida, obedecendo o itinerário pelas Ruas Miguel Bastos Soares (UBS), Romoaldo Finozzi e Av. da Barreira Grande.”

Resposta: Não procede, pois não atende decreto art. 12 item II e ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

41.18.

“Código 3.04.08 – “Jd. Imperador – Metro Tatuapé””

“O serviço está classificado como de Articulação Regional AR4, porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D6 (leste 2), reposicionando seu ponto inicial “TP” para a Rua Rufino Fernandes Inivarri [...] Contudo frisamos que é necessário ajustar a frota de 12 básicos para 16 midionibus.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

41.19.

“Código 3.04.19 – “Jd. Marília – Term. Penha””

“O serviço está classificado como de Articulação Regional AR4, porém sugerimos sua reclassificação como Distribuidora Local em D6 (área operacional leste 2), [...] devendo a mesma operacionalizar com 12 Midionibus.”

Resposta: Procede parcialmente, pleito aceito quanto à classificação com seccionamento no Metrô Vila Matilde.

41.20.

“Código N441-11 – “Vila Yolanda – Terminal Cidade Tiradentes” – Serviço Noturno”

“O serviço está classificado Local Distribuição no D6 (leste2), porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D5 (leste1)[...].”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

41.21.

“Código N433-11 – “Terminal Carrão – Metro Belém” – Serviço Noturno”

“O serviço está classificado Local Distribuição no D5 (leste1), porém sugerimos que a mesma seja reclassificada em D6 (leste2)[...].”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao Edital.

41.22:

“Código 4.12.16 – “Metro Guilhermina Esperança – Cidade Patriarca – Circ.””

“O serviço está classificado como Distribuidora Local, devendo manter as características proposta, com 3 Midionibus.”

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

41.23

“Código 4.12.17 – “Metro Patriarca – Vila Nhocuné – Circ.””

“O serviço está classificado como Distribuidora Local, devendo manter as características proposta, com 5 Midionibus.”

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

41.24:

“Código 4.12.22 – “Shopping Aricanduva – Metro Artur Alvim””

“O serviço está classificado como Distribuidora Local em D6 e solicitamos que seja mantido conforme edital.”

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

41.25:

“Código 4.12.23 – “Terminal Vila Carrão - Circular””

“O serviço está classificado como Distribuidora Local em D6 e solicitamos que seja mantido conforme edital.”

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

42.1.

“Código 4.11.14 Cid. Tiradentes – Term. Cid. Tiradentes”

“O serviço está classificado em D5, considerando a demanda atual da linha em média 11.500 passageiros dia, sugerimos acréscimo de frota na respectiva linha de 04 Midiônibus pelo edital para 10 mantendo a tecnologia, uma vez que a frota proposta pelo edital não contempla a demanda de passageiros da linha , com 10 veículos estaríamos melhorando a oferta adequando a demanda existente.”

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

42.2.

“Código atual 2019-10 Pq. Paineiras Shopping Penha”

*“O serviço não está sendo localizado no edital, sugerimos que o mesmo **seja inserido no lote D4**, levando em consideração a prestação de serviço realizado atualmente com frota de 8 veículos MIDI e demanda estimada em Média de 6.500 dia.”*

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.01.10 e 4.10.28.

42.3.

“Código atual 2203-10 Burgo Paulista – Shopping Penha”

*“O serviço não está sendo localizado no edital, sugerimos que o mesmo **seja inserido no lote D4**, levando em consideração a prestação de serviço realizado atualmente com frota de 6 veículos Midl e demanda estimada em Média de 4.500 dia.”*

Resposta: Não procede, pois é coberta pelas linhas 4.01.13 e 4.10.18.

42.4.

“Código 4.09.21 JD Robru Terminal São Miguel”

*“O Código acima descrito esta classificado como D3, sugerimos para que o mesmo seja **vinculado** no lote de D4, levando em consideração que o serviço sempre foi operacionalizado dentro do lote D4.”*

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

42.5.

“Código 4.09.10 JD Campos Terminal São Miguel”

*“O Código acima descrito esta classificado como D3, sugerimos para que o mesmo seja **vinculado** no lote de D4, levando em consideração que o serviço sempre foi operacionalizado dentro do lote D4.”*

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto a conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

42.6.

“Código 4.11.02 JD Campos Metro Itaquera”

*“O Código acima descrito esta classificado como D3, sugerimos para que o mesmo seja **vinculado** no lote de D4, levando em consideração que o serviço sempre foi operacionalizado dentro do lote D4.”*

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

42.7.

“Código 4.11.10 Vila Progresso Metro Itaquera”

*“O Código acima descrito esta classificado como D3, sugerimos para que o mesmo seja **vinculado** no lote de D4, levando em consideração que o serviço sempre foi operacionalizado dentro do lote D4.”*

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

42.8.

“Código N336-11 Jd. Camargo Velho – Terminal São Miguel”

“O Código acima descrito esta classificado como D3, sugerimos para que o **mesmo seja transferido no lote de D3**, uma vês que após análise identificamos que serviço em questão está dentro do setor D3.”

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

42.9.

“Código N437-11 Terminal Cid Tiradentes – Est.Guaianazes-Cptm”

“O Código acima descrito esta classificado como D4, sugerimos para que o mesmo **seja transferido no lote de D5**, uma vês que após análise identificamos que serviço em questão está dentro do setor D5.”

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

42.10.

“Código N438-11 Hosp Sta Marcelina – Metrô Itaquera”

“O Código acima descrito esta classificado como D4, sugerimos para que o mesmo **seja transferido no lote de D5**, uma vês que após análise identificamos que serviço em questão está dentro do setor D5.”

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

42.11.

CÓDIGO	DENOMINAÇÃO	FROTA TECNOLOGIA	FROTA EDITAL
4.01.10	Jardim Coimbra - Terminal Aricanduva	Midionibus	10
4.01.11	Metrô Penha - Chácara Bela Vista	Midionibus	6
4.01.12	Metrô Penha - Conj. Chaparral	Midionibus	6
4.01.13	Vila São Francisco - Terminal Aricanduva	Midionibus	8
4.10.04	Cid. Pedro J. Nunes - CPTM Ermelino Matarazzo	Midionibus	6
4.10.05	Ermelino Matarazzo - Vila Sampaio	Midionibus	6
4.10.03	Cemitério da Saudade- Term. A. E Carvalho	Midionibus	5
Incluir	2019-10 Parque da Paineiras- Shop Penha	Midionibus	8
Incluir	2203-10 Burgo Paulista- Shop Penha	Midionibus	6
4.10.08	Jardim Danfer - Metrô Penha	Midionibus	7
4.10.21	Vila Nova Silvia - Terminal Penha	Midionibus	7
4.10.26	Jardim Vila Nova - Metrô Itaquera	Midionibus	7
4.10.29	Jardim Vila Nova - Metrô Vila Matilde	Midionibus	7
4.10.11	Limoeiro - Terminal A. E. Carvalho	Midionibus	6

4.10.20	Vila Jacui - Metrô Artur Alvim	Midionibus	16
4.10.06	Ermelino Matarazzo - Terminal A. E. Carvalho	Midionibus	7
4.09.10	Jardim Campos - Terminal São Miguel	Midionibus	8
4.09.21	Jardim Robru - Terminal São Miguel	Midionibus	8
4.11.02	Jardim Campos - Metrô Itaquera	Midionibus	16
4.11.10	Vila Progresso - Metrô Itaquera	Midionibus	18
4.10.18	Terminal A. E. Carvalho - Metrô Patriarca	Midionibus	7
N341-11	Vila Cisner (Cptm Usp) - Terminal São Miguel	Serviço Noturno	-----
N342-11	Jd. Danfer - Terminal Penha	Serviço Noturno	-----
Total	21 linhas e 2 Serviços noturnos	Total Frota	175

Resposta: Para as linhas 4.01.10, 4.01.11, 4.01.12, 4.01.13, 4.10.03, 4.10.04, 4.10.05, 4.10.06, 4.10.08, 4.10.11, 4.10.18, 4.10.20, 4.10.21, 4.10.26 e 4.10.29, a sugestão apresentada foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

Não procede para as linhas 2019-10 e 2203-10, pois são cobertas pelas linhas 4.01.10 e 4.10.28, e pelas linhas 4.10.13 e 4.10.18.

Não procede para as linhas 4.09.10, 4.09.21, 4.11.02 e 4.11.10, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

43.1.

“Manter a frota de trólebus na linha existente 2290-10 – São Mateus – Terminal Parque Dom Pedro II, via Praça da República”

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

43.2.

“Substituição dos ônibus diesel da linha 390E-10 – Terminal Parque Dom Pedro II – Terminal Penha por trólebus[...].”

Resposta: Procede, pleito aceito e será incorporado ao edital na linha com a denominação Terminal Penha - Terminal Pq. D. Pedro II.

43.3.

“Incrementar a frota da linha atual 3160-10 – Vila Prudente – Centro, alterando o itinerário na área central através das Ruas Boa Vista, Libero Badaró e Benjamin Constant, visando a requalificação desta linha perante seus usuários.”

Resposta: Procede parcialmente, a sugestão de incremento de frota a foi analisada pela área técnica e sanada no edital. Quanto a alteração de itinerário, não procede, pois as vias são atendidas pela linha 2.00.99.

43.4.

“Criação de nova linha de trólebus Vila Prudente – Brás/Bresser, através do Viaduto e Rua Bresser [...].”

Resposta: Não procede, está previsto a implantação da linha Term. Vila Prudente - Metrô Bresser, por veículos a diesel, em função de parte do itinerário não possuir infraestrutura para operação com veículos com tecnologia veicular trólebus.

43.5.

“Linha 408-A – Machado de Assis – Cardoso de Almeida.

“Estender a rede elétrica[...].”

Resposta: Não procede, a ligação com a estação Ana Rosa do metrô e a PUC, poderá ser realizada mediante a conexão com outras linhas do sistema.

43.6.

“Linha 2101-10 – Silvio Romero – Praça da Sé.”

“Recuperar a rede elétrica deste ramal, conforme incluso no Edital de Modernização da Rede, tornando possível o retorno dos trólebus nesta linha.”

Resposta: Não procede, a característica da linha requer veículo com tecnologia de menor capacidade, não sendo necessária a alteração na tecnologia veicular.

43.7.

“Linha 9300-10 – Terminal Casa Verde – Terminal Bandeira.”

“Recuperar a rede elétrica deste ramal, conforme incluso no Edital de Modernização da Rede, tornando possível o retorno dos trólebus nesta linha.”

“Prever a extensão do corredor eletrificado até o Mandaqui, no final da Av. Engº Caetano Alves [...].”

Resposta: Não procede, pois a rede elétrica aérea para o sistema trólebus está centralizada em outras regiões que contemplam maior abrangência de linhas.

43.8. “No contexto do incremento do uso da tração elétrica a prefeitura tem que prever nas cláusulas dos contratos, programas em conjunto com os empresários que visem o incentivo na elaboração de projetos de eletrificação dos principais corredores a médio prazo, os quais são os principais geradores de poluição do ar e sonora”.

Resposta: Não procede, pois não há porque inserir nos contratos das empresas cláusulas com incentivo à eletrificação dos corredores, uma vez que, neste momento, não consta nos planos da PMSP a expansão da infraestrutura necessária à operação dos trólebus. Embora essa tecnologia traga benefícios consideráveis ao meio ambiente, ela deve ser confrontada com outras em desenvolvimento, considerando-se os benefícios e os custos de cada uma.

Por outro lado, a licitação em curso não impede a expansão da rede de trólebus no futuro. Caso a PMSP decida pela sua implementação, o poder público poderá fazê-la, bastando para isso executar o reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos, como aliás, já é feito atualmente quando da expansão do sistema metroferroviário.

43.9:

“Já está prevista a criação de linha de reforço com 5 trólebus, com ligação direta para Terminal Parque Dom Pedro II, sem fazer o trajeto na rótula central.”

Resposta: A solicitação foi analisada pela área técnica e sanada no edital.

44.1.

linha	Situação no Edital	Sugestão	Observação
Lapa - Hospital das Clínicas	Cancelada	Manter a linha em operação no formato atual no lote ARO	Linha com demanda, intervalo reduzido, não opera em corredores estruturais, o ponto final possui infraestrutura para operação no itinerário e frota que operara atualmente.
Apiacas - Pça Ramos	Seccionada no Metro Sumaré	Manter a linha em operação no formato atual no lote ARO	Linha opera somente tres pontos na rua da consolação em Estrutural, haveria grande transtornos para população com seu seccionamento.
Pq continental - Metro Trianon	Cancelada	Manter a linha em operação no formato atual no lote AR8	O seu cancelamento ira prejudicar muito os usuários do Pq Continental
Metro Barra Funda - Metro Madalena	Cancelada	Manter a linha em operação no formato atual no lote ARO	O seu cancelamento perde o sentido uma vez que a linha tem alta demanda e não foi criado atendimento para essa demanda.
CPTM Leopoldina - Pça Ramos	Criada para operação em E1 código - 1.01.04	Linha deverá ser operada por ARO	As Ruas Cerro Corá e Heitor Penteado não tem características de Corredor estrutural, também para evitar sobreposição entre os lotes de operação
Terminal Sacomã - Terminal Lapa	Criada para operação em E3 código - 2.30.02	linha ir somente até a parada Paulista	Evitar sobreposição entre os Lotes, Infraestrutura do terminal Lapa não permite novas inclusões, as Ruas Cerro Cora e Heitor Penteado não tem características Estruturais
Terminal Sacomã - Terminal Lapa	Criada para operação em E3 código - 2.30.03	linha ir somente até as clínicas	Evitar sobreposição entre os Lotes, Infraestrutura do terminal Lapa não permite novas inclusões, as Ruas heitor Penteado e Rua Aurelia não tem características Estruturais
Terminal Lapa - Terminal Pinheiros (via Marginal)	Criada para operação em E3 código - 2.30.06	Não criar essa linha	Falta de espaço nos terminais (lapa e Pinheiros), Linha ficaria parada nas marginais nos Picos (Transito)
Terminal Pinheiros - Metrô Santa Cruz	Criada para operação em E4 código - 2.40.05	Não criar a linha	Ficaria 100% sobreposta pela linha T. Lapa Santa Cruz da E1, sem espaço no T. Pinheiros.
CPTM Ipiranga - CPTM Leopoldina	Criada para operação em E3 código - 2.20.02	linha ir somente até as clínicas	Evitar Grande sobreposição entre os Lotes, Infraestrutura da CPTM Leopoldina não permite - as Ruas Cerro Cora e Heitor Penteado não tem capacidade de corredor Estrutural
Metro Marechal Deodoro - Terminal Lapa	Criada para operação em ARO código - 4.00.05	Linha deveira ser Vila Anastácio - Parada Paulista (atual 877T)	Infraestrutura do terminal Lapa não permite mais linhas, Não deixar de atender Vila Anastácio, Ligação com ponto de interesse.

Resposta: Pleito aceito para as linhas 1.01.04 e 2.40.05, e será incorporado ao edital.

Não procede para a linha 4.04.02, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

Não procede para as linhas 2.20.02, 2.30.02, 2.30.03 e 2.30.06, Linhas perimetrais que articulam as ligações radiais estruturais de ônibus, ligam as centralidades urbanas regionais e Setores de Ônibus, com trajeto não radial, sem passar pelo Centro Histórico da Cidade, e ligando regiões dispostas nos anéis viários da cidade.

Não procede para a linha 4.00.05, pois é coberta pelas linhas 3.01.28, 3.01.31, 3.01.35, 3.01.37 e 2.30.02.

Não procede para a linha 817C-10, pois é coberta pela linha 2.30.03.

Não procede para a linha 809U-21, pois é coberta pela linha 3.08.01.

Não procede para a linha 874C-10, pois é coberta pelas linhas 3.08.18, 2.10.03 e 2.30.02.

45.1.

“[...] percebemos que as linhas 3309/10 – Vila Formosa – CCPD Raul Tabajara, 8809/10 Perus – CCPD Raul Tabajara, 331T/10 – Jd. Helena – CCPD Raul Tabajara e 609R/10 – Jd. Capela CCPD Raul Tabajara, que atendem aos sábados o Centro de Convivência da Pessoa Deficiente, não estão contempladas no Novo Sistema.”

“[...] solicitamos a manutenção das mesmas.”

Resposta: Não procede, pois não atende ao decreto quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

46.1.

É imprescindível que esteja muito claro no edital de quem é a responsabilidade por prover as informações, assim como por veiculá-las. O prazo para implementação desse serviço deve estar determinado com clareza. E é essencial estabelecer as previsões, penalidades ou multas em caso de descumprimento.

Não se deveria repetir aqui os erros cometidos na licitação relativa aos abrigos de ônibus da cidade, na qual a SPTrans é responsável por fornecer as informações para a SPObras encaminhar para a Concessionária afixar nos abrigos.

No caso dos abrigos, pela falta de clareza quanto aos procedimentos no texto da licitação, após 2 anos de vigência da concessão poucas paradas ofertam informações aos usuários; as informações, quando existentes, são afixadas com uma qualidade extremamente baixa, sendo facilmente sujeita a vandalismo (ao contrário das mensagens publicitárias, protegidas por quadros de vidro de grandes dimensões), e são muito inferiores às necessidades dos usuários, que gostariam de ter acesso a detalhamento das linhas, mapas do entorno, horários de passagem dos ônibus, entre outras.

Se a previsão para a veiculação de informações no interior dos veículos for realizada com clareza e todos os detalhes, o Sistema de Transporte Coletivo ganhará em qualidade e eficiência.

Resposta: O Decreto nº 55.673 / 2014, que regulamenta a LEI Nº 15.962, de 10 de Janeiro de 2014, estabelece as diretrizes a serem observadas na implantação de abrigos e pontos de parada que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

Com vistas a garantir que seus usuários tenham acesso às informações pertinentes ao serviço prestado nos pontos de parada de ônibus, nos pontos providos de abrigo ou de totem, deverão ser afixados painéis de informações aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros. De acordo com o decreto, os pontos de parada dividem-se em (Art. 3º):

I - pontos de controle das linhas;

II - pontos de passagem;

III - pontos de passagem em corredores.

§ 1º Os pontos de controle das linhas podem ser o ponto inicial, denominado Terminal Principal - TP, e o ponto final, denominado Terminal Secundário - TS.

§ 2º Os pontos de passagem são os que se localizam em toda a extensão da linha, podendo ser simples ou desmembrados, com ou sem abrigo.

§ 3º Os pontos de passagem em corredores necessariamente serão providos de abrigo.

No painel de informações deverão constar (Art. 4º):

I - o conjunto de linhas que atendem ao ponto de parada, apresentando:

a) identificação do número, nome e destino das linhas;

b) identificação da categoria da linha, se do tipo base ou atendimento;

c) identificação de linhas diferenciadas, como circular ou noturna, e daquelas que se integram a modais metroviários e ferroviários;

d) nos pontos de controle, informações complementares ao itinerário de cada linha, se houver, especificando as principais vias.

II - nos pontos de passagem, os dias de operação das linhas;

III - nos pontos de controle, o horário programado das primeiras e últimas partidas para cada tipo de dia; IV - os intervalos e frequências das linhas, considerando-se os valores máximos e mínimos, respectivamente;

V - sistema que permita a consulta por equipamento eletrônico do resumo operacional de cada linha, como seu horário de funcionamento, itinerário detalhado e programação de partidas, a exemplo de código de barras, QR Code ou outro similar.

De acordo com o Decreto, as informações e respectivas atualizações serão fornecidas pela SPTrans - São Paulo Transporte. Sendo responsável pelos traçados das linhas, através dos quais se obtém os itinerários, extensões e demais informações, tais como, o tempo de percurso, intervalos entre outras, cabe a SPTrans a provisão das informações operacionais das linhas do sistema.

A veiculação das informações é de responsabilidade da SPObras – São Paulo Obras, através da concessionária contratada para a execução dos serviços de instalação e manutenção dos equipamentos junto aos pontos de parada.

A SPTrans, como forma de prover a maior quantidade de informação possível, e devido ao pouco espaço nos equipamentos atuais, desenvolveu inicialmente, o QR Code, individualizado por ponto de parada, como forma de fornecer os dados específicos de cada um e os demais dados referentes ao sistema de transporte.

A Cláusula Nona “Das Obrigações e Riscos Assumidos pelas partes” do contrato firmado entre a SPObras e a Concessionária estabelece que a SPObras obriga-se a fiscalizar permanentemente a prestação de serviços objeto da Concessão, o cumprimento das disposições previstas em Lei e a fornecer à Concessionária todos os conteúdos – dados, informações e mensagens institucionais – para veiculação nos painéis de mensagem ou de informações.

Acrescentamos que a Lei Municipal 15.465 de 18 de outubro de 2011 dispõe sobre a outorga e gestão da concessão de abrigos de parada de transporte público de passageiros e de totens indicativos de parada de ônibus e o Decreto 52.933 de 19/01/2012 regulamenta a referida lei.

46.2.:

A caminhabilidade deve estar inserida em todos os espaços relacionados ao Sistema de Transporte Coletivo, quais sejam: terminais de ônibus, pontos de conexão e transferência, paradas em ruas e em corredores, calçadas do entorno, assim como travessias de acesso. Todos esses espaços precisam ter pavimentos largos, uniformes, regulares, acessíveis, sem buracos ou obstáculos. As entradas e saídas de terminais, assim como seu entorno, precisam ser tão amplas e acessíveis quanto seu interior. Os acessos, como travessias, cruzamentos, precisam também de toda atenção para comportar, com conforto e segurança, o fluxo de pessoas que utilizam o Sistema.

Sinalização também contribui para a caminhabilidade: ao saber onde ir, os trajetos são mais curtos, eficientes e seguros. Não basta ônibus de última geração – é preciso calçadas e travessias de qualidade também.

Resposta: Folha 1 – Item 1 Encontra-se em desenvolvimento na PMSP o PlanMob/SP 2015 - Plano de Mobilidade de São Paulo que é um instrumento de planejamento e gestão dos meios e da infraestrutura de transporte de bens e pessoas para os próximos 15 anos.

Este plano conta com apoio técnico da Secretaria Municipal de Transporte e das empresas SPTrans e CET, em parceria com as demais secretarias municipais afeitas aos temas da mobilidade urbana, desenvolvimento urbano e parcelamento e uso do solo, notadamente a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

O PlanMob/SP 2015 está sendo elaborado em atendimento à Lei Federal nº 12.587 (promulgada em três de janeiro de 2012) que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU. A Lei Federal determinou que todos os municípios acima de 20 mil habitantes devem elaborar um plano de mobilidade urbana. O PlanMob atenderá também a política municipal de mobilidade urbana expressa do Plano Diretor Estratégico de São Paulo – PDE 2014, conforme Lei Municipal nº 16.050, que em seu

artigo 229, determina tanto a elaboração como um programa de conteúdo mínimo a ser abordado.

O PlanMob/SP 2015 procura colaborar com a definição de conceitos em torno da mobilidade e acessibilidade urbanas, elabora um diagnóstico sobre a situação atual da mobilidade urbana no MSP e faz um prognóstico a partir deste cenário de referência em que elenca ações e infraestruturas necessárias.

O PlanMob/SP 2015, corroborando com as definições do PDE 2014 indicará metas específicas para pedestres e acessibilidade nas calçadas, estabelecendo etapas de implantação até o ano horizonte de que trata.

Projetos dos equipamentos de transporte

Os projetos dos equipamentos de transporte, incluindo os corredores, terminais, conexões e paradas desenvolvidos ou contratados pela SPTrans devem considerar as disposições, especificações e normas técnicas exigidas pela ABNT e PMSP.

A concepção dos equipamentos de transporte deve considerar as necessidades físicas e operacionais dos veículos, pedestres e bicicletas, bem como atender às exigências urbanísticas e ambientais. Os projetos são desenvolvidos visando um arranjo que favoreça os acessos e a circulação segura de pedestres, ônibus e bicicletas. Para cada projeto são estudadas e avaliadas alternativas de configuração geométrica para escolha daquela considerada como a mais adequada.

47.1.

Como ficará distribuída a operação das linhas na fase de transição e com a rede licitada implantada, caso uma parte dos 27 setores licitados tiverem propostas na concorrência e outra parte não?

Resposta: Se algum lote der vazio será necessária uma nova licitação do lote remanescente.

48.1.

O edital demonstrou a ausência de políticas para intermodalidade por bicicleta.

Resposta: Inicialmente ressaltamos que a presente consulta pública consiste da concessão de operação do sistema de transporte coletivo municipal e está pautada nas diretrizes gerais e específicas da Lei nº 12.587 (03/jan/12), que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Apesar de não haver uma referência explícita ao sistema cicloviário no edital de licitação em consulta, a Lei Municipal nº 14.266 (06/fev/07), que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no município de São Paulo estabelece em seu artigo 3º que:

“O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo deverá...I - articular o transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista.

Ainda, em seu artigo 2º é definido que:

“O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será formado por:

I. rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II. locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Tais diretrizes orientam as recentes ações da prefeitura municipal que, através da CET, implantou na cidade 356,8 km de infraestrutura cicloviária permanente, incluindo ciclovias e ciclorrotas.

48.2.

Solicita que a palavra “bicicletários” seja incluída no item 3.36.7 na Minuta do Edital.

Resposta: Com relação à inclusão da palavra *bicicletários* na Minuta do Edital, esclarecemos que os bicicletários já instalados nos terminais estão contidos nas *instalações* a serem mantidas pelos concessionários (item 3.36.4).

Nos terminais existentes onde não existam bicicletários sua instalação está vinculada à disponibilidade de espaço e à demanda esperada nestes locais.

Os terminais a serem implantadas deverão dispor de infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas, conforme prevê o Art. 3º, item IV da Lei nº 14.266/2007.

49.1. - Projeto A: Cláusula de Responsabilidade Social para que os transportes públicos operem 24 horas com pelo menos um veículo em cada uma das linhas existentes.

Resposta: Não procede, a rede de linhas que compõe o serviço municipal de ônibus, o NOTURNO, foi implantada em 28/02/2015 com o objetivo de resgatar o direito de ir e vir daqueles que trabalham durante a madrugada ou precisam se deslocar neste período por qualquer outro motivo.

O NOTURNO é constituído de 151 linhas (50 estruturais e 101 locais) que operam no período das 00h00 às 04h00 com uma frota (operacional + reserva técnica) de 574 veículos. De acordo com o acompanhamento da rede da madrugada em operação, o serviço está sendo bem aceito pela população usuária e tanto os itinerários quanto a frota atendem de forma abrangente a todas as regiões do município, cobrindo as atuais linhas do metrô e trechos operados pela CPTM.

As linhas do NOTURNO operam com intervalos de 15 minutos para as linhas estruturais e de 30 minutos para as locais, reduzindo a espera de passageiros nos pontos de parada, propiciando maior segurança e conforto aos usuários em relação à manutenção de todas as linhas em operação com intervalos de uma hora.

49.2.

- Projeto B: “Sugestão de implantação do projeto: “PONTOS HIBRIDOS”.

O projeto: “PONTOS HIBRIDOS”; Poderá ser implantado nos lugares onde hão pontos “A”, “B” e ou “C” ou ponto: “1”, “2” e ou “3”, separando os ônibus que farão paradas nestes pontos de forma exclusivas, atendendo apenas as suas respectivas letras ou números de identificação de suas paradas. A sugestão deste projeto, é para que ESTES (após os horários que podem ser; ou depois ds 20hs. ou no máximo, depois das 22:hs.), poderão parar em quais quer pontos onde hajam uma distância de no mínimo 500m. (quinhentos

metros de distância), um do outro, podendo vigorar dentre todo o horário noturno, até no máximo às 06:hs. da manhã.

Com isto, os passageiros que estiverem nos pontos em horários noturnos e madrugada, sofrerão menor vulnerabilidade se estiverem juntos, em um mesmo ponto híbrido (que serve de parada para quaisquer linhas de ônibus que passem por estas vias (lugares seguros de paradas, onde já possam haver ponto).

Pedimos que a cor ou as cores que possam expressar a identificação destes “PONTOS HÍBRIDOS”, possam ser identificadas na cor amarela ou no máximo, em duas cores, amarelo e preto.

A cor AMARELA, por motivos de que em nosso CÓDIGO DE NACIONAL DE TRANSITO, ela é identificada para alertar ao motorista uma maior ATENÇÃO.

No caso das cores AMARELA e PRETA; pelos mesmos motivos descritos acima, com o detalhe de expressar ATENÇÃO com RISCO; Neste caso, sugerimos, porque vimos que há muitos acidentes onde os motoristas desatentos acabam por (em suas imprudências), adentrar em calçadas onde por muitos acidentes, acabam por acertar pontos de paradas de ônibus criando um maior número de vítimas de seus acidentes com fatais riscos de morte.

Com o sucesso deste projeto, muitos passageiros se sentirão mais seguros e unidos para as jornadas de seus dias onde incluem (em sua grande maioria), sair cedo e chegar tarde da noite (momento este onde são e estão mais suscetíveis aos riscos de assaltos, perderem seus ônibus por desatenção do momento em que este estará passando, falta de informação por não ter alguém que tenha experiência de pegar o ônibus constantemente no mesmo ponto em que este estará sujeito caso não possa compartilhar a oportunidade da união de passageiros em um mesmo ponto em horários que são considerados fora de excesso de pessoas em um mesmo ponto (caso que ao invés de ajudar, atrapalharia).

Por fim; Sugerimos que os horários possam ser alternados de segunda a sexta, das: 22hs. às 06hs. do outro dia e durante os Sábados, Domingos e feriados, das: 22hs. às 08hs. do outro dia (salvo quando o outro dia, for um dia de semana comum com os horários de pico de passageiros normalizados, então voltaria à sua normalidade de ir até às: 06:hs.).”

Resposta: As conexões do NOTURNO encontram-se em fase de projeto. Dentre as diretrizes de projeto estão a sinalização de apoio e orientação aos caminhamentos e às travessias, atendendo às necessidades e segurança dos usuários e a aproximação dos pontos de parada, reduzindo os caminhamentos para integração dos usuários entre pontos de parada de ônibus.

Conforme o Art. 1º do Decreto Nº 39.568, de 30/06/2000, “No horário entre 23h00 (vinte e três horas) e 05h00 (cinco horas), os veículos utilizados pelo Sistema Municipal de Transportes Coletivos estão autorizados a parar fora dos pontos de parada pré-determinados, mediante solicitação ou sinalização do passageiro, mantidos, porém, os itinerários estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes e/ou pela São Paulo Transporte S/A.”

50.1.

Rever a redução de frota proposta.

Resposta: Trata-se de solicitação do Sindicato em referência para que a frota para o novo Sistema *Integrado de Transporte Coletivo* (12.898 veículos) não seja reduzida em 1.876 veículos com relação à frota atual (14.774 veículos).

Esclarecemos que, considerando as capacidades adotadas para os veículos por tipo para o Sistema de Integrado de Transporte Coletivo e na situação atual, pode ser verificado que a oferta de lugares será ampliada em 2,8% passando de 1.175.651 para 1.208.274 lugares nos períodos de utilização da frota máxima (ver Anexos I e III do Edital).

Dessa forma, a redução de frota proposta não irá reduzir a oferta de lugares e, pelo contrário, irá ampliá-la.

50.2.

“ 7) Obrigatoriedade dos Cursos de Qualificação e Requalificação profissional para trabalhadores do Setor;”

Resposta: A sugestão foi acolhida e incorporada no Anexo VII B – Controle e Monitoramento da Operação do Edital de Licitação, estabelecendo que todas as atividades de treinamento, desenvolvimento e reciclagem deverão abranger todos os profissionais ligados à operação dos serviços de transporte, e a aplicação e custos incorridos são de responsabilidade das Concessionárias.

50.3.

“ 8) Os cursos obrigatórios para o Exercício das funções de Motorista/Cobrador, como: CFC, transporte de passageiros/ deverão ser pagos pelas **EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS**. “

Resposta: A sugestão foi acolhida e incorporada no Anexo VII B – Controle e Monitoramento da Operação do Edital de Licitação, estabelecendo que todas as atividades de treinamento, desenvolvimento e reciclagem deverão abranger todos os profissionais ligados à operação dos serviços de transporte, e a aplicação e custos incorridos são de responsabilidade das Concessionárias.

51.1.

Solicita que seja revisto o Edital submetido à consulta pública, para que seja aberta a possibilidade de inclusão de outros produtos, com dimensões diferentes, no segmento indicado para operar as linhas Estruturais Radiais, substituindo o termo “articulado 23m” no referido edital e em todos seus anexos, por um termo mais abrangente, como por exemplo: “articulado de alta capacidade” ou “superarticulados”, onde nosso veículo se enquadraria.

Resposta: Trata-se de solicitação da VOLVO Bus Latin America para que o termo “articulado 23m” seja substituído no edital por outro termo como, por exemplo, “articulados de alta capacidade” ou “superarticulados”.

Esclarece a VOLVO que encontra-se em fase final de homologação junto à SPTrans um novo modelo articulado B9 SALF (*Side Articulated Low Floor*), com configuração 100% em piso baixo e capacidade de transporte de 154 passageiros, permitindo variação conforme a distribuição dos assentos.

As tabelas 18 e 19 do Anexo III do Edital (Especificação do Sistema de Intergado de Transporte Coletivo) apresentam o veículo articulado 23m utilizado como referência para os cálculos de oferta de lugares e frota, sendo considerada uma capacidade de até 171 passageiros.

Por outro lado, o Anexo V do Edital (Manual dos Padrões Técnicos de Veículos) apresenta as especificações relativas ao comprimento dos veículos que, para o articulado, varia de 18,6 a 23 metros.

Entendemos que o comprimento do veículo está diretamente relacionado à ocupação máxima do veículo, no entanto as quantidades de passageiros sentados e em pé podem sofrer pequena variação em função do modelo de carroceria adotado.

Dessa forma, para maior clareza será adotada a nomenclatura “*superarticulado*” para os veículos com capacidade maior ou igual a 171 passageiros.

51.2.

Informar e registrar o novo modelo do ônibus biarticulado Volvo, com comprimento de 27,1 metros e capacidade para 205 passageiros.

Resposta: Trata-se de informação da VOLVO Bus Latin America sobre novo veículo biarticulado desenvolvido, com 27,1 metros de comprimento e capacidade para 205 passageiros, cuja planta encontra-se em fase de homologação junto à SPTrans.

Esclarecemos que o veículo com tais características atenderá de forma satisfatória as especificações para o veículo denominado “*biarticulado*”, conforme apresentado nas tabelas 18 e 19 do Anexo III do Edital (Especificação do Sistema de Intergado de Transporte Coletivo) que apresentam tal veículo com uma capacidade superior a 198 passageiros e, ainda, o Anexo V do Edital (Manual dos Padrões Técnicos de Veículos) que apresenta o comprimento mínimo de 27 metros para o veículo biarticulado

52.1. Com a assinatura do contrato, no caso de vencer a licitação, existirá um período de implantação da rede de referência, até essa implantação que depende de obras de infraestrutura, substituição de tecnologia veicular, informações à população etc., quais serão as linhas para início do contrato com suas devidas quantidades e modelos de frota para operação na área Regional de Articulação Central?

Resposta: Conforme descrito no Anexo VIII.b à Minuta de Edital, a implantação da Rede de Referência ocorrerá de forma escalonada e seguirá um plano a ser estabelecido pela SPTrans após a homologação das licitantes vencedoras do certame.

A não apresentação antecipada do modelo de implantação da Rede de Referência é justificada devido à grande variedade de possibilidades de mobilização de recursos, frota e prazo de implantação, relativas às propostas que cada concessionária irá apresentar. Dessa forma, após a identificação das licitantes vencedoras será elaborado o plano de transição e implantação da Rede de Referência, no qual será definida a distribuição das linhas em operação na ocasião nos lotes contratados, observando, entre outros critérios, a correlação entre as linhas em operação com a Rede de Referência projetada e a compatibilização entre os lotes de serviço de modo que não haja solução de continuidade na prestação dos serviços de transporte em nenhum setor da cidade.

Além destes, outros aspectos irão interferir no plano de transição, como a adequação da infraestrutura de apoio às conexões (terminais, estações de transferência e conexões no sistema

viário em geral), o treinamento dos operadores e a realização do programa de divulgação e informação aos usuários.

52.2.

Quais serão as garagens indicadas e disponibilizadas para operação da AR0? E como funcionará a desocupação dessas garagens, no caso do ganhador não possuir garagens nessa região?

Resposta: A prefeitura decretou como de utilidade pública diversos terrenos atualmente utilizados como garagem de operadores do transporte coletivo municipal. Esta medida visa facilitar a concorrência dos interessados em disputar a licitação para concessão do Sistema Integrado de Transporte Coletivo, e assegurar que estes terrenos continuarão a ser utilizados pelos operadores do sistema de transporte coletivo municipal, sejam eles operadores atuais ou não. A declaração de utilidade pública das garagens não obriga a prefeitura a desapropriá-las, e tal medida só será adotada se houverem novos operadores, vencedores do certame, interessados em operar nestas garagens. Atualmente não existe nenhuma garagem inserida na Área Operacional Central, que constitui o Lote Local de Articulação Regional (AR0), devendo o vencedor deste lote operar em garagem que obedeça os critérios estabelecidos no item 3.9 do edital, ou seja, preferencialmente, localizada no perímetro do seu lote de concessão. Na hipótese da garagem estar localizada em local distinto do perímetro de seu respectivo lote, os percursos ociosos não serão considerados para efeito de remuneração e reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

52.3. Dentro da frota especificada (Anexo III) para operação da AR0, constam 168 veículos Midiônibus e 92 veículos básicos. Esses veículos poderão ter motor dianteiro? Caso contrário qual a tecnologia indicada?

Resposta: Os veículos dos tipos miniônibus, midiônibus e básico poderão ter motor dianteiro ou traseiro, conforme especificado na Tabela 3 (Dados do Motor) do Anexo III ao edital.

52.4.

Para o cumprimento do intervalo máximo de 12 minutos (linhas de Articulação Regional) estipulado de segunda a sábado das 06:00 às 20:00 com a frota prevista, grande parte das linhas deverá manter 100% da frota em operação durante todo esse período, com isso:

3 – No caso do dimensionamento disponibilizado nas tabelas do Anexo III a frota indicada não ser suficiente para realizar a quantidade de viagens descritas nas linhas, deverá ser acrescido frota?

Resposta: Ao longo de todo o período de vigência do contrato, a operação das linhas será monitorada pela SPTrans, que procederá a análise e avaliação das condições operacionais, podendo efetuar alteração das especificações de serviço, bem como criar, alterar ou suprimir linhas ou serviços. Os concessionários também poderão apresentar suas análises sobre as condições operacionais, que serão analisadas pela SPTrans e também poderão resultar em alteração das especificações de serviço.

Todas as alterações do modelo operacional devem observar a Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas apresentada no Anexo III do Edital (Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo).

53.1.

O item 3.7 do Edital aponta que os Serviços Complementares apenas poderão ser realizados pelas concessionárias após prévia autorização do Poder Concedente. Considerando que a legislação não é exaustiva, favor informar quais atividades enquadram-se como Serviços Complementares.

Resposta: Os serviços complementares estão previstos na Lei Nº 13.241 (12/12/2001) que “Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo” e são definidos como:

Art. 2º - O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitados o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

II - Serviços Complementares: serviços de Transporte Público de caráter especial, com tarifa diferenciada, que serão prestados por operadores ou terceiros, de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes:

a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;

b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

54.1.

Porque não se está a considerar no processo licitatório das linhas de ônibus do município de São Paulo a integração com a bicicleta e demais modalidades de transporte.

Resposta: Apesar de não haver uma referência explícita ao sistema ciclovitário no edital de licitação em consulta, a Lei Municipal nº 14.266 (06/fev/07), que dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no município de São Paulo estabelece em seu artigo 3º que:

“O Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo deverá...I - articular o transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista.

Ainda, em seu artigo 2º é definido que:

“O Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo será formado por:

- I. rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;*
- II. locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.*

Tais diretrizes orientam as recentes ações da prefeitura municipal que, através da CET, implantou na cidade 356,8 km de infraestrutura ciclovitária permanente, incluindo ciclovias e ciclorrotas. Atualmente existem bicicletários para integração física com a rede de transporte coletivo em 15 terminais, com uma oferta de 500 vagas para bicicletas. Assim, esclarecemos que é uma meta da administração municipal a ampliação da infraestrutura ciclovitária para 500 km e, sempre que possível, com a integração aos terminais de transporte coletivo urbano.

54.2.

Vem perante V. Exa. com fundamento no art. 5º, inc. XXXIV, a) C.F., exercer **direito de petição**, para defesa de direitos e manifestação no bojo da Consulta Pública (Processos Administrativos nº 2015-0.051.567-8, nº 2015-0.051.569-4 e nº 2015-0.051.573-2), para que sejam levadas em consideração, o que significa o dever de motivação, conforme Lei Municipal do Processo Administrativo (art.2º, LEI Nº 14.141, DE 27 DE MARÇO DE 2006), em atendimento ao princípio da motivação do porque não se está a considerar no processo licitatório das linhas de ônibus do município de São Paulo o seguinte:

“...(vi) informação pública da avaliação periódica dos serviços, informação dos direitos dos usuários de transportes públicos e informações relativas a composição das taxas e tarifas cobradas pela prestação de serviços públicos(art. 15, lei Federal nº12587/12, art 5, VIII, Lei estadual nº10294/99 .c.c Lei Estadual nº 7835/92).”

Resposta: A sugestão foi acolhida e incorporada no Anexo 4 - Procedimentos de Avaliação dos Serviços.

55.1.

A comissão de licitação deveria contemplar os veículos de menor porte como é o caso do minibus (microônibus de 2 portas).

Resposta: Esclarecemos que, as capacidades propostas para os veículos por tipo para o Sistema de Integrado de Transporte Coletivo estão apresentadas no Anexo III do Edital (Especificação do Sistema de Integrado de Transporte Coletivo).

A frota proposta para os veículos de pequena capacidade (mini e midiônibus) mantém as mesmas características dos veículos que atualmente já se encontram em operação. A frota de veículos de pequena capacidade será reduzida em aproximadamente 37% visando adequar a oferta de lugares nas linhas atendidas por este tipo de veículo. Pelo exposto, entendemos que o pleito do solicitante encontra-se parcialmente atendido.

56.1.

Entre os dias 17 a 30 de agosto de 2015, foi realizada uma mobilização com o objetivo de estimular a participação popular no processo de consulta pública. As organizações acima referenciadas criaram uma campanha denominada **#BusãoDosSonhos** com o objetivo de recolher contribuições da sociedade no ambiente virtual (redes sociais), em atividades de rua e pesquisas interativas.

Os dez temas mais abordados e/ou sugeridos durante os 14 dias de mobilização foram:

1. A integração entre ônibus e bicicletas;
2. A preocupação com a poluição atmosférica, mudanças climáticas e os combustíveis utilizados nos ônibus;
3. A importância da remuneração das empresas ser influenciada pelas reclamações dos usuários;
4. A questão tarifária, seja por meio da reivindicação de tarifa zero ou de tarifas mais justas e acessíveis;
5. A necessidade de se criar mais espaços e mais assentos disponíveis na frota, tendo em vista as inúmeras reclamações com relação à lotação dos ônibus;

6. O questionamento a respeito das linhas, com grande preocupação para o seccionamento de linhas, o isolamento de algumas regiões da cidade, a falta de acesso a linhas nas periferias e também o grande número de baldeações;
7. A questão do assédio sexual;
8. O respeito seja ele entre usuários, entre tripulação e usuários, tripulação, motoristas, pedestres e ciclistas;
9. A necessidade urgente de capacitação de motoristas e cobradores, com grandes reclamações sobre velocidade, comportamento à direção, trato com os usuários e falta de cuidado com ciclistas;
10. A reclamação com relação ao grande intervalo entre um ônibus e outro, e a baixa frequência de carros rodando em algumas linhas.

Respostas:

1. Apesar de não haver uma referência explícita ao sistema cicloviário no edital de licitação em consulta, a Lei Municipal nº 14.266 (06/fev/07), que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no município de São Paulo estabelece em seu artigo 3º que:

“O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo deverá....I - articular o transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista.

Ainda, em seu artigo 2º é definido que:

“O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será formado por:

- I. rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;*
- II. locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.*

Tais diretrizes orientam as recentes ações da prefeitura municipal que, através da CET, implantou na cidade 356,8 km de infraestrutura cicloviária permanente, incluindo ciclovias e ciclorrotas. Atualmente existem bicicletários para integração física com a rede de transporte coletivo em 15 terminais, com uma oferta de 500 vagas para bicicletas. Assim, esclarecemos que é uma meta da administração municipal a ampliação da infraestrutura cicloviária para 500 km e, sempre que possível, com a integração aos terminais de transporte coletivo urbano.

2. Conforme previsto no Edital, a concessionária deverá atender as determinações do Poder Concedente referente à composição da frota operacional quanto ao que estabelece a Lei Municipal nº 14.933/09, visando à substituição do combustível óleo diesel de petróleo por outro(s) de origem não fóssil e de fonte renovável e/ou da substituição de veículos movidos por motor de combustível interna por outros de tração elétrica.

3. A reclamação do usuário é importante instrumento para acompanhamento da forma como o serviço está sendo recebido e percebido pelos mesmos. No Edital disponibilizado para consulta pública, os ganhos de produtividade dos futuros concessionários terão como critério de rateio, entre outros, a pesquisa de satisfação dos usuários.

Quanto à aplicação das reclamações como mecanismo redutor da remuneração, trata-se de questão discutível, pois as reclamações dos usuários são susceptíveis a muitas externalidades não controladas diretamente pelo operador, como aumento de tarifa, trânsito e outras. A experiência existente não transmite segurança técnica suficiente para aplicação direta na remuneração. Outros mecanismos de mensuração mais objetivos foram incorporados no Edital, como disponibilização

da frota, cumprimento de viagens e transporte de passageiros, garantindo que o operador seja penalizado se não ofertar serviços no nível desejado.

4. A questão tarifária é de extrema relevância, pois afeta diretamente a população usuária. No entanto, foge ao escopo do Edital, que tem como objeto a contratação dos serviços de transporte coletivo na cidade paulistana.

Lembramos, por fim, que a questão tarifária deve ser discutida conjuntamente com a necessidade de fontes de financiamento para o transporte público, uma vez que a redução dos valores a serem cobrados depende de fontes de financiamento que sustentem tal redução.

5. A fabricação de carrocerias para ônibus urbanos é elaborado pela indústria observando as especificações contidas na norma ABNT NBR-15570 (Especificações Técnicas para Fabricação de Veículos de Características Urbanas para Transporte Coletivo de Passageiros). Na cidade de São Paulo, além da observação à norma, o arranjo da quantidade de assentos procura estabelecer a maior quantidade possível de lugares para passageiros sentados. Inicialmente é determinada a área disponível para passageiros e, nesta área, são distribuídos os assentos duplos e simples observando a distância mínima de 300 mm entre os bancos e a largura de pelo menos 550 mm de corredor para circulação de modo a facilitar a circulação adequada dos passageiros garantindo uma boa fluidez no corredor.

Esclarecemos, ainda, que observando as capacidades adotadas para os veículos por tipo, para a proposta do Sistema de Integrado de Transporte Coletivo e para a Situação Atual (Anexos III e I) pode ser verificado que a oferta de lugares será ampliada em 2,8% passando de 1.175.651 para 1.208.274 lugares nos períodos de utilização da frota máxima. Dessa forma, a nova rede proposta ampliará a oferta de lugares.

6. A nova rede de ônibus compreenderá categorias distintas de linhas em função das necessidades de atendimento, cujos conceitos são importantes, pois passaram a condicionar as famílias de tipos de veículos possíveis, a oferta mínima e a repartição dos serviços entre operadores. Assim as linhas do Sistema Integrado de Ônibus foram agrupadas em cinco tipos a partir de suas funções e disposições de traçado no território: Linhas Estruturais Radiais (LER); Linhas Estruturais Perimetrais (LEP); Linhas Locais de Articulação Regional (LLA); Linhas Locais de Distribuição (LLD); Linhas Locais Rurais (LLR).

Além de sua classificação funcional, as linhas se diferenciam quanto a sua jornada operacional ao longo do tempo em Linhas de Referência da Rede, Linhas de Reforço de Pico e Linhas Especiais. Todas as características previstas estão detalhadas no Anexo III do Edital (Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo) e visam sobretudo aumentar a regularidade de intervalos entre veículos em toda a rede ampliando a qualidade dos serviços prestados para todas as regiões da cidade.

7. Conforme destacado no documento encaminhado, este item não está relacionado com a licitação para Outorga da Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros da Cidade de São Paulo.

8. Conforme referenciado no item 3, o processo de Avaliação dos Serviços descrito no Anexo IV do Edital (Procedimentos de Avaliação dos Serviços), abrangerá os aspectos relativos ao treinamento, formação e capacitação dos operadores.

9. Da mesma forma que referenciado no item 8, o processo de Avaliação dos Serviços descrito no Anexo IV do Edital (Procedimentos de Avaliação dos Serviços), abrangerá os aspectos relativos ao treinamento, formação e capacitação dos operadores.

10. O conceito do serviço em rede empregado estabelece a adoção de padrões de frequência fixos por tipo de linhas, em quantidade expressiva, que visam garantir facilidade de entendimento, segurança de oferta e melhor viabilidade para as integrações entre linhas, com menores tempos de espera. Os intervalos máximos foram adotados em razão da política adotada para a nova rede de transporte coletivo, de valorização da oferta uniforme de serviços. Os intervalos máximos adotados são dados na tabela a seguir.

Nível de Rede	Tipo de linha	DU e SB	DG	DU Pico	DU EP	Fx. 5h / 20h até 23h	Fx. 4h e 24h	Noturno
Estrutural	Radial Estrutural	6	10	6	6	10	15	
Estrutural	Perimetral	6	10	6	6	10	15	
Estrutural	Trólebus*	6	10	6	6	10	15	
Estrutural	Reforço de Linha Estrutural	15	nsa	15	nsa	15	nsa	
Estrutural	Noturno							15
Local	Articulação Regional	12	20	12	12	20	30	
Local	Distribuidora	12	20	12	12	20	30	
Local	Reforço de Linha Local	15	nsa	15				
Local	Rural	30	30	30	30			
Local	Noturno							30

Tabela 20: Intervalos máximos admissíveis (em minutos)

Obs.: DU = Dias Úteis, SB = Sábado, DG = Domingos, EP = Entre pico; nsa = não se aplica

No caso de trólebus, os intervalos podem ser diferentes em razão da disponibilidade de veículos

56.2.

ANEXO 4.4 – PROCEDIMENTOS DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS

4.4.5 Indicadores de Avaliação do Desempenho do Sistema de Transporte

Reclamação do Serviço – IRS

Inclusão: incluir no indicador IRS índice de resposta às reclamações feitas pelos usuários

Resposta: Permanece o texto original. Não consideramos ser a quantidade de respostas que garantem a qualidade do serviço e, sim as providências que suscitam no sentido de sua correção.

56.3.

Inclusão de indicador na Gestão de Satisfação do Usuário (GSU): Disponibilização de informações ao usuário dentro da frota – DIU

O indicador tem como objetivo avaliar a conformidade das informações prestadas ao usuário mensalmente mediante processo de inspeção realizado pelo Órgão Gestor na frota operada (por linha, lote de linhas e concessionária). Seriam verificadas as seguintes informações nos veículos: sobre direito dos usuários, linha, horários, ponto de parada, integrações, canais de atendimento/informação/reclamação, etc.

Resposta: Permanece o texto original. Os veículos operam em linhas diferentes, não sendo possível atrelar as informações das linhas aos veículos. As informações sugeridas encontram-se no site da SPTrans e nos aplicativos existentes sobre os serviços de ônibus na cidade de São Paulo.

56.4.

4. Ponderação da pontuação

Sugestão: aumento da ponderação para “reclamação do serviço – IRS”

Resposta: Permanece o texto original. As condições para revisão dos pesos relativos dos indicadores estão previstas no Anexo 4.4.

56.5.

4.4.11 Manutenção do nível de desempenho

Visando garantir a transparência dos serviços de transportes os resultados do índice de qualidade do transporte – IQT poderão ser divulgados pela SMT e pelo Órgão Gestor, utilizando-se os canais primários.

Sugestão: “visando garantir a transparência dos serviços de transportes, os resultados do índice de qualidade do transporte – IQT deverão ser divulgados mensalmente pela SMT e pelo Órgão gestor utilizando-se os canais primários, sendo dada prioridade ao sítio eletrônico da SPTrans.”

Resposta: A sugestão foi acolhida e incorporada no anexo 4.4. – Procedimentos de Avaliação dos Serviços.

56.6.

4.4.16 Pesquisa de avaliação da qualidade do serviço

II. A pesquisa de opinião deve ser realizada anualmente, podendo a operadora utilizar tanto quadro próprio de técnicos e pesquisadores, quanto recorrer à livre contratação de empresa especializada em pesquisa de mercado, opinião e mídia.

Sugestão: A pesquisa de opinião deve ser realizada semestralmente, podendo a operadora utilizar tanto quadro próprio de técnicos e pesquisadores, quanto recorrer à livre contratação de empresa especializada em pesquisa de mercado, opinião e mídia.

Justificativa: o aumento da quantidade de pesquisas garante maior aproximação e entendimento das demandas do usuário, podendo o mesmo se adequar mais rapidamente.

Resposta: Permanece o texto original. As pesquisas, devido às amostras necessárias, demandam muito tempo de execução e muitos recursos financeiros. O ciclo anual é indicado para dar conta de todas as suas etapas, como: planejamento, coleta de dados, consistência, digitação, processamento, testes estatísticos, análise. Além disso, os resultados devem ser validados na SPTrans e discutidos em conjunto com as empresas. Novas demandas dos usuários podem ser direcionadas para os canais de atendimento aos usuário e analisadas pela gestora.

56.7.

Inclusão: a cada quatro anos, na época da auditoria econômico financeira, será realizada pesquisa junto aos usuários, feita por órgão de terceira parte, para avaliar a qualidade do serviço prestado.

Resposta: Permanece o texto original. A auditoria econômica-financeira pode utilizar os dados anuais, formatados como série histórica, no período em análise, não havendo necessidade de realização de mais uma pesquisa para essa finalidade.

56.8.

4.4.17 Técnica e indicadores a serem medidos

Inclusão de indicador a ser monitorado: informação disponível ao usuário

Resposta: Permanece o texto original. Já há questões que monitoram os temas informação e comunicação. No caso da sugestão “informação disponível ao usuário” julgamos a abordagem muito genérica, pois não indica tipos de informação, nem mídias.

56.9.

4.4.19. Resultados das pesquisas

A SPTrans e a Secretaria de Transportes, visando promover a transparência de sua gestão em relação ao serviços de transportes públicos, poderão divulgar e publicar os dados apurados nas pesquisas de satisfação com a qualidade;

Sugestão: A SPTrans e a Secretaria Municipal de Transportes, visando promover a transparência de sua gestão em relação ao serviços de transportes públicos, deverão divulgar e publicar mensalmente os dados apurados nas pesquisas de satisfação com a qualidade, sendo dada prioridade ao sítio eletrônico da SPTrans.

Resposta: Permanece o texto original. Não há como publicar mensalmente a pesquisa cuja periodicidade é anual.

56.10.

4.4.20 Fórum técnico de qualidade e pesquisa de satisfação

Sugestão: prever a participação da sociedade civil nesse fórum, com igual paridade às demais entidades: poder público e empresas.

Resposta: Permanece o texto original. A natureza do Fórum indicado é técnica e parte de uma relação contratual entre a SPTrans e as empresas. Na parte específica na pesquisa será dada ênfase aos aspectos epistemológicos e metodológicos envolvidos e, na padronização dos procedimentos de investigação por parte de todas as empresas. Consideramos que o Fórum adequado para a participação da sociedade civil seja o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito- CMTT.

57.1.

Proposta de inclusão de item sobre treinamento, capacidade, fiscalização e punição de condutores:

“ ... vem, por meio deste ofício, solicitar a inclusão de item, no edital de licitação, acerca da obrigatoriedade das empresas de ônibus de São Paulo na realização de **treinamento, capacitação, fiscalização e punição** em relação à convivência dos seus condutores e dos usuários de bicicleta.

De acordo com dados da CET, em 2014, das 47 mortes de ciclistas no trânsito paulistano, 11 foram causadas por motoristas de ônibus, ou seja, **mais de 23% delas.**

Em decorrência deste número alarmante de atropelamentos e colisões envolvendo os dois veículos acreditamos que uma ação com todas as empresas de ônibus, operadoras do futuro sistema, deverá ser constante e obrigatória.

Sobre cursos de treinamentos e capacitação, nossa sugestão é que constem desde já – no edital de licitação – que o conteúdo e a metodologia completa destes serão submetidos à aprovação da Câmara Temática de Bicicleta, vinculada ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT); garantindo, desta forma, participação e controle sociais na formulação desta importante política para um trânsito mais harmonioso.

Resposta: Sugestão acolhida e incorporada no Anexo VII B – Controle e Monitoramento da Operação do Edital de Licitação.

58.1.

“.... Tomamos conhecimento de que a nova concessão do sistema de ônibus, objeto de consulta pública pela Secretaria Municipal de Transportes da Cidade de São Paulo, previa a implantação de diversas tecnologias embarcadas, bem como de um Centro de Controle Operacional, entre as exigências a serem atendidas pelos novos concessionários.

Curiosos principalmente pelo apelo tecnológico do projeto, fizemos uma análise interna dos documentos e identificamos pontos exemplares, como a definição de padrões abertos de dados para garantir a interoperabilidade de diversos fornecedores e sistemas, que somente assim poderão ser coordenados para atender um objetivo único.

Porém, gostaríamos de fazer uma sugestão, sobre item não vislumbrado nos documentos disponibilizados para consulta: os treinamentos a serem oferecidos aos motoristas e demais colaboradores do sistema de transporte sobre pneus da Cidades de São Paulo.

Recentemente publicações na imprensa, como, por exemplo, a matéria “Número de atropelamentos por ônibus sobe 31% em São Paulo” da Folha de São Paulo, publicada em 13 de julho de 2015, indica que a estruturação de um sistema de transporte sobre pneus baseado em conceitos de corredores e faixas exclusivas, ainda necessita de aprimoramento, passando por uma sinalização diferenciada das faixas tradicionais até a qualificação dos operadores deste sistema.

Esse tipo de operação agrega novas formas de relacionamento dos atores com o processo, formas estas que muitas vezes não são abordadas nas tradicionais etapas da formação do motorista profissional. Por outro lado tecnologias atuais de simuladores possuem a capacidade de representar fielmente o comportamento do veículo e de sua relação com o motorista e com o ambiente no qual está trafegando.

A combinação de tecnologias de simulação de operação de um sistema de transporte e suas respectivas interações com carros, pedestres e ciclistas pode colaborar para o desenvolvimento de motoristas mais preparados nas mais diversas situações do dia, avaliando seu comportamento e até mesmo colaborando com intervenções físicas em pontos específicos não visualizados inicialmente em projeto.

Portanto, nossa sugestão consiste na elaboração de um plano de treinamento, certificado e reciclagem de motoristas de ônibus e demais colaboradores ligados diretamente à operação, plano esse integrado com simuladores – a exemplo do que já acontece na aviação e operação de trilhos – e com regras definidas pela Prefeitura. Acredita-se que a iniciativa trará benefícios a todos os envolvidos, pois os motoristas elevarão seu grau técnico e de conhecimento operacional, os usuários se beneficiarão de uma melhor prestação de serviços e a Prefeitura prestará um serviço de melhor qualidade e colaborará diretamente para a redução de índices como os apresentados na matéria acima citada.

Sabemos que a estruturação de um projeto como esse não é simples nem trivial, porém, como gestores de capacitações, habilitações e cursos técnicos e de especialização, bem como treinamentos in company em órgãos públicos e empresas privadas, gostaríamos de nos colocarmos à disposição para colaborar no aperfeiçoamento do sistema de transporte de nossa Cidade.

Na oportunidade, renovamos a Vossa Senhoria os protestos de estima e consideração e colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.”

Resposta: A sugestão foi acolhida e incorporada no Anexo VII B – Controle e Monitoramento da Operação do Edital de Licitação.

59.1.

PROPOSTA 06 - Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital.

MINUTAS GRUPOS ESTRUTURAL, ARTICULAÇÃO REGIONAL E DISTRIBUIÇÃO

CAPÍTULO XIX – DOS DEVERES DA CONCESSIONÁRIA

Item 41.1.4 (grupos estrutural e articulação regional), item 26.1.4 (grupo distribuição)

“Operar somente com tripulação devidamente capacitada e habilitada, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público”

Proposta

A este item, incluir os subitens:

“41.1.4.1 será considerada capacitada e habilitada a tripulação (motorista e, se houver., cobrador) que realizar cursos de orientação ao convívio no trânsito focado em pedestres e pessoas em bicicleta, cujos moldes serão definidos pelo Poder Público”.

“41.1.4.1.1 até o fim do primeiro ano da vigência do contrato, deverá ser alcançada a capacitação de pelo menos 50% dos motoristas de cada um dos lotes licitados. Até o fim do segundo ano da vigência do contrato, deverá ser alcançada a totalidade da tripulação (motoristas e cobradores) de todos os 27 lotes licitados”.

Esta proposta deve ser contemplada conjuntamente à proposta nº 07 deste documento

Argumentação

Vista a grande influência da conduta dos operadores de facto do sistema de ônibus municipal na conduta do trânsito (i.e. motoristas, cobradores e demais funcionários envolvidos na operação), faz-se necessário exigir da tripulação dos ônibus municipais capacitações ao convívio com pessoas a pé e em bicicleta. Destacam-se exemplos não só de metrópoles como Londres, assim como o caso da cidade de Sorocaba, que implantaram parte da malha cicloviária coincidentes às faixas exclusivas de ônibus, por entender que o controle público sobre a capacitação dos operadores do sistema público de transportes traz mais segurança à circulação viária. Estas capacitações, já consolidadas não só em casos estrangeiros como no Brasil (caso do DETRAN-PE¹), mostram que é simples, barato e efetivo conscientizar motoristas e cobradores para o convívio com pessoas a pé e em bicicleta, afinal a maior parte dos usuários do sistema de ônibus e também prioridade das políticas públicas em mobilidade, de acordo com a Política nacional de mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/12).

Resposta: As sugestões foram acolhidas e incorporadas no Anexo VII B – Controle e Monitoramento da Operação do Edital de Licitação.

59.2.

PROPOSTA 7 - Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital.

MINUTAS GRUPOS ESTRUTURAL, ARTICULAÇÃO REGIONAL E DISTRIBUIÇÃO

CAPÍTULO XIX – DOS DEVERES DA CONCESSIONÁRIA

Item 41.1.10 (grupos estrutural e articulação regional), item 26.1.10 (grupo distribuição)

“Executar serviços, programas de gestão e treinamento de seus empregados, com vistas às melhorias destinadas a aumentar a segurança no transporte e a comodidade dos usuários”

Proposta

Complementar este item da seguinte forma: “Executar serviços, programas de gestão e treinamento de seus empregados, com vistas às melhorias destinadas a aumentar a segurança no transporte e a comodidade dos usuários, respeitando os procedimentos especificados no item 41.1.4.1”

Esta proposta deve ser contemplada conjuntamente à proposta nº 06 deste documento

Argumentação

Tendo em vista (1) a argumentação da proposta no 06 deste documento, que ressalta a influência dos operadores de facto do sistema de ônibus; e (2) a relação consumerista estabelecida entre o sistema de transporte sobre pneus e os passageiros através do ato de pagamento da tarifa; é essencial que o serviço seja prestado de forma a garantir a segurança e a comodidade dos passageiros.

Uma parcela das reclamações dos usuários está associada ao comportamento dos motoristas e cobradores de ônibus – por exemplo, não parar no ponto ou acelerar e frear bruscamente. Além disso, é de conhecimento público, por exemplo, a questão do assédio no transporte público sofrido – em sua esmagadora maioria – por passageiros do gênero feminino bem como por travestis e transsexuais. Tais situações de abuso e assédio – muitas vezes naturalizadas como comportamento-padrão ou associadas à superlotação dos veículos – podem ser evitadas e combatidas com treinamento específico dos operadores para que as vítimas se sintam à vontade para denunciar e acolhidas em suas denúncias

No caso específico do assédio sexual no transporte público, propõe-se que as concessionárias montem programas de capacitação dos funcionários no tema, além de campanhas educativas e uma rede de acolhimento às vítimas com agentes femininas – tudo sob orientação de consultoria especializada.

Resposta: As sugestões foram acolhidas e incorporadas no Contrato.

59.3.

PROPOSTA 11: Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital.

ANEXO IV – POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS (grupos estrutural, articulação, regional e distribuição)

ANEXO 4.4 PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS

4.4.5. Indicadores de Avaliação do Desempenho do Sistema de Transporte

Quadro 3 – Índice de Cumprimento de Viagens – ICV

Proposta

No campo “Fórmula de Cálculo”, substituir “Vide Anexo da Ficha Técnica” por “ICV = (numero de partidas pontuais)/(total de partidas realizadas)*”, sendo o asterisco “*: vide ‘Critério para a Apuração dos Dados’”. Esta proposta deve ser contemplada conjuntamente à proposta nº 12 deste documento

Argumentação

Visto que o anexo relativo à fórmula de cálculo não consta no edital, sugere-se apresentar na própria ficha técnica – e não em anexo – fórmula compatível não só ao conceito e critérios para apuração apresentados, como também os demais índices.

Resposta: As sugestões foram acolhidas e incorporadas no Anexo 4.4. – Procedimentos de Avaliação dos Serviços.

59.4.

PROPOSTA 12 - Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO IV – POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS (grupos estrutural, articulação, regional e distribuição)

ANEXO 4.4 PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS4.4.5. Indicadores de Avaliação do Desempenho do Sistema de Transporte

Quadro 3 – Índice de Cumprimento de Viagens – ICV

Proposta

No campo “Critérios para a Apuração dos dados”, substituir “Os valores de cada faixa horária serão agrupados pelos períodos que caracterizam a operação de cada linha, de modo a facilitar a avaliação dos resultados, conforme tabela de agregação dos períodos anexa” por “Cada partida será classificada, de acordo com o horário da partida, como ‘pontual’ ou ‘não pontual’. A partida classificada como ‘pontual’ é aquela cujo horário é igual ou dois minutos superior ao especificado na tabela de horários acordada. As demais partidas, inclusive cujo horário de partida é anterior ao especificado, serão classificadas como ‘não pontuais’”. Esta proposta deve ser contemplada conjuntamente à proposta nº 11 deste documento

Argumentação

Visto que o anexo relativo à fórmula de cálculo não consta no edital, sugere-se apresentar na própria ficha técnica – e não em anexo – um critério de classificação do cumprimento de viagens em com intervalo operacionalmente factível (dois minutos) e de acordo com as premissas de qualidade operacional, isto é: um veículo pode atrasar, mas nunca deve se adiantar ao horário previsto.

Resposta: As sugestões relativas ao Índice de Cumprimento das Viagens – ICV foram acolhidas e incorporadas no Anexo 4.4. – Procedimentos de Avaliação dos Serviços. O limite de tolerância para cálculo da pontualidade foi mantido em 3 minutos.

59.5.

PROPOSTA 13 - Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO IV – POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS (grupos estrutural, articulação, regional e distribuição)

ANEXO 4.4 PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS

4.4.6. ÍNDICE DE QUALIDADE DO TRANSPORTE - IQT

4. Ponderação da Pontuação

Tabela 2: Ponderação da Pontuação

Proposta

Trocar os pesos relativos dos índices ICV e IPP: peso relativo do índice “Cumprimento de Viagens – ICV” igual a 0,5000 e peso relativo do índice “Pontualidade das Partidas Realizadas – IPP” igual a 1,9569. Atendida esta proposta, não há necessidade de alterar pesos relativos dos demais índices (soma dos índices continua sendo 10,0000)

Argumentação

Em respeito não só ao encadeamento lógico dos índices mencionados (IPP e ICV) – se os veículos saem pontualmente, cumprem automaticamente ao exigido no índice de cumprimento de viagens -, a pontualidade das partidas realizadas representa um fator de maior relevância, sob o ponto de vista do usuário, que o cumprimento de partidas realizadas simplesmente.

Resposta: Mantido texto original. As condições para revisão dos pesos relativos dos indicadores estão previstas no Anexo 4.4.

59.6.

PROPOSTA 14 - Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO IV – POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS (grupos estrutural, articulação, regional e distribuição)

ANEXO 4.8 METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO

4.4.5. Indicadores de Avaliação do Desempenho do Sistema de Transporte

Quadro 3 – Índice de Cumprimento de Viagens - ICV

Proposta

No campo “Critérios para a Apuração dos Dados”, substituir “Os valores de cada faixa horária serão agrupados pelos períodos que caracterizam a operação de cada linha, de modo a facilitar a avaliação dos resultados, conforme tabela de agregação dos períodos anexa” por “Cada partida será classificada, de acordo com o horário de partida, como ‘pontual’ ou ‘não pontual’. A partida classificada como ‘pontual’ é aquela cujo horário é igual ou dois minutos superior ao especificado na tabela de horários acordada. As demais partidas, inclusive cujo horário de partida é anterior ao especificado, serão classificadas como ‘não pontuais’. Esta proposta deve ser contemplada conjuntamente à proposta nº 13 deste documento

Argumentação

Visto que o anexo relativo à fórmula de cálculo não consta no edital, sugere-se apresentar na própria ficha técnica – e não em anexo – um critério de classificação do cumprimento de viagens em com intervalo operacionalmente factível (dois minutos) e de acordo com as premissas de qualidade operacional, isto é: um veículo pode atrasar, mas nunca deve se adiantar ao horário previsto.

Resposta: As sugestões relativas ao Índice de Cumprimento das Viagens – ICV foram acolhidas e incorporadas no Anexo 4.4. – Procedimentos de Avaliação dos Serviços.

59.7.

PROPOSTA 16 - Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO IV – POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS (grupos estrutural, articulação, regional e distribuição)

ANEXO 4.4 PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS

4.4.11. MANUTENÇÃO DO NÍVEL DE DESEMPENHO

4º Parágrafo

Proposta

Mudar o texto do 4º Parágrafo do item 4.4.11 para “Visando garantir a transparência dos serviços de transportes, os resultados do Índice de Qualidade do transporte – IQT **deverão** ser divulgados pela SMT e pelo Órgão Gestor, utilizando-se os canais disponíveis, **conforme frequência de acompanhamento dos indicadores**”

Argumentação

Entende-se que o IQT apresenta avaliações da qualidade do serviço prestado pelas empresas concessionárias que são de extremo interesse da sociedade civil e importantes para o controle social do transporte público sobre rodas da cidade de São Paulo. Portanto, a divulgação dos resultados do IQT não deveria estar sob nenhum condicionante e deveriam ser públicos sob quaisquer circunstâncias. Além disso, tratap0se de importância pública deixar as informações relacionadas a qualidade pública. Está alinhado à Lei de Acesso à Informação e abertura dos dados referentes aos serviços públicos.

Trata-se de importância pública deixar as informações relacionadas a qualidade pública. Está alinhado à Lei de Acesso à Informação e abertura dos dados referentes aos serviços públicos.

Resposta: A sugestão foi acolhida e incorporada no Anexo 4.4. – Procedimentos de Avaliação dos Serviços.

59.8.

PROPOSTA 17 - Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO IV – POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS (grupos estrutural, articulação, regional e distribuição)

ANEXO 4.4 PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS

4.4.19. Resultados de Pesquisas

4º Parágrafo

“A SPTrans e a Secretaria Municipal de Transportes, visando promover a transparência de sua gestão em relação aos serviços de transportes público, poderão divulgar e publicar os dados apurados nas pesquisas de satisfação com a qualidade”

Proposta

Mudar o texto do item 4.4.19 para “A SPTrans e a Secretaria Municipal de Transportes, visando promover a transparência de sua gestão em relação aos serviços de transportes público, **deverão**

divulgar e publicar um resumo da pesquisa ao público em geral e poderão divulgar e publicar os demais dados apurados nas pesquisas de satisfação com a qualidade.”

Argumentação

Entende-se que as Pesquisas de Avaliação da Qualidade de Serviço são de extremo interesse da sociedade civil e importantes para o controle social do transporte público sobre rodas da cidade de São Paulo. Portanto, a divulgação de pelo menos um resumo dos dados mais importantes deveria ser obrigatória por parte da SPTrans e não deveria estar sob nenhum condicionante.

Resposta: A sugestão foi acolhida e incorporada no Anexo 4.4. – Procedimentos de Avaliação dos Serviços.

59.9.

PROPOSTA 26 - Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital

ANEXO VII – GESTÃO OPERACIONAL DO SERVIÇO CONCEDIDO (grupos estrutural, articulação regional e distribuição)

ANEXO 7-B – Controle e Monitoramento da Operação

7.2.1. ORGANIZAÇÃO, NORMAS E PROCEDIMENTO DA OPERAÇÃO CONTROLADA

Item 7.2.1.1 (Manual de Organização)

“As funções de Coordenação Geral da Operação Controlada e Coordenação do Centro de Controle Operacional – CCO serão exercidas, exclusivamente, pelo Órgão Gestor. As funções das demais Unidades serão exercidas pela pessoa jurídica que será constituída pelo conjunto da Sociedade de Propósito Específico – SPE”

Proposta

As funções do CCO deveriam estar sob responsabilidade do gestor público ou terceiro. Assim, substituir texto por “As funções de Coordenação Geral da Operação Controlada e Coordenação do Centro de Controle Operacional – CCO, assim como das demais Unidades, serão exercidas, exclusivamente, pelo Órgão Gestor”

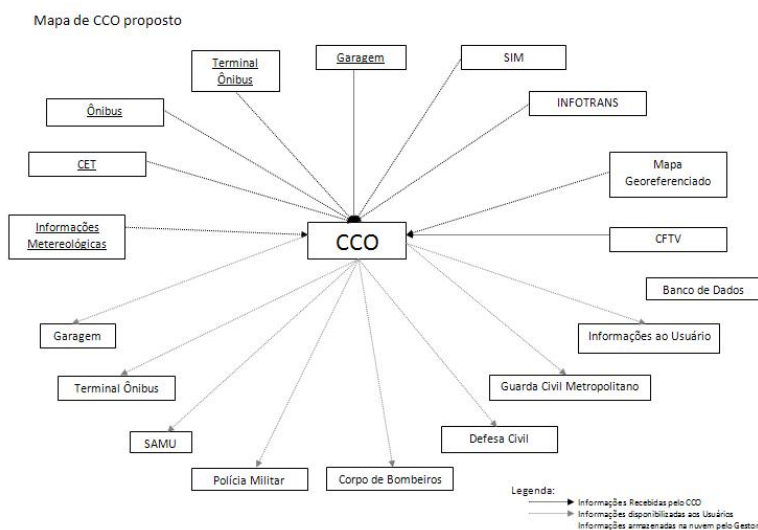
Argumentação

O Centro de Controle Operacional (CCO) é, dentro da teoria dos Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), a ferramenta responsável pelo controle ótimo da rede de transportes e a instância máxima para a elaboração das ordens de serviço (OS) elaboradas pelo órgão gestor. Sendo o CCO a ferramenta que detém de toda a informação do sistema, desde a situação e o posicionamento dos ônibus, até a informação do passageiro, este se caracteriza como peça fundamental da operação, detentor e distribuidor de toda a informação relacionada à operação do transporte sobre rodas.

Não obstante, tais características não fazem da operação do CCO, uma operação de difícil execução e compreensão. Ao contrário, a operação do CCO deve ser simplificada de tal forma que os softwares e aplicativos do sistema sejam capazes de executar operações básicas e emitir alertas sem a necessidade de uma intervenção humana. Como por exemplo, a localização dos ônibus fornecidas em tempo real aos usuários e o botão de pânico do motorista que aciona diretamente a polícia ao mesmo tempo que alerta o CCO. O Planejamento e a Operação, subsistemas do CCO, são capazes de fornecerem dados em tempo real para eficientemente executar as OSs a fim de suprir a demanda de passageiros. Porém, uma vez estabelecidos os algoritmos para o planejamento e sendo a operação previamente determinada, estes subsistemas devem atuar automaticamente.

Tendo em vista a iniciativa da SPTrans em executar a construção do CCO por meio desta licitação e observando execução da Operação Controlada, exigimos que seja modificado o edital para que o controle e operação do CCO proposto seja exclusivo da SPTrans e outros agentes públicos (CET, Polícia Militar e SAMU). Tal proposta visa garantir a execução do planejamento diário de viagens, a garantia da operação controlada por órgão público a livre aquisição de dados para controle do serviço das Operadoras.

Com essa nova disposição, as Operadoras ficariam com o controle operacional dos terminais (COT) e das garagens. Cabendo a estas o controle e a execução das ordens de serviço deliberadas pelo CCO e ao gerenciamento da oferta de veículos de acordo com as necessidades diárias.



Resposta: A sugestão foi acolhida e incorporada no Anexo VII B – Controle e Monitoramento da Operação do Edital de Licitação.

60.1.

“Sobre a participação da sociedade civil na fiscalização, planejamento e avaliação do sistema de transporte urbano da cidade de São Paulo”

O processo licitatório apresentado pelo poder público, em Julho recente, acontece à luz do debate público sobre mobilidade urbana ter obtido grandes proporções a partir das manifestação de Junho de 2013. Para além da reivindicação explícita contra o aumento tarifário, a população questionava sua impossibilidade de participar efetivamente nas decisões de grande impacto da vida cotidiana da cidade.

Reconhece-se que a gestão municipal tem buscado criar canais de comunicação entre o poder público e a sociedade civil. Neste sentido, é preciso dar continuidade a essas conquistas tirando-as do espectro da “política de governo” e tornando-as uma “política de Estado”, institucionalizando-as, portanto.

De acordo com o artigo 2.º, inciso II do 14.º e artigo 15º da Lei Federal 12.587/2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana; assim como no inciso II do artigo 2.º do Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001), há preconização sobre a gestão democrática na política de desenvolvimento urbano. Desta maneira, aponta-se como sendo necessário que a sociedade civil participe diretamente no planejamento, fiscalização e avaliação do

sistema de transporte urbano da cidade de São Paulo no decorrer da sua operação cotidiana.

Na proposta licitatória apresenta pelo poder municipal não foi encontrado nenhum item que mencione a participação da sociedade civil, apenas referências à composições envolvendo poder público e operadoras do sistema.

A fim de ilustrar, cita-se o **Fórum Técnico de Qualidade e Pesquisa de Satisfação** (conforme anexo 4-4_PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DO SERVIÇO) que terá como atribuições básicas orientar, acompanhar e, eventualmente corrigir os trabalhos relativos ao IQT e à Pesquisa de Satisfação, não indica a participação da sociedade civil. Tratando-se de uma instância que faz referência direta à avaliação da qualidade do serviço prestado, reconhece-se ser de suma importância com que o usuário do transporte tenha uma representação garantida permitindo com que o interesse da melhoria do serviço esteja enfatizada.

O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (regulamentado pelos decretos: 54.058 e 55.180), existente desde 2014, formado pela sociedade civil, operadoras do sistema e poder municipal (na proporção de $\frac{1}{3}$ cada) se apresenta como instrumento que possibilitará efetivar a participação deste setor social não representado nas definições expressa na proposta licitatória.

Sendo assim, indica-se que seja adendada no fórum acima citado, assim como em todas as outras instâncias que tenham relação com planejamento, fiscalização e avaliação do sistema, a participação da sociedade civil por meio das suas representações no CMTT.

Ademais, entendendo que a nova licitação do transporte público de São Paulo necessita estar de acordo a legislação, solicitamos que o Grupo Executivo quer será de grande importância na implantação da operação controlada, tenha participação popular e controle social garantido por meio do edital. Dessa forma, a sociedade civil poderá assegurar, em conjunto com o Poder Público, que a operação controlada e o Centro de Controle Operacional estejam voltados para o interesse público.

Visto que a operação controlada é um dos fundamentos principais da nova organização operacional do sistema de transporte coletivo de São Paulo, é de interesse público que haja controle social sobre a implantação de tão importante metodologia. Entendemos que seja necessário reforçar o interesse público frente aos interesses provados e empresariais que as concessionárias podem ter no processo de implantação da Operação Controlada, além de dar maior transparência.

Proposta:

3. Acrescentar ao item 4.4.20 do ANEXO 4-4_PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DO SERVIÇO o texto:

No início do novo contrato, será criado, através de Portaria da Secretaria Municipal de Transportes, o Fórum Técnico de Qualidade e Pesquisa de Satisfação, formado pelo Poder Público, pelos concessionários e por representantes da sociedade civil, respeitando a proporção de $\frac{1}{3}$ de representatividade para cada um dos setores. Os representantes da sociedade civil devem ser definidos por processos democráticos por meio dos representantes do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito da cidade de São Paulo (CMTT).

Indica-se que nestes fóruns acima citados, assim como em todas as outras instâncias que tenham relação com planejamento, fiscalização e avaliação do sistema, seja adicionada a

participação da sociedade civil por meio das suas representações no CMTT. Da mesma maneira, solicitamos que sejam implantados os mecanismos de representação dos usuários na fiscalização e avaliação do subsistema distribuição, conforme diz a Lei Municipal 13.241/01 em seu Art. 30, Parágrafo Único”.

Resposta: Permanece o texto original. A natureza do Fórum indicado é técnica e parte de uma relação contratual entre a SPTrans e as Concessionárias. Consideramos que o Fórum adequado para a participação da sociedade civil seja o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT.

60.2.

Solicitamos que o texto das minutas dos Editais de licitação dos serviços de ônibus de São Paulo, nas Minutas do Subsistema Estrutural, do Subsistema de Articulação Regional e do Subsistema Distribuição, CAPÍTULO III – DA FORMA DE PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, em seu item 3.5.1 seja alterado para:

“Considerando os requisitos necessários para a implantação da Rede de Referência, tais como estão descritos no *Anexo VIII, 8-B*, poderá ser determinado à concessionária a operação das linhas que estejam em funcionamento na ocasião, com as características que então vigorarem, conforme previsto no Anexo VIII, 8-B”

Resposta: O texto proposto já compõe o texto do item 3.5.1 do CAPÍTULO III – DA FORMA DE PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, do Anexo VIII do Edital.

60.3.

“A implantação da Rede de Referência do Transporte Coletivo, utilizada para a elaboração da proposta técnico-comercial, requererá um conjunto de requisitos *que devem ser garantidos pelo Poder Concedente, como:*

- *a adequação do sistema viário para que sejam asseguradas vias livres/faixas exclusivas à esquerda ou à direita, nas vias principais em que passarão as linhas do Grupo Estrutural de Articulação Regional;*
- *a instalação, sempre que possível, de sistemas semafóricos sincronizados ao fluxo de veículos dos corredores de ônibus e faixas exclusivas;*
- *a eliminação de gargalos de trajeto que já apresentam problemas no sistema atual;*
- *a instalação, sempre que possível, de um sistema de pré-embarque nos corredores de ônibus e terminais;*
- *a adequação da infraestrutura de apoio às conexões (terminais, estações de transferência e conexões no sistema viário em geral), assegurando sinalização e iluminação que orientem e deem segurança aos usuários;*

- a adequação da localização dos pontos de paradas de ônibus que sirvam como conexões entre linhas, de modo que eles estejam anteriormente às faixas de pedestres das esquinas, assegurando as menores distâncias possíveis a serem percorridas em um possível transbordo de linhas;

- a implantação de conselhos regionais de usuários, conforme a Lei Municipal 13.241/01, Art. 30, parágrafo Único, e a eleição de seus representantes;

- treinamento dos operadores, e;

- a realização de um amplo programa de comunicação e informação ao usuário que tenha ao menos 4 (quatro) meses de duração para assegurar a plena divulgação das mudanças e assimilação da informação pelo usuário.

Além destes aspectos, é necessário que as implantações das alterações das linhas sejam monitoradas por prazo suficiente para que sejam realizados ajustes necessários.”

Resposta: Os elementos fundamentais do conjunto de requisitos propostos foram incorporados no Anexo I do Edital, no item **1.3.3. A nova rede de ônibus municipais.**

61.1.

XX) ITENS DO EDITAL – ANEXO 4.4

4.4.5. Indicação de Avaliação de Indicadores do Desempenho do Sistema de Transporte

ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES

Durante o período de transição das mudanças operacionais deverão ser considerados 100% dos índices, até o término das implantações previstas.

Resposta: Conforme Anexo 4.4. “As categorias de avaliação e os respectivos indicadores e fórmulas de cálculo poderão ser revistos pelo Órgão Gestor, quando identificada a necessidade de aprimorar e ampliar a sistemática de avaliação.”

61.2.

XXI) ITENS DO EDITAL – ANEXO 4.4

QUADRO 1. IRS – índice de reclamação de serviço

ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES

Qual o critério que será utilizado para apuração as reclamações, principalmente aquelas que são improcedentes.

Resposta: Há uma comissão que discute os critérios e estabelece filtro para desconsiderar as reclamações improcedentes.

61.3.

XXII) ITENS DO EDITAL – ANEXO 4.4

QUADRO 2. IQA – índice de quilômetros por acidente

ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES

Como será a apurada KM operada nos casos de indisponibilidade do AVL.

Deverá ser considerada as quilometragens enviadas pelas concessionárias apuradas pelo ODOMETRO dos veículos

Resposta: Sugestão não acolhida. Em caso de indisponibilidade do Sistema, a quilometragem do(s) dia(s) é estimada considerando o comportamento operacional das linhas no período, respeitando a tipicidade do dia (U/S/D).

61.4.

XXIII) ITENS DO EDITAL – ANEXO 4.4

QUADRO 3. Índice de cumprimento de viagens

ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES

Na apresentação da consulta publica não foi anexada a FICHA TECNICA.

Resposta: A sugestão foi acolhida e incorporada no anexo 4.4. – Procedimentos de Avaliação dos Serviços.

61.5. Nos casos de expurgos deverão ser considerados os eventos em via pública.

Resposta: O procedimento é parte dos trabalhos rotineiramente executados.

61.6.

XXIV) ITENS DO EDITAL – ANEXO 4.4

QUADRO 4. Índice de pontualidade das partidas

ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES

Nos casos de expurgos deverão ser considerados os eventos em via pública.

Resposta: O procedimento é parte dos trabalhos rotineiramente executados.

61.7. Quanto à tolerância deverá ser de no mínimo 5 minutos para mais ou para menos, devido ao tempo de manobra perdido dentro dos terminais.

Resposta: Sugestão não foi acolhida. O tempo indicado (3 minutos) foi testado e se mostrou satisfatório.

61.8. Atualmente as concessionárias não possuem acesso aos dados apurados no IPP, para tanto propormos que estes dados sejam enviados diariamente as concessionárias

Resposta: Os dados encontram-se disponíveis no SIM – Sistema Integrado de Monitoramento para consulta.

61.9.

XXV) ITENS DO EDITAL – ANEXO 4.4

QUADRO 5. Índice de ocupação de passageiros nos veículos

ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÕES

Na tabela 18 (Anexo III) a capacidade máxima de passageiros por veículo, esta diferente da tabela do (Anexo V) padrões técnicos de veículos. Ponderamos que estas divergências devem ser verificadas e informadas qual o critério a ser utilizado neste indicador.

Resposta:São considerados os dados cadastrados dos veículos (quantidade de assentos e área útil, etc) junto à Área responsável do Órgão Gestor.

61.10.

XXVI) ITENS DO EDITAL – ANEXO 4.4

QUADRO 10. Índice de Passageiros Transportados por Reclamação sobre conduta de operadores

ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÕES

Qual o critério que será utilizado para apuração das reclamações, principalmente aquelas que são improcedentes.

Resposta:Há uma comissão que discute os critérios e estabelece filtro para desconsiderar as reclamações improcedentes.

61.11.

XXVII) ITENS DO EDITAL – ANEXO 4.4

ITEM 4.4.5. Qualquer alteração na metodologia de cálculos dos indicadores, inclusive revisões nos dados e informações utilizadas, só serão processadas e implantadas no início de cada Ciclo de Avaliação (Item 4.1.6), conforme procedimentos a serem estabelecidos pelo Órgão Gestor.

ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÕES

ITEM 4.4.5. Qualquer alteração na metodologia de cálculos dos indicadores, só serão processadas e implantadas no início de cada Ciclo de Avaliação (Item 4.1.6), conforme procedimentos a serem estabelecidos pelo Órgão Gestor, todas as revisões devem ser consideradas de imediato no cálculo dos indicadores.

Resposta: Permanece o texto original. A fim de resguardar as etapas do “Ciclo de Avaliação de Desempenho dos Serviços de Transporte”.

61.12.

XXVIII) ITENS DO EDITAL – ANEXO 4.4

4.4.11. Manutenção do Nível de Desempenho

ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÕES

Qual o nível mínimo de desempenho?

Resposta:Será utilizado como parâmetro o modelo atual, podendo ser revisto pelo Órgão Gestor, quando identificada a necessidade de aprimorar e ampliar a sistemática utilizada.

61.13.

XXIX) ITENS DO EDITAL – ANEXO 4.4

4.4.16. Pesquisa de Avaliação da Qualidade de Serviço (Item VIII)

ESCLARECIMENTO/CRITICA/SUGESTÕES

Propomos que o período de pesquisa inicie-se conforme o calendário operacional, mantendo o limite de entrega no mês de Novembro do ano.

Resposta: As pesquisas, devido às amostras necessárias, demandam tempo de execução e muitos recursos financeiros. O ciclo anual é indicado para dar conta de todas as suas etapas, como: planejamento, coleta de dados, consistência, digitação, processamento, testes estatísticos e análise. Além disso, os resultados devem ser validados na SPTrans e discutidos em conjunto com as empresas.

61.14.

XXX) ITENS DO EDITAL – ANEXO 3

41. Ainda em relação ao ANEXO 4.4:

QUADRO 1. IRS – Índice de Reclamação de Serviço, indaga a Consulente qual o critério que será utilizado para apuração as reclamações, principalmente aquelas que são improcedentes?

Resposta: Há uma comissão que discute os critérios e estabelece filtro para desconsiderar as reclamações improcedentes.

61.15.

QUADRO 2. IQA – Índice de Quilômetros por Acidente como será a apurada KM operada nos casos de indisponibilidade do AVL? Deverá ser considerada as quilometragens enviadas pelas concessionárias apuradas pelo ODOMETRO dos veículos?

Resposta: Sugestão não acolhida. Em caso de indisponibilidade do Sistema, a quilometragem do(s) dia(s) é estimada considerando o comportamento operacional das linhas no período, respeitando a tipicidade do dia (U/S/D).

61.16.

QUADRO 3 – Índice de Cumprimento de viagem – Na apresentação da consulta pública não foi anexada a FICHA TECNICA. Nos casos de expurgos deverão ser considerados os eventos em via pública?

Resposta: A sugestão sobre o ICV – Índice de Cumprimento de Viagem foi acolhida e incorporada no anexo 4.4. – Procedimentos de Avaliação dos Serviços. Quanto aos expurgos, trata-se de procedimento técnico dos trabalhos rotineiramente executados.

61.17.

QUADRO4. Índice de Pontualidade das Partidas – Nos casos de expurgos deverão ser considerados os eventos em via pública?

Resposta: Trata-se de procedimento técnico dos trabalhos rotineiramente executados.

61.18.

Quanto à tolerância deverá ser de no mínimo 5 minutos para mais ou para menos, devido ao tempo de manobra perdido dentro dos terminais.

Resposta: Sugestão não foi acolhida. O tempo indicado (3 minutos) foi testado e se mostrou satisfatório.

61.19.

Atualmente as concessionárias não possuem acesso aos dados apurados no IPP, para tanto propomos que estes dados sejam enviados diariamente as concessionárias.

Resposta: Os dados encontram-se disponíveis no SIM – Sistema Integrado de Monitoramento para consulta.

61.20.

45. ITEM 4.4.5. Qualquer alteração na metodologia de cálculos dos indicadores, inclusive revisões nos dados e informações utilizadas, só serão processadas e implantadas no início de cada Ciclo de Avaliação (Item 4.1.6), conforme procedimentos a serem estabelecidos pelo Órgão Gestor.

Entende a Consultante, que a redação do referido Item 4.4.5. deverá ter a seguinte redação: Qualquer alteração na metodologia de cálculo dos indicadores, só serão processadas e implantadas no início de cada Ciclo de Avaliação (Item 4.1.6), conforme procedimentos a serem estabelecidos pelo Órgão Gestor, todas as revisões devem ser consideradas de imediato no cálculo dos indicadores.

Resposta: Permanece o texto original. A fim de resguardar as etapas do “Ciclo de Avaliação de Desempenho dos Serviços de Transporte”.

61.21.

ITEM 4.4.11. Manutenção do Nível de Desempenho – Qual o nível mínimo de desempenho?

Resposta: Será utilizado como parâmetro o modelo atual, podendo ser revisto pelo Órgão Gestor, quando identificada a necessidade de aprimorar a metodologia e/ou ampliar a sistemática utilizada.

61.22.

Em relação ao ITEM 4.4.16. Pesquisa de Avaliação da Qualidade de Serviço (item VIII) propomos que o período de pesquisa se inicie conforme o calendário operacional, mantendo o limite de entrega no mês de novembro de cada ano.

Resposta: As pesquisas, devido às amostras necessárias, demandam tempo de execução e muitos recursos financeiros. O ciclo anual é indicado para dar conta de todas as suas etapas, como:

planejamento, coleta de dados, consistência, digitação, processamento, testes estatísticos e análise. Além disso, os resultados devem ser validados na SPTrans e discutidos em conjunto com as empresas.

61.23.

*“24. Relativamente ao **subitem 6.1.1 do Anexo VIII- A** que trata da programação dos serviços e das linhas, restou disposto que as concessionárias deverão entregar referida programação ao Poder Concedente até o 10º (décimo) dia após a emissão da Ordem de Serviço – OSO, referida no item 6.1.”*

“VIII) ITENS DO EDITAL – ANEXO 8-A”

“6.1.1. A programação dos serviços e das linhas deverá ser entregue ao Poder Concedente até o 10º (décimo) dia após a emissão da Ordem de Serviço – OSO, referida no item 6.1.”

“ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES”

“Por tratar-se de início de um novo contrato, solicitamos que o prazo para que seja entregue a programação seja de 20 (vinte) dias após a emissão da OSO.”

Resposta: De acordo com a avaliação da área técnica, o prazo de 10 (dez) dias é suficiente para a entrega da programação dos serviços.

61.24.

“26. Outrossim, e no tocante à implantação da rede referência, ponderamos que seja informada dentro dos 27 setores a descrição das linhas a serem operadas (OSO – Maio2015), para o início de operação do novo Edital, uma vez que a implantação da rede depende de fatores, tais como Negociação e Informação com a Comunidade, Infraestrutura de Viário e Terminais, Ajuste da sobreposição de Linhas, Plano de Implantação (transição) dentre outros.”

“ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES”

“Ponderamos que seja informada dentro dos 27 setores a descrição das linhas a serem operadas (OSO – Maio2015), para o início de operação do novo Edital, uma vez que a implantação da rede depende dos seguintes fatores:”

“ - Negociação e Informação com a Comunidade

- Infraestrutura de viário e Terminais

- Ajuste da Sobreposição de Linhas

- Plano de Implantação (transição)

- Etc.”

Resposta: Conforme descrito no Anexo VIII do Edital, a implantação da Rede de Referência ocorrerá de forma escalonada e seguirá um plano a ser estabelecido pela SPTrans após a homologação das licitantes vencedoras do certame.

A não apresentação antecipada do modelo de implantação da Rede de Referência é justificada devido à grande variedade de possibilidades de mobilização de recursos, frota e prazo de implantação, relativas às propostas que cada concessionária irá apresentar. Dessa forma, após a identificação das licitantes vencedoras será elaborado o plano de transição e implantação da Rede de Referência, no qual será definida a distribuição das linhas em operação na ocasião nos lotes

contratados, observando, entre outros critérios, a correlação entre as linhas em operação com a Rede de Referência projetada e a compatibilização entre os lotes de serviço de modo que não haja solução de continuidade na prestação dos serviços de transporte em nenhum setor da cidade.

Além destes, outros aspectos irão interferir no plano de transição, como a adequação da infraestrutura de apoio às conexões (terminais, estações de transferência e conexões no sistema viário em geral), o treinamento dos operadores e a realização do programa de divulgação e informação aos usuários.

61.25.

“27. Do mesmo modo, e ainda em relação ao prazo de implantação da rede, entende a Consulente que sem a infraestrutura do viário, terminais, garagens, necessita-se de prazo superior a 24 meses.”

“ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES”

“Ponderamos que sem a infraestrutura do viário, terminais, garagens necessita de prazo superior a 24 meses. Quanto aos veículos de 23 metros (Articulados) para a sua inclusão vai depender da implantação da nova rede devidamente estruturada.”

Resposta: De acordo com a avaliação do Poder Concedente, o prazo de 12 (doze) meses estabelecido no anexo 8-A será suficiente para a implantação da infraestrutura necessária para operação da nova rede.

61.26.

“28. Por outro lado, e no tocante aos veículos de 23 metros (Articulados), onde consta que a sua implantação deverá ocorrer até o 8.º mês de vigência contratual, há que se ponderar que a sua inclusão vai depender da implantação da nova rede devidamente estruturada, que poderá superar o prazo estabelecido, motivo pelo qual entende ser necessária a revisão deste prazo.”

Resposta: Todas as alterações do modelo operacional e características das linhas, incluindo o tipo de veículo, que se fizerem necessárias durante toda a vigência do contrato serão realizadas observando a Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas apresentada no Anexo III do Edital (Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo). Assim, caso a rede não seja implantada no prazo por razões adversas, a frota será redimensionada.

61.27.

29.XV) “Na assinatura do contrato, o contratado dará início à operação do sistema conforme configuração operacional.”

“ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES”

“Deverá fazer parte do presente edital as linhas iniciais no formato atual que serão operadas por cada lote licitado.”

Resposta: Conforme descrito no Anexo VIII do Edital, a implantação da Rede de Referência ocorrerá de forma escalonada e seguirá um plano a ser estabelecido pela SPTrans após a homologação das licitantes vencedoras do certame.

A não apresentação antecipada do modelo de implantação da Rede de Referência é justificada devido à grande variedade de possibilidades de mobilização de recursos, frota e prazo de

implantação, relativas às propostas que cada concessionária irá apresentar. Dessa forma, após a identificação das licitantes vencedoras será elaborado o plano de transição e implantação da Rede de Referência, no qual será definida a distribuição das linhas em operação na ocasião nos lotes contratados, observando, entre outros critérios, a correlação entre as linhas em operação com a Rede de Referência projetada e a compatibilização entre os lotes de serviço de modo que não haja solução de continuidade na prestação dos serviços de transporte em nenhum setor da cidade.

Além destes, outros aspectos irão interferir no plano de transição, como a adequação da infraestrutura de apoio às conexões (terminais, estações de transferência e conexões no sistema viário em geral), o treinamento dos operadores e a realização do programa de divulgação e informação aos usuários.

61.28.

29.XVI) “ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES”

“Dentro deste mesmo período a alteração deverá ser remunerada pelo programado sem penalidades em qualquer indicador.”

“As modificações de linhas deverão ser feitas em conjunto com a SMT e os representantes das concessionárias.”

“Quando houver propostas das concessionárias para qualquer tipo de alteração operacional junto ao Planejamento da SPTRANS, o mesmo deverá ser respondido em até 10 dias úteis, não havendo resposta neste prazo, as concessionárias não deverão ser prejudicadas na aplicação do (RESAM, IQT, APURAÇÃO DO INDICADOR DE DESEMPENHO E OUTRAS MEDIÇÕES).”

Resposta: Até que seja realizada a análise e aprovação das propostas apresentadas, as especificações existentes no ato da solicitação continuarão válidas e o não cumprimento da Ordem de Serviço sujeitará o concessionário às penalidades cabíveis.

61.29.

29.XVII) “1 – Para atendermos os intervalos máximos de 6 em 6 minutos (período das 06 as 20 horas) nos dias úteis e sábados, praticamente não haverá oscilação de frota. Com isso como ficará a operação nos horários de refeição previstos na convenção coletiva?”

“2 – Como serão feitas as revisões Preventivas, uma vez que atualmente é feita com a Oscilação da frota?”

“3 – Para que seja praticado os intervalos de 6 em 6 minutos pré-estabelecidos, caso a frota informada não seja suficiente. Como será ajustada esta frota para atender a este requisito?”

“4 – Propomos que os intervalos máximos descritos na tabela sejam usados apenas como referência, alinhados com a demanda e o fator de renovação para cada linha e por faixa horária (dias úteis, sábados, domingos e dias atípicos.).”

“Se não houver o aumento de frota, haverá a necessidade de aumento da mão de obra, contratação em horário diferenciado, visando atender o estipulado.”

Resposta: O modelo operacional e características das linhas serão tratados, durante toda a vigência do contrato, observando a Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas apresentada no Anexo III do Edital (Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo).

Assim, serão realizadas tantas reprogramações quantas forem necessárias até que seja obtida a oferta de viagens e lugares dimensionada para cada linha, mantendo as premissas operacionais consideradas na rede proposta.

61.30.

29.XVIII) “Item 3.4.2.1”

“Faixas das 4h às 8h: hora pico da manhã;”

“Faixas das 9h às 13h: hora pico relativo ao entre Pico;”

“Faixas das 14h às 24h: hora pico relativo ao pico da tarde”

“ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES”

“Propomos que as faixas de medição sejam:”

“PICO MANHÃ – 04 AS 09 HORAS”

“ENTREPICO – 10 AS 15 HORAS”

“PICO TARDE – 16 AS 20 HORAS”

“PÓS PICO – 21 AS 24 HORAS”

Resposta: As faixas horárias apresentadas foram utilizadas para expansão da oferta para as demais faixas horárias dos dias tipo. A metodologia utilizada considera a associação do perfil de distribuição da oferta das linhas propostas com as linhas atuais, a partir da relação com as horas de maior carregamento de cada período. Para tanto, foram obtidos os dados da quantidade de viagens ofertadas de cada uma das linhas atuais, e calculados, os fatores de expansão, que guardam correlação entre as faixas horárias (4h às 8h, 9h às 13h, 14h às 24h) e períodos do dia (pico da manhã, entre picos, pico da tarde).

61.31.

29.XIX) “Tabelas de 26 a 52”

“ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES”

“Verificamos que algumas linhas que existem atualmente e foram mantidas na rede licitada, estão descritas com uma quantidade de viagens bem superior a atual (mesmo sem aumento da frota), como será tratado esse dimensionamento no caso da impossibilidade de cumprimento de número de viagens especificado no edital?”

Resposta: Com a modificação da rede de ônibus é esperado que ocorram alterações nas características das linhas. Todas as alterações do modelo operacional e características das linhas deverão observar a Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas apresentada no Anexo III do Edital (Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo).

61.32.

29.XXX) “3.6. Dados de oferta do Sistema Integrado de Transporte Coletivo projetado por Lote”

“Tabela 29 – Contempla 30 biarticulados.”

“Em contra partida, disponibilizamos de 140 Biarticulados em operação, que deverão ser distribuídos nas linhas do E4.”

“Entretanto há que se observar que o sistema “SIM” mantém ainda muitas inconsistências, indisponibilidade, não sendo viável a apuração tão somente por referido sistema.”

Resposta: O dimensionamento apresentado atende as necessidades do conceito da nova rede.

61.33.

*“31. Tratado agora da **TIPOLOGIA DE REDES** (item II) constante do **ANEXO III**, que trata da vinculação dos lotes se serviços, área de operação e tipos de linha, conforme sintetizado na forma da Tabela 17.”*

Resposta: As linhas complementares (Atende e Rural) foram atribuídas aos lotes distribuidores tendo em vista a capacidade veicular da frota (tecnologia) de menor porte.

61.34.

*“32. O item 3.4.1.1 do **ANEXO III**, que cuida das disposições iniciais, descreve que na assinatura do contrato o contratado dará início à operação do sistema conforme configuração operacional.”*

Resposta: Conforme descrito no Anexo VIII do Edital, a implantação da Rede de Referência ocorrerá de forma escalonada e seguirá um plano a ser estabelecido pela SPTrans após a homologação das licitantes vencedoras do certame. O modelo de implantação da Rede de Referência não é apresentado devido à grande variedade de possibilidades de mobilização de recursos, frota e prazo de implantação, relativas às propostas que cada concessionária irá apresentar. Dessa forma, após a identificação das licitantes vencedoras será elaborado o plano de transição e implantação da Rede de Referência, no qual será definida a distribuição das linhas em operação na ocasião nos lotes contratados, observando, entre outros critérios, a correlação entre as linhas em operação com a Rede de Referência projetada e a compatibilização entre os lotes de serviço de modo que não haja solução de continuidade na prestação dos serviços de transporte em nenhum setor da cidade.

Além destes, outros aspectos irão interferir no plano de transição, como a adequação da infraestrutura de apoio às conexões (terminais, estações de transferência e conexões no sistema viário em geral), o treinamento dos operadores e a realização do programa de divulgação e informação aos usuários.

61.35.

*“33. Por outro lado, e em relação ao item 3.4.1.2 do **ANEXO III**, que trata das **ALTERAÇÕES NA VIGÊNCIA DO MODELO OPERACIONAL**, entende a Consulente que dentro deste mesmo período a alteração deverá ser remunerada pelo programado sem penalidades em qualquer indicador, e que as modificações de linhas deverão ser feita em conjunto com a SMT e os representantes das concessionárias.”*

“34. Quando houver propostas das concessionárias para qualquer tipo de alteração operacional junto ao Planejamento da SPTRANS, o mesmo deverá ser respondido em até 10 dias úteis, não havendo resposta neste prazo, as concessionárias não deverão ser prejudicadas na aplicação do (RESAM, IQT, APURAÇÃO DO INDICADOR DE DESEMPENHO E OUTRAS MEDIÇÕES).

Resposta: Até que seja realizada a análise e aprovação das propostas apresentadas, as especificações existentes no ato da solicitação continuarão válidas e o não cumprimento da Ordem de Serviço sujeitará o concessionário às penalidades cabíveis.

61.36.

*“35. Ainda em relação a **TABELA 20 do ANEXO III**, que dispõe sobre os **INTERVALOS MÁXIMOS ADMISSÍVEIS**, há que se observar que **a)** Para atendermos os intervalos máximos de 6 em 6 minutos (período das 06 as 20 horas) nos dias úteis e sábados, praticamente não haverá oscilação de frota. Por conta desta situação indaga a Consulente como ficará a operação nos horários de refeição previstos na convenção coletiva?; **b)** Como serão feitas as revisões Preventivas, uma vez que atualmente é feita com a Oscilação da Frota? **C)** Para que seja praticado os intervalos de 6 em 6 minutos pré-estabelecidos, caso a frota informada não seja suficiente, como será ajustada esta frota para atender a este requisito?”*

“Por tais razões, propõe a consulente que os intervalos máximos descritos na tabela sejam usados apenas como referência, alinhados com a demanda e o fator de renovação para cada linha e por faixa horária (dias úteis, sábados, domingos e dias atípicos).”

Resposta: Os intervalos máximos propostos serão mantidos, e para cobrir os horários de almoço e outras eventuais necessidades a concessionária deverá dispor de tripulação para este fim.

61.37.

“36. Também em relação ao item 3.4.2.1 do ANEXO III, constata-se que na metodologia de distribuição da oferta de linhas foram estipuladas as seguintes faixas:

- *Faixas das 4h às 8h: hora pico da manhã;*
- *Faixas das 9h às 13h: hora pico relativo ao entre pico;*
- *Faixas das 14h às 24h: hora pico relativo ao pico da tarde.*

Porém, por conta da experiência operacional atual, propõe a Consulente que as faixas de medição sejam estabelecidas dentro do seguinte critério:

- *Pico da manhã – das 5h às 9h;*
- *Entrepico – das 10h às 15h;*
- *Pico da tarde – das 16h às 20h;*
- *Pós pico – das 21h às 23h.”*

Resposta: As faixas horárias apresentadas foram utilizadas para expansão da oferta para as demais faixas horárias dos dias tipo. A metodologia utilizada considera a associação do perfil de distribuição da oferta das linhas propostas com as linhas atuais, a partir da relação com as horas de maior carregamento de cada período. Para tanto, foram obtidos os dados da quantidade de viagens ofertadas de cada uma das linhas atuais, e calculados, os fatores de expansão, que guardam correlação entre as faixas horárias (4h às 8h, 9h às 13h, 14h às 24h) e períodos do dia (pico da manhã, entre picos, pico da tarde).

61.38.

“39. Por esta razão cabe ser indagado: Como será tratado esse dimensionamento no caso da impossibilidade de cumprimento de número de viagens especificado no edital?”

Resposta: Ao longo de todo o período de vigência do contrato, a operação das linhas será monitorada pela SPTrans, que procederá a análise e avaliação das condições operacionais, podendo efetuar

alteração das especificações de serviço, bem como criar, alterar ou suprimir linhas ou serviços. Os concessionários também poderão apresentar suas análises sobre as condições operacionais, que serão analisadas pela SPTrans e também poderão resultar em alteração das especificações de serviço.

Todas as alterações do modelo operacional devem observar a Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas apresentada no Anexo III do edital (Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo).

61.39.

44. “*QUADRO 5. Índice de Ocupação de Passageiros nos veículos – Na tabela 18 (Anexo III) a capacidade máxima de passageiros por veículo, está diferente na tabela do (Anexo V) padrões técnicos de veículos. Entendemos que estas divergências devem ser verificadas e informado qual o critério a ser utilizado neste indicador.*”

Resposta: A observação procede e a sugestão será aceita e sanada no edital.

61.40.

“48. *Em tempo sugerimos que, solicitamos que as linhas 5.04.01, 5.04.02, 5.04.03, 5.04.11, 5.04.12, 5.04.14 e 5.04.16 sejam atribuídas ao lote E4.*”

Resposta: A solicitação não atende ao Decreto Nº 56.232, de 2 de Julho de 2015, quanto à conceituação e organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros

62.1.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTOS / CRÍTICA / SUGESTÃO
ANEXO 4.4 4.4.5. Indicação de avaliação de indicadores do desempenho do sistema de transporte	<p>Durante o período de transição das mudanças operacionais deverão ser considerados 100% dos índices, até o término das implantações previstas.</p> <p>Os valores de referência poderão ser alterados pelo Órgão Gestor, periodicamente, em intervalos semestrais, sempre que constatado um desempenho superior ao fixado. Assim sendo, na prática, não há como atingir a excelência qualitativa para o sistema pelo prazo superior a seis meses, e nem como manter uma remuneração em patamar mais elevado. Esta “revisão” irá alterar a regra sempre que o operador alcançar a excelência.</p>

Resposta: Conforme consta do Anexo 4.4.:

1. “As categorias de avaliação e os respectivos indicadores e fórmulas de cálculo poderão ser revistos pelo Órgão Gestor, quando identificada a necessidade de aprimorar e ampliar a sistemática de avaliação.”
2. “Essa sistemática tem por objetivo promover a melhoria contínua dos serviços prestados, estabelecendo um ranking do desempenho das Concessionárias. Isto possibilitará àquelas que apresentarem resultados inferiores, empreenderem esforços para atingir o nível das demais, elevando, assim, a qualidade do Sistema de Transporte.”

62.2.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
ANEXO 4.4 QUADRO 1. IRS – Índice de Reclamação de Serviço	Qual o critério que será utilizado para apuração das reclamações, principalmente aquelas que são improcedentes.

Resposta: Há uma comissão que discute os critérios e estabelece filtro para desconsiderar as reclamações improcedentes.

62.3.

ITENS DO ANEXO DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
ANEXO 4.4 QUADRO 2. IQA - Índice de quilômetros por acidente	Como será apurada KM operada nos casos de indisponibilidade do AVL. Deverão ser consideradas as quilometragens enviadas pelas concessionárias apuradas pelo ODÔMETRO dos veículos.

Resposta: Sugestão não acolhida. Em caso de indisponibilidade do Sistema, a quilometragem do(s) dia(s) é estimada considerando o comportamento operacional das linhas no período, respeitando a tipicidade do dia (U/S/D).

62.4.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
----------------------------	-------------------------------------

ANEXO 4.4	Nos casos de expurgos deverão ser considerados os eventos em via pública.
QUADRO 3. Índice de cumprimento de viagem	

Resposta: O procedimento é parte dos trabalhos rotineiramente executados.

62.5.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
ANEXO 4.4	Nos casos de expurgos deverão ser considerados os eventos em via pública.
QUADRO 4. Índice de pontualidade das partidas	<p>Quanto à tolerância deverá ser de, no mínimo, 5 minutos para mais ou para menos, devido ao tempo de manobra perdido dentro dos terminais.</p> <p>Atualmente as concessionárias não possuem acesso aos dados apurados no IPP. Para tanto propomos que estes dados sejam enviados diariamente às concessionárias.</p>

Resposta:

1. O procedimento é parte dos trabalhos rotineiramente executados;
2. Sobre a tolerância, sugestão não foi acolhida. O tempo indicado (3 minutos) foi testado e se mostrou satisfatório.
3. Os dados encontram-se disponíveis no SIM – Sistema Integrado de Monitoramento para consulta.

62.6.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
ANEXO 4.4	Qual o critério que será utilizado para apuração das

QUADRO 10. Índice de Passageiros Transportados por Reclamação sobre conduta de operadores	reclamações, principalmente aquelas que são improcedentes.
---	--

Resposta: Há uma comissão que discute os critérios e estabelece filtro para desconsiderar as reclamações improcedentes.

62.7.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
<p>ANEXO 4.4</p> <p>4.4.5. Indicadores de avaliação do desempenho do Sistema de Transporte</p> <p>Qualquer alteração na metodologia de cálculo dos indicadores, inclusive revisões nos dados e informações utilizadas, só serão processadas e implantadas no início de cada Ciclo de Avaliação (Item 4.1.6), conforme procedimentos a serem estabelecidos pelo Órgão Gestor.</p>	<p>ITEM 4.4.5. SUGESTÃO DE TEXTO: Qualquer alteração na metodologia de cálculo dos indicadores, só serão processadas e implantadas no início de cada Ciclo de Avaliação (Item 4.1.6), conforme procedimentos a serem estabelecidos pelo Órgão Gestor.</p> <p>Todas as revisões devem ser consideradas de imediato no cálculo dos indicadores.</p>

Resposta: Permanece o texto original, a fim de resguardar as etapas do “Ciclo de Avaliação de Desempenho dos Serviços de Transporte”.

62.8.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
<p>ANEXO 4</p> <p>Anexo 4.4. – Item 4.4.5. Indicadores de Avaliação do Desempenho do Sistema</p>	<p>Os valores de referência poderão ser alterados pelo Órgão Gestor, periodicamente, em intervalos semestrais, sempre que constatado um desempenho superior ao fixado. Assim sendo, na prática, não há como atingir a excelência qualitativa para o sistema pelo prazo superior a seis meses, e nem como manter</p>

de Transporte	uma remuneração em patamar mais elevado. Esta “revisão” irá alterar a regra sempre que o operador alcançar a excelência.
---------------	--

Resposta: Conforme consta do 2º parágrafo do item 4.4.6., do Anexo 4.4., “*Essa sistemática tem por objetivo promover a melhoria contínua dos serviços prestados, estabelecendo um ranking do desempenho das Concessionárias. Isto possibilitará àquelas que apresentarem resultados inferiores, empreenderem esforços para atingir o nível das demais, elevando, assim, a qualidade do Sistema de Transporte.*”

62.9.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
<p>Anexo 4.4</p> <p>4.4.6. – Índice de qualidade do transporte – IQT</p> <ul style="list-style-type: none"> Reclamação do serviço - IRS 	<p>Após o respectivo registro da reclamação do usuário, deverá ser realizada a checagem das ocorrências de obstrução registradas pela operadora junto ao CCI da gestora, e expurgada do registro aquelas que foram informadas e constatadas que influenciaram negativamente no serviço prestado, tais como ex.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Falta de energia na rede de trólebus Oscilação de energia na rede de trólebus Quebra da rede aérea quer seja por desgaste de material ou pavimento irregular. Obstruções diversas na via que impeçam o Sistema Trólebus de prosseguir viagem na rede aérea. Acidente de trânsito Alagamentos

Resposta: Há uma comissão que discute os critérios e estabelece filtro para desconsiderar as reclamações improcedentes.

62.10.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO

<p>ANEXO 4.4</p> <p>4.4.6. – Índice de qualidade do transporte – IQT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quilômetro por acidente - IQA 	<p>Na apuração do km realizado na operação, pondera-se sejam consideradas como viagens realizadas as situações de interferência operacional que impeçam os coletivos de prosseguir/concluir a viagem, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manifestações em via pública • Paralisações em terminais/garagem • Alagamentos intransitáveis • Interrupções no viário e ocorrências do sistema Trólebus
--	--

Resposta: Sugestão não acolhida. A apuração da quilometragem está diretamente relacionada às viagens monitoradas.

62.11.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
<p>Anexo 4.4</p> <p>4.4.6. – Índice de qualidade do transporte – IQT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumprimento de Viagens – ICV 	<p>Na apuração do nº de viagens realizadas, pondera-se sejam consideradas como viagens realizadas as situações de interferência operacional que impeçam os coletivos de prosseguir/concluir a viagem, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manifestações em via pública • Paralisações em terminais/garagem • Alagamentos intransitáveis • Interrupções no viário e ocorrências do sistema Trólebus • Casos em que o veículo apresente falha de transmissão por sombra do sistema (Exemplo: Metrô Itaquera).

Resposta: O procedimento é parte dos trabalhos rotineiramente executados.

62.12.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
----------------------------	-------------------------------------

<p>Anexo 4.4</p> <p>4.4.6. – Índice de qualidade do transporte – IQT</p> <ul style="list-style-type: none"> Pontualidade das Partidas Realizadas – IPP 	<p>Na apuração da pontualidade do nº de viagens realizadas, pondera-se sejam consideradas como viagens aquelas que forem prejudicadas por situações pontuais de interferência operacional que impeçam os coletivos de prosseguir/concluir a viagem, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> Manifestações em via pública Paralisações em terminais/garagem Alagamentos intransitáveis Interrupções no viário e ocorrências do sistema Trólebus Casos em que o veículo apresente falha de transmissão por sombra do sistema (Exemplo: Metrô Itaquera).
---	--

Resposta: O procedimento é parte dos trabalhos rotineiramente executados.

62.13.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
<p>Anexo 4.4</p> <p>4.4.6. – Índice de qualidade do transporte – IQT</p> <ul style="list-style-type: none"> Ocupação de Passageiros nos Veículos – IOP 	<p>Para as LINHAS de característica CIRCULAR, onde o passageiro transportado é da viagem completa (ida e volta), sugerimos que para realização do cálculo, seja considerada a capacidade do veículo de ida e volta (capacidade do veículo x2).</p>

Resposta: Sugestão não acolhida. O índice é selecionado ao se apresentar em seu pico máximo. Desta forma a linha circular ou a linha com Terminal principal/Terminal secundário e vice versa não afetam o índice.

62.14.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
<p>Anexo 4.4</p>	<p>Diversos locais emitem sombra no sistema de</p>

<p>4.4.6. – Índice de qualidade do transporte – IQT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transmissão do AVL - IDTA 	<p>monitoramento/transmissão e os equipamentos deixam de realizar transmissão de dados por um curto espaço de tempo (ex. local Metrô Itaquera, Pça República).</p> <p>Pondera-se a necessidade de que esse tipo de anomalia seja desconsiderado para efeito de cálculo.</p>
---	---

Resposta: Identificadas as anomalias, estas poderão receber tratamento específico.

62.15.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
<p>Anexo 4.4</p> <p>4.4.6. – Índice de qualidade do transporte – IQT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Média de Quilômetros entre falhas – MKBF 	<p>Na apuração do km realizado na operação, pondera-se sejam consideradas como viagens realizadas as situações de interferência operacional que impeçam os coletivos de prosseguir/concluir a viagem, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manifestações em via pública • Paralisações em terminais/garagem • Alagamentos intransitáveis • Interrupções no viário e ocorrências do sistema Trólebus • Casos em que o veículo apresente falha de transmissão por sombra do sistema (Exemplo: Metrô Itaquera).

Resposta: Sugestão não acolhida. É considerada somente a quilometragem calculada através das viagens monitoradas.

62.16.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
<p>Anexo 4.4</p>	<p>Após o respectivo registro da reclamação do usuário, sugerimos que seja realizada a checagem das ocorrências de obstrução registradas pela</p>

<p>4.4.6. – Índice de qualidade do transporte – IQT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reclamação sobre conduta de operadores - IRO 	<p>operadora junto ao CCI da gestora, e expurgada do registro aquelas que foram informadas e constatadas pelas empresas que influenciam negativamente no serviço prestado, tais como ex.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de energia na rede de trólebus • Oscilação de energia na rede de trólebus • Quebra da rede aérea quer seja por desgaste de material ou pavimento irregular. • Obstruções diversas na via que impeçam o Sistema Trólebus de prosseguir viagem na rede aérea. • Acidente de trânsito • Alagamentos
--	---

Resposta: Há uma comissão que discute os critérios e estabelece filtro para desconsiderar as reclamações improcedentes.

62.17.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
<p>ANEXO 4.4</p> <p>4.4.11. Manutenção do nível de Desempenho</p>	<p>Qual o nível mínimo de desempenho?</p>

Resposta: Será utilizado como parâmetro o modelo atual, podendo ser revisto pelo Órgão Gestor, quando identificada a necessidade de aprimorar a metodologia e/ou ampliar a sistemática utilizada.

62.18.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO / CRÍTICA / SUGESTÃO
<p>ANEXO 4.4</p> <p>4.4.16. Pesquisa de Avaliação da</p>	<p>Propõe-se que o período de pesquisa inicie-se conforme o calendário operacional, mantendo o limite de entrega no mês de Novembro do ano.</p>

Qualidade de Serviço (item VIII)	
----------------------------------	--

Resposta: As pesquisas, devido às amostras necessárias, demandam tempo de execução e muitos recursos financeiros. O ciclo anual é indicado para dar conta de todas as suas etapas, como: planejamento, coleta de dados, consistência, digitação, processamento, testes estatísticos e análise. Além disso, os resultados devem ser validados na SPTrans e discutidos em conjunto com as empresas.

62.19.

ITENS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
1.1.1. Operação da frota de veículos, incluindo a dos Serviços Complementares;	O item consta nos Editais para o “Grupo Estrutural” e “Grupo Local de Articulação Regional”, embora o Anexo IV do Decreto Municipal nº 56.232, de 02/07/15, exclua esses serviços dessas modalidades. Diante da incongruência apontada, indaga-se se efetivamente os Serviços Complementares <u>não</u> serão prestados pelas Concessionárias pertencentes ao “Grupo Estrutural” e “Grupo Local de Articulação Regional”.

Resposta: As linhas complementares (Atende e Rural) foram atribuídas aos lotes distribuidores, tendo em vista a menor capacidade veicular da frota (tecnologia).

62.20.

ITENS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
3.6.A concessionária poderá propor, para prévia aprovação do Poder Concedente, alterações nas linhas ou condições de prestação dos serviços.	Tendo em vista os pesados ônus, em caso de eventuais perdas de partidas, qual o prazo que o Poder Concedente terá para manifestar-se sobre o(s) pleito(s) apresentado(s)?

Resposta: Todas as alterações do modelo operacional e características das linhas que se fizerem necessárias durante toda a vigência do contrato serão realizadas observando a Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas apresentada no Anexo III do Edital (Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo). A análise e aprovação das propostas apresentadas dependerá do tipo de solicitação e da necessidade ou não de realizar pesquisas ou processamento de dados, não sendo possível estimar o prazo necessário. As especificações existentes no ato da solicitação continuarão válidas e o não cumprimento da Ordem de Serviço sujeitará o concessionário às penalidades cabíveis.

62.21.

ITENS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
41.1.19. Operar, a partir do início da operação, as linhas nas condições atuais, com as características operacionais autorizadas e a frota equivalente, existentes na data da assinatura do contrato.	No início da operação, pode-se utilizar frota equivalente para atender a OSO?

Resposta: Conforme descrito no Anexo VIII ao Edital, a implantação da Rede de Referência ocorrerá de forma escalonada e seguirá um plano a ser estabelecido pela SPTrans após a homologação das licitantes vencedoras do certame. O modelo de implantação da Rede de Referência não é apresentado devido à grande variedade de possibilidades de mobilização de recursos, frota e prazo de implantação, relativas às propostas que cada concessionária irá apresentar. Dessa forma, após a identificação das licitantes vencedoras será elaborado o plano de transição e implantação da Rede de Referência, no qual será definida a distribuição das linhas em operação na ocasião nos lotes contratados, observando, entre outros critérios, a correlação entre as linhas em operação com a Rede de Referência projetada e a compatibilização entre os lotes de serviço de modo que não haja solução de continuidade na prestação dos serviços de transporte em nenhum setor da cidade.

Além destes, outros aspectos irão interferir no plano de transição, como a adequação da infraestrutura de apoio às conexões (terminais, estações de transferência e conexões no sistema viário em geral), o treinamento dos operadores e a realização do programa de divulgação e informação aos usuários.

62.22.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES								
Anexo 1 Item 1.1.5.5- Frota e produção quilométrica	A tabela não dispõe da capacidade dos veículos Padron 15M:								
	Tipo de Veículo	Subsist. Estrutural	Subsist. Local	Total	Particip. da quant.	Oferta de Lugares	Particip. da oferta	Equiv. a Básicos	Capacidade
	Biarticulado	230		230	1,6%	45.540	3,9%	607	198
	Articulado (23m)	653		653	4,4%	111.663	9,5%	1.489	171
	Articulado (18m)	1.347		1.347	9,1%	161.640	13,7%	2.155	120
	Trólebus	201		201	1,4%	19.899	1,7%	265	99
	Padron	3.856		3.856	26,1%	381.744	32,5%	5.090	99
	Básico	2.468	767	3.235	21,9%	242.625	20,6%	3.235	75
	Midiônibus	44	1.392	1.436	9,7%	78.980	6,7%	1.053	55
	Miniônibus	46	3.770	3.816	25,8%	133.560	11,4%	1.781	35
Total Geral	8.845	5.929	14.774		1.175.651		15.675		

Resposta: O veículo Padron considerado na tabela corresponde ao Padron 15m. A tabela para dimensionamento da nova rede encontra-se no Anexo III do Edital, e inclui os vários modelos de veículos e suas capacidades.

62.23.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
ANEXO III 3.1.1. Tipologias de Linhas	<p>Tecnologia para as linhas de articulação regional (LLA). A minuta de edital previu tecnologia insuficiente à ofertada atualmente, prevendo a possibilidade de operação dessas linhas através de coletivos que não suprem a demanda da região dentro dos critérios pré-estabelecidos.</p> <p>Sugestão: Considerar a demanda da região para definição da tipologia e dimensionamento de frota, sob pena de prejudicar o atendimento à população.</p> <p>Base legal: Art. 1º., parágrafo único, Dec. 56.232/2015, e Anexo I, item IV, do Decreto</p>

Resposta: O modelo operacional e as características das linhas, incluindo o tipo de veículo, foram obtidos observando a Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas apresentada no Anexo III do Edital (Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo). Nos estudos realizados foi adotado o tipo de veículo de acordo com a funcionalidade da linha na rede e das características do sistema viário utilizado. Todas as alterações necessárias durante toda a vigência do contrato serão realizadas de acordo com a mesma metodologia.

62.24.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
ANEXO III 3.1.2. Tipologia de Redes (item II)	<p>Linhas a serem operadas pelas concessionárias responsáveis pela operação das linhas dos Grupos Estrutural, Articulação Distribuidora, respectivamente, CONFORME TABELA 17.</p>

Resposta: Não procede, pois as linhas complementares (Atende e Rural) foram atribuídas aos lotes distribuidores, tendo em vista a capacidade veicular da frota menor.

62.25.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES

<p>ANEXO III</p> <p>3.4. Procedimentos e parâmetros para dimensionamento e alterações da rede de transporte</p> <p>Nesta seção são estabelecidos os procedimentos a serem observados pelos Concessionários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros para a introdução de alterações no conjunto de linhas de sua concessão, abrangendo tanto a criação ou supressão de linhas como modificações nas características operacionais de linhas existentes. Estabelece também a metodologia recomendada para o dimensionamento de linhas.</p>	<p>Qual a velocidade média (dia útil/hora pico) adotada para o dimensionamento dos serviços de referência?</p>
---	--

Resposta: Os tempos de ciclo (e velocidades) foram calculados com base nos tempos de percurso dos segmentos percorridos no trajeto de cada linha, estabelecidos do modelo de simulação a partir dos tempos reais apurados pelo processamento do SIM. A estes tempos, foram acrescidos tempos padrões de regulagem operacional conforme o tipo de linha e de acordo com a Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas (Anexo III do Edital - Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo).

62.26.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>ANEXO III</p> <p>3.4.1.1. DISPOSIÇÕES INICIAIS.</p> <p>Na assinatura do contrato, o contratado dará início à operação do sistema conforme configuração operacional.</p>	<p>Deverá fazer parte do presente edital as linhas iniciais no formato atual que serão operadas por cada lote licitado.</p>

Resposta: Conforme descrito no Anexo VIII ao Edital, a implantação da Rede de Referência ocorrerá de forma escalonada e seguirá um plano a ser estabelecido pela SPTrans após a homologação das licitantes vencedoras do certame. O modelo de implantação da Rede de Referência não é apresentado devido à grande variedade de possibilidades de mobilização de recursos, frota e prazo de implantação, relativas às propostas que cada concessionária irá apresentar. Dessa forma, após a identificação das licitantes vencedoras será elaborado o plano de transição e implantação

da Rede de Referência, no qual será definida a distribuição das linhas em operação na ocasião nos lotes contratados, observando, entre outros critérios, a correlação entre as linhas em operação com a Rede de Referência projetada e a compatibilização entre os lotes de serviço de modo que não haja solução de continuidade na prestação dos serviços de transporte em nenhum setor da cidade.

Além destes, outros aspectos irão interferir no plano de transição, como a adequação da infraestrutura de apoio às conexões (terminais, estações de transferência e conexões no sistema viário em geral), o treinamento dos operadores e a realização do programa de divulgação e informação aos usuários.

62.27.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
ANEXO III 3.4.1.2. ALTERAÇÕES NA VIGÊNCIA DO MODELO OPERACIONAL	<p>Dentro deste mesmo período a alteração deverá ser remunerada pelo programado sem penalidades em qualquer indicador.</p> <p>As modificações de linhas deverão ser feita em conjunto com a SMT e os representantes da concessionárias.</p> <p>Quando houver propostas das concessionárias para qualquer tipo de alteração operacional junto ao Planejamento da SPTRANS, o mesmo deverá ser respondido em até 10 dias úteis, não havendo resposta neste prazo, as concessionárias não deverão ser prejudicadas na aplicação do (RESAM, IQT, APURAÇÃO DO INDICADOR DE DESEMPENHO E OUTRAS MEDIÇÕES).</p>

Resposta: Até que seja realizada a análise e aprovação das propostas apresentadas, as especificações existentes no ato da solicitação continuarão válidas e o não cumprimento da Ordem de Serviço sujeitará o concessionário às penalidades cabíveis.

62.28.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
ANEXO III TABELA 20 – INTERVALOS MÁXIMOS ADMISSÍVEIS.	<p>1 – Para atendermos os intervalos máximos de 6 em 6 minutos (período das 06 as 20 horas) nos dias úteis e sábados, praticamente não haverá oscilação de frota. Com isso como ficará a operação nos horários de refeição previstos na convenção coletiva?</p> <p>2- Como serão feitas as revisões Preventivas, uma vez que atualmente é feita com a Oscilação da</p>

	<p>Frota?</p> <p>3 – Para que seja praticado os intervalos de 6 em 6 minutos pré-estabelecidos, caso a frota informada não seja suficiente, como será ajustada esta frota para atender a este requisito?</p> <p>4 – Propomos que os intervalos máximos descritos na tabela sejam usados apenas como referência, alinhados com a demanda e o fator de renovação para cada linha e por faixa horária (dias úteis, sábados, domingos e dias atípicos.)</p>
--	---

Resposta: O modelo operacional e características das linhas serão tratados, durante toda a vigência do contrato, observando a Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas apresentada no Anexo III do Edital (Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo). Assim, serão realizadas tantas reprogramações quantas forem necessárias até que seja obtida a oferta de viagens e lugares dimensionada para cada linha.

62.29.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>ANEXO III</p> <p>ITEM 3.4.2.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faixas das 4h às 8h: hora pico da manhã; • Faixas das 9h às 13h: hora pico relativo ao entre pico; • Faixas da 14h às 24h: hora pico relativo ao pico da tarde 	<p>Propomos que as faixas de medição sejam:</p> <p>PICO MANHÃ – 05 ÀS 09 HORAS</p> <p>ENTREPICO – 10 ÀS 15 HORAS</p> <p>PICO TARDE – 16 ÀS 20 HORAS</p> <p>PÓS PICO – 21 ÀS 23 HORAS</p>

Resposta: As faixas horárias apresentadas foram utilizadas para expansão da oferta para as demais faixas horárias dos dias tipo. A metodologia utilizada considera a associação do perfil de distribuição da oferta das linhas propostas com as linhas atuais, a partir da relação com as horas de maior carregamento de cada período. Para tanto, foram obtidos os dados da quantidade de viagens ofertadas de cada uma das linhas atuais, e calculados, os fatores de expansão, que guardam correlação entre as faixas horárias (4h às 8h, 9h às 13h, 14h às 24h) e períodos do dia (pico da manhã, entre picos, pico da tarde).

62.30.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
----------------------------	----------------------------------

<p>ANEXO III</p> <p>3.6 Dados de oferta do sistema integrado de transporte coletivo projetado por lote</p> <p>A tabela 25 a seguir apresenta o resumo dos dados operacionais por lote da concessão e as tabelas na sequência, trazem os dados de oferta por linha.</p>	<p>De acordo com a tabela 25, a capacidade da frota foi reduzida e, com o cancelamento de algumas linhas, poderá haver superlotação.</p> <p>Sugere-se reavaliar as tecnologias constantes no quadro 25.</p>
---	---

Resposta: Considerando as capacidades adotadas para os veículos por tipo para o Sistema de Integrado de Transporte Coletivo e na situação atual, pode ser verificado que a oferta de lugares será ampliada em 2,8% passando de 1.175.651 para 1.208.274 lugares nos períodos de utilização da frota máxima (ver Anexos I e III do Edital). Dessa forma, a redução de frota proposta não irá reduzir a oferta de lugares e, pelo contrário, irá ampliá-la.

62.31.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>ANEXO III</p> <p>3.6 Dados de oferta do sistema integrado de transporte coletivo projetado por lote</p> <p>Tabelas 26 a 52</p>	<p>A descrição das linhas no edital aloca em alguns terminais muito mais veículos em relação à operação atual, como, por exemplo, o Terminal Lapa que está com 3 vezes sua capacidade.</p> <p>Como esse dimensionamento será resolvido para que a rede licitada se torne factível de ser implantada?</p>

Resposta: As linhas serão alocadas nos terminais e, para os casos em que a frequência de viagens ultrapasse a capacidade do terminal, algumas linhas irão operar nas proximidades e entorno, ou deslocadas para outros terminais.

62.32.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>ANEXO III</p> <p>3.6 Dados de oferta do sistema integrado de transporte coletivo</p>	<p>Verificamos que algumas linhas que existem atualmente e foram mantidas na rede licitada, estão descritas com uma quantidade de viagens bem superior a atual (mesmo sem aumento da frota).</p> <p>Como será tratado esse dimensionamento no caso</p>

projetado por lote	da impossibilidade de cumprimento de número de viagens especificado no edital?
Tabelas 26 a 52	

Resposta: Com a modificação da rede de ônibus é esperado que ocorram alterações nas características das linhas. Ao longo de todo o período de vigência do contrato, a operação das linhas será monitorada pela SPTrans, que procederá a análise e avaliação das condições operacionais, podendo efetuar alteração das especificações de serviço, bem como criar, alterar ou suprimir linhas ou serviços. Os concessionários também poderão apresentar suas análises sobre as condições operacionais, que serão analisadas pela SPTrans e também poderão resultar em alteração das especificações de serviço.

Todas as alterações do modelo operacional devem observar a Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas apresentada no Anexo III do Edital (Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo).

62.33.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
ANEXO 4.4 QUADRO 5. Índice de ocupação de passageiros nos veículos.	Na tabela 18 (Anexo III) a capacidade máxima de passageiros por veículo, está diferente da tabela do (Anexo V) padrões técnicos de veículos. Ponderamos que estas divergências devem ser verificadas e informadas qual o critério a ser utilizado neste indicador.

Resposta: A observação procede e a sugestão será aceita e sanada no Edital.

62.34.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
Anexo VI Item – 6.1. Investimento em frota de veículos – disponibilidade de frota para o início da operação. Tendo como base a rede licitada, com a configuração das linhas e critérios de dimensionamento apresentados no ANEXO III deste edital, a frota	O edital requer uma revisão de prazos porque na tentativa de montar o cronograma para atender ao Edital e a seus Anexos, existem algumas datas conflitantes. Exemplo: No corpo do Edital, item 3.8.1., está definindo que o início de operação deverá ocorrer em até 30 dias após a emissão das ordens de serviço. A rede de referência, a qual inclui a mudança da tecnologia e quantidade de veículos, deverá ser implantada em 12 meses (Anexo 8.B.) entretanto, a frota que está

necessária para início de operação, que é um investimento não reversível, é apresentada na Tabela Frota Operacional (Fonte: DT/SES) que segue, respectivamente para todos os lotes da Concessão. (Verificar tabela do Anexo VI)

apresentada na tabela do Anexo VI, que diverge substancialmente da frota atual do sistema, é descrita como a frota necessária para início de operação.

Resposta: Conforme descrito no Anexo VIII do Edital, a implantação da Rede de Referência ocorrerá de forma escalonada e seguirá um plano a ser estabelecido pela SPTrans após a homologação das licitantes vencedoras do certame. O modelo de implantação da Rede de Referência não é apresentado devido à grande variedade de possibilidades de mobilização de recursos, frota e prazo de implantação, relativas às propostas que cada concessionária irá apresentar. Dessa forma, após a identificação das licitantes vencedoras será elaborado o plano de transição e implantação da Rede de Referência, no qual será definida a distribuição das linhas em operação na ocasião nos lotes contratados, observando, entre outros critérios, a correlação entre as linhas em operação com a Rede de Referência projetada e a compatibilização entre os lotes de serviço de modo que não haja solução de continuidade na prestação dos serviços de transporte em nenhum setor da cidade.

Além destes, outros aspectos irão interferir no plano de transição, como a adequação da infraestrutura de apoio às conexões (terminais, estações de transferência e conexões no sistema viário em geral), o treinamento dos operadores e a realização do programa de divulgação e informação aos usuários.

62.35.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
ANEXO 8-A 6.1.1. A programação dos serviços e das linhas deverá ser entregue ao Poder Concedente até o 10º (décimo) dia após a emissão da Ordem de Serviço – OSO, referida no item 6.1.	Por trata-se de início de um novo contrato, pondera-se que o prazo para que seja entregue a programação, seja de 20 (vinte) dias após a emissão da OSO.

Resposta: De acordo com a avaliação da área técnica, o prazo de 10 (dez) dias é suficiente para a entrega programação dos serviços.

62.36.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
ANEXO 8-B IMPLANTAÇÃO DA REDE	Pondera-se que seja informada dentro dos 27 setores a descrição das linhas a serem operadas (OSO – Maio2015), para o início de operação do novo Edital, uma vez que a implantação da rede

REFERENCIA	<p>depende dos seguintes fatores:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Negociação e Informação com a Comunidade - Infraestrutura de viário e Terminais - Ajuste da Sobreposição de Linhas - Etc.
-------------------	--

Resposta: Conforme descrito no Anexo VIII do Edital, a implantação da Rede de Referência ocorrerá de forma escalonada e seguirá um plano a ser estabelecido pela SPTrans após a homologação das licitantes vencedoras do certame. O modelo de implantação da Rede de Referência não é apresentado devido à grande variedade de possibilidades de mobilização de recursos, frota e prazo de implantação, relativas às propostas que cada concessionária irá apresentar. Dessa forma, após a identificação das licitantes vencedoras será elaborado o plano de transição e implantação da Rede de Referência, no qual será definida a distribuição das linhas em operação na ocasião nos lotes contratados, observando, entre outros critérios, a correlação entre as linhas em operação com a Rede de Referência projetada e a compatibilização entre os lotes de serviço de modo que não haja solução de continuidade na prestação dos serviços de transporte em nenhum setor da cidade.

Além destes, outros aspectos irão interferir no plano de transição, como a adequação da infraestrutura de apoio às conexões (terminais, estações de transferência e conexões no sistema viário em geral), o treinamento dos operadores e a realização do programa de divulgação e informação aos usuários.

62.37.

ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL	ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÕES
<p>ANEXO 8-B</p> <p>PRAZO DE IMPLANTAÇÃO DA REDE</p>	<p>Pondera-se que, sem a infraestrutura do viário, terminais, garagens necessita-se de prazo superior a 12 meses.</p> <p>Quanto aos veículos de 23 metros (Articulados), salienta-se que suas inclusões dependerão da implantação da nova rede devidamente estruturada.</p>

Resposta: De acordo com a avaliação do Poder Concedente, o prazo de 12 (doze) meses estabelecido no anexo 8-A será suficiente para a implantação da infraestrutura necessária para operação da nova rede.

GRUPO VI

1. ITENS DO EDITAL. Capítulo III – da Forma de prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros, “Das Garagens, página 10/44”. 3.14. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Muitas vezes os documentos não apresentados, não foram emitidos pela própria Municipalidade em processos burocráticos e morosos, na atualidade entregamos os protocolos evidenciando esta morosidade, qual será o tratamento agora que não será mais aceito os protocolos? Sugestão: Aceite dos protocolos hábeis como garantia de que as pendências estão sendo regularizadas.

Resposta: As situações serão analisadas individualmente, no momento da apresentação dos documentos, e a Concessionária não será penalizada por ação ou omissão a que não der causa.

2. ITENS DO EDITAL. Capítulo XVI – Da Contratação pág 36/44. 37.7. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Quando ocorre a renovação da garantia da execução contratual ao longo do contrato, é obrigatório 1% equivalente ao valor inicial correspondente ao contrato, porque isto? Sugestão: Nas renovações da garantia de execução contratual, sugerimos que a aplicação do equivalente de 1% seja correspondente ao valor atual do contrato, diminuindo o tempo já executado e que está coberto (garantido) pela apólice que esta sendo renovada. Resumindo, a garantia deveria ser regressiva ao longo do contrato da mesma forma que este pode ser reajustado deveria ser decrescido conforme o contrato for sendo cumprido.

Resposta: Por se tratar de contrato de concessão de serviço público e tendo em vista que a garantia tem como objetivo assegurar a prestação do serviço concedido, em que a frota, garagem, equipamentos e mão de obra devem permanecer vinculados à concessão durante toda a sua vigência, entende-se que a manutenção integral da garantia é necessária para a proteção do interesse público.

3. A referida garantia para licitar, antes da assinatura dos pretensos contratos, deve sim ser exigida, pois a municipalidade tem o poder-dever de exigir garantias mínimas em uma concorrência dessa monta para se EVITAR EVENTUAIS TUMULTUADORES do certame e depois não ter como cobrar pelos prejuízos causados quer seja a sociedade quer seja a terceiros de boa fé.

Resposta: Sugestão não acolhida. A exigência da garantia para licitar encontra-se no rol das decisões discricionárias da Administração licitadora e, por outro lado, a não assinatura do contrato pela licitante que vencer o certame resultará na aplicação das penalidades pertinentes, previstas no Edital.

4. SUGERIMOS por igual que SEJA PESADO a comprovação de propriedade ou posse de veículos para o início imediato para a prestação dos serviços contendo a relação dos veículos que serão checados no início da operação, pois essa exigência garante que o proponente terá condições reais de arcar com a prestação do serviço caso seja ela vencedora.

Resposta: A legislação não permite tal exigência, sob pena de afrontar os princípios da licitação, principalmente o da isonomia.

5. Com relação à contratação da mão de obra especializada hoje existente no sistema está disposto no item 3.44 como segue: “3.44. A concessionária deverá ter, como prioridade na contratação de sua mão de obra, a tripulação hoje empregada no Sistema.” SUGERIMOS que seja contratada não só a tripulação mais sim todos os funcionários pela nova concessionária, pois os mesmos garantirão a continuidade da prestação dos serviços com a qualidade que o caso requer.

Resposta: Sugestão não acolhida, por incompatível com a liberdade de gerência empresarial própria das empresas privadas.

6. O item 3.45.1 exige investimentos para implantação do CCO, porém não menciona a possibilidade da prorrogação como exarado abaixo: “3.45.1. Todos os investimentos decorrentes da implantação do Centro de Controle Operacional – CCO, nos termos previstos nos Anexos VI e VII, 7-A, constituirão obrigação contratual das concessionárias e ao final do contrato esses bens serão revertidos ao Poder Público.” SUGERIMOS incluir na frase “e da possível prorrogação”, pois o contrato poderá ser prorrogado.

Resposta: Sugestão não acolhida, pois independentemente de previsão expressa, a reversão do bem ao Poder Público somente ocorrerá ao final do contrato da concessão, incluindo, se for o caso, o período prorrogado.

7. Os itens 3.45.2 e 3.45.3 regulam e exigem a prestação dos serviços previstos no item 1.1.2, porém caso haja investimentos por parte da Concessionária não seria razoável o não re-embolso de tais dispêndios. “3.45.2. Em relação aos serviços previstos nos subitens 1.1.3 e 1.1.4, mencionados no item 3.45 acima, o Poder Concedente deterá o poder de veto das decisões apresentadas pelas concessionárias, nos termos do § 2º do art. 4º do Decreto nº 56.232/15. 3.45.3. Em consonância com o disposto no § 3º do art. 4º do Decreto nº 56.232/15, a atividade prevista no subitem 1.1.2 mencionado no item 3.45 acima poderá ser excluída do objeto da concessão, a qualquer tempo, em decorrência da delegação prevista na Lei Municipal nº 16.211/15. SUGERIMOS incluir na frase “caso a concessionária der causa para a exclusão”, bem como a previsão de eventual re-embolso de investimentos por parte da nova operadora com o advento da delegação prevista na Lei Municipal 16.211/15.

Resposta: A regra prevista no Edital é aplicável para a relação entre o Poder Concedente e a Concessionária do serviço público de transporte, objeto da presente licitação, não impedindo a previsão de indenização por parte da futura concessionária do Terminal, nos termos previsto na Lei Municipal 16.211/15.

8. O item 5.7.6 prevê a inabilitação de todas as pessoas jurídicas que fizerem parte de um determinado consórcio caso uma delas seja inabilitada conforme disposição abaixo: “5.7.6. A inabilitação de qualquer consorciada acarretará a automática inabilitação do consórcio.” Caso a empresa remanescente atenda todas as exigências contidas no Edital esta pelo texto original NÃO poderá ser contratada isoladamente! Senhor Presidente entendemos que uma vez aceito em vários itens do Edital o cumprimento aos seus itens por apenas uma das consorciadas dando por cumprida a exigência editalícia, não é justo e nem razoável, se uma única consorciada atender todas as exigências ainda assim ser inabilitada. Em nosso entendimento e SUGESTÃO esta deverá isoladamente apresentar a SPE para ser contratada. Tal dispositivo garante a continuidade da prestação do serviço e NÃO fere as exigências editalícias uma vez cumpridas as exigências totais por uma das pretensas consorciadas.

Resposta: Sugestão não acolhida. A regra de inabilitação prevista no Edital está em consonância com a legislação, tendo em vista a responsabilidade solidária prevista no inc. V do art. 33 da Lei Federal nº 8.666/93.

9. Assim deve-se por igual alterar o item 5.3.1.7 abaixo: “5.3.1.7. Compromisso das empresas integrantes do consórcio em constituírem uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, nos termos do item 22.1. deste Edital.” SUGERIMOS, incluir subitem que permita a contratação isoladamente de uma das consorciadas desde que esta isoladamente atenda a todas as exigências existentes no Edital e constitua a SPE, nos termos do item 22.1.

Resposta: Vide resposta ao Item 08.

10. O item 15.2.1., dispõe sobre atestado de experiência técnica e operacional compatível com o objeto licitado “in verbis”. “15.2.1. Atestado(s) fornecido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, comprovando que a Licitante prestou ou está prestando, satisfatoriamente, serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, na seguinte forma: 15.2.1.1. No caso da licitante participar isoladamente, a comprovação de operação deverá seguir a tabela abaixo, de acordo com o(s) Lote(s) de sua preferência.”. Entendemos que o texto e a planilha deixam muita dúvida e/ou muito aberto a que não atende o exigido. SUGERIMOS não ficar aberto ao somatório de vários meses devendo ser limitado a 1 (um) mês a comprovação. Ex: um proponente com 50 (cinquenta) veículos que tenha experiência de 12 (doze) meses: $50 \times 26 \times 12 = 15600$. Este proponente atenderia o item editalício para concorrer em qualquer lote??? Isso não seria razoável e colocaria o serviço de caráter essencial em risco de ser operado por empresa incapaz tecnicamente, pois a comprovação técnica é pífia para uma metrópole como São Paulo.

Resposta: Os quantitativos mínimos exigidos para a comprovação da capacidade técnica operacional da licitante foram definidos pela área técnica competente e entendidos como suficientes, dentro do poder de decisão discricionária que norteia a matéria.

11. “CAPÍTULO XVI – DO INÍCIO DA OPERAÇÃO. 23.1. Após a assinatura do contrato, a concessionária terá o prazo de até 30 (trinta) dias, a partir da expedição da Ordem de Serviço de Operação – OSO, emitida pelo Poder Concedente, para início da operação. 23.1.1. A programação dos serviços e das linhas deverá ser entregue ao Poder Concedente até o 10º (décimo) dia após a emissão da Ordem de Serviço de Operação – OSO referida no item 23.1. 23.2. Após a assinatura do contrato, a Concessionária deverá solicitar ao Poder Concedente, em até 05 (cinco) dias úteis, a vistoria da frota e da(s) garagem(ns) para o início da operação. 23.2.1. Essa comunicação deverá vir acompanhada dos documentos que legitimem a propriedade e/ou posse dos veículos e instalações necessários ao início da operação, bem como a relação da frota, com os respectivos números de chassi e ano de fabricação. SUGESTÃO: Deve ficar claro no corpo do Edital que caso a licitante não cumpra os prazo para início da operação bem como da apresentação da frota e das garagens esta terá seu direito de assinatura do contrato declinado e imediatamente será chamada a proponente posterior para a assinatura. A não indicação deixa um prazo indeterminado e causa prejuízo ao licitante imediatamente posterior a proposta ora não cumprida pela licitante sendo um ato (caso não ajustado) quicá ilegal.

Resposta: Sugestão parcialmente acolhida, de acordo com as regras ajustadas no Edital e no Anexo VIII – 8-A, Minuta do Contrato, em que as situações apresentadas justificarão a rescisão do contrato, com as penalidades subseqüentes.

12. CAPÍTULO VIII – DO CONTEÚDO DO ENVELOPE Nº 01 – DOS DOCUMENTOS PARA HABILITAÇÃO. Item 15.3. Documentos necessários à qualificação Econômico-Financeira: Subitem: 15.3.3. Para a comprovação da boa situação financeira a proponente deverá atender ou superar pelo menos 03 (três) dos 05 (cinco) índices abaixo, sob pena de inabilitação: Endividamento Total: $(PC + PELP)/(AT) \geq 0,50$. Esclarecimento: Entendemos que o correto é que esse índice deve ser \leq (menor ou igual) a 0,50 e não \geq (maior ou igual) a 0,50.

Resposta: O Item do Edital foi alterado para \leq .

13. No CAPÍTULO X – DO JULGAMENTO, itens 18.1 a 18.9. SUGERIMOS que fique claro que o não cumprimento de quaisquer dos prazos indicados no Edital referente à apresentação da frota e/ou das garagens acarretará na anulação da contratação e chamamento do licitante imediatamente posterior ao ora desclassificado, sem prejuízo das responsabilidades civis e criminais. A não indicação deixa um prazo indeterminado e causa prejuízo ao licitante imediatamente posterior a proposta ora não cumprida pela licitante sendo um ato (caso não ajustado) quiçá ilegal.

Resposta: Vide resposta ao Item 11.

14. No CAPÍTULO XII – DA ADJUDICAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO, itens 19.1 a 19.4. SUGERIMOS que fique claro que o não cumprimento de quaisquer dos prazos indicados no Edital referente à apresentação da frota e/ou das garagens acarretará na anulação da contratação e chamamento do licitante imediatamente posterior ao ora desclassificado, sem prejuízo das responsabilidades civis e criminais. A não indicação deixa um prazo indeterminado e causa prejuízo ao licitante imediatamente posterior a proposta ora não cumprida pela licitante sendo um ato (caso não ajustado) desproporcional e quiçá ilegal.

Resposta: Vide resposta ao Item 11.

15. No que se refere ao item 5.1.2 do Anexo VIII-A que trata das multas, observa-se que em seu item 15 fica ajustado que caso a concessionária venha a interromper ou manter de forma precária o serviço de atendimento ao usuário por mais de 24 horas, ficará sujeita à multa de 250 tarifas por dia até que a situação seja completamente regularizada. Todavia, a própria experiência operacional confirma que a interrupção ou prestação dos serviços de forma precária só ocorre em casos de calamidade pública, como enchentes, blackout, greves e manifestações populares, entre outras, onde se torna impossível manter a circulação normal dos veículos, ou em casos ainda mais raros, quando eventualmente, em face da tecnologia de ponta utilizada atualmente nos veículos operados por esta Consulente, a fabricante do veículo não disponibiliza de maneira imediata peças para a manutenção. Assim, entende a Consulente não haver justificativa para a aplicação da pena equivalente a 250 tarifas por dia quando a interrupção ou precariedade dos serviços se der, por exemplo, em face das situações acima apontadas, mas não limitadas a elas.

Resposta: Motivo de força maior ou caso fortuito são excludentes de culpabilidade e como tal, se comprovados, por si só justificam a inaplicabilidade da multa.

16. No tocante ao subitem 5.1.2.3 do Anexo VIII-A, constata-se que as concessionárias ficarão sujeitas à multa equivalente a 1.000 tarifas por dia e/ou por ocorrência por descumprimento de quaisquer outros deveres ou obrigações contratuais, não previsto no quadro definido no subitem 5.1.2.2. Ora, não pode a Consulente concordar com a redação deste subitem de forma em que foi posta, já que além de seu teor extremamente genérico, resta evidenciado que o critério para a aplicação da penalidade é totalmente subjetivo, já que ausente a definição do que seria ou não infração ao contrato.

Resposta: A interpretação está equivocada. A multa prevista no subitem 5.1.2.3 do Anexo VIII- 8-A é residual, ou seja, se descumprido algum dever ou obrigação contratual, que não se enquadre nas situações previstas no subitem 5.1.2.2, a inexecução será penalizada com a multa equivalente a 1.000 tarifas por dia ou por ocorrência, conforme o caso.

17. ITENS DO EDITAL – ANEXO 8-A – 5.1.2. MULTA. Item 15 – Interromper ou manter de forma precária o serviço de atendimento ao usuário por mais de 24 horas. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Não podemos ser penalizado em 250 tarifas por dia, uma vez que a Operadora interrompe o serviço por problemas de manutenção e ou calamidades.

Resposta: Vide resposta ao Item 15.

18. ITENS DO EDITAL – ANEXO 8-A – Itens 21, 22, 24, 25, 26, 29, 31, 32, 33, 34, 35 e 37. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Ponderamos que estes itens sejam EXCLUÍDOS da penalidade contratual, uma vez que são penalidades que a concessionária não é a causadora destas infrações.

Resposta: Sugestão não acolhida. Vide resposta ao Item 15.

19. ITENS DO EDITAL – ANEXO 8-A – Item 5.1.2.3. Multa por descumprimento de quaisquer outros deveres ou obrigações contratuais, não previstos no quadro acima, será aplicada a multa de 1.000 tarifas por dia e/ou ocorrência. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Não concordamos com este tipo de Multa, uma vez que é genérica e não temos indicado qual a infração que está sendo punida.

Resposta: Vide resposta ao Item 16.

20. ITENS DO EDITAL – ANEXO 8-A – Item 4.1.37. Apresentar ao Poder Concedente, por ocasião da expedição do “CONDUBUS”, a comprovação de vínculo empregatício com a respectiva empresa, de todos os empregados operacionais que prestarem os serviços. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Manter o cadastro do documento exigido, mas a exibição do documento nos veículos não há necessidade. Sendo que o Crachá do funcionário já identifica o funcionário conforme item 4.17.

Resposta: Esclarecemos que as regras para a expedição e exibição do CONDUBUS estão previstas na Portaria SMT 214/06.

21. Quanto à duração dos contratos. [...] a duração de 20 anos, renováveis por mais 20 é um tempo excessivo tendo em vista as rápidas modificações porque passa a cidade ao longo de poucos anos no que se refere às inovações urbanas, tecnológicas e sócio-

políticas. Lamentavelmente o edital não cria condições efetivas de estímulo ao uso de melhores tecnologias como ônibus híbridos, elétricos ou de novas [...] ainda não conhecidas ou em desenvolvimento, como célula de hidrogênio que poderão acontecer nos absurdamente longos 20 anos renováveis por mais 20 do prazo contratual previsto no edital. Em contratos como esse o prazo deve ser o da amortização de capital, no caso o principal item que são os até dez anos em que se depreciam os ônibus. Caso haja bens reversíveis como, por exemplo, o CCO, eles não devem comprometer o prazo geral da concorrência, mesmo porque não se justifica envolver os operadores no sistema de controle operacional;

Resposta: O prazo de 20 anos e a possibilidade de prorrogação por até igual período, bem como a implantação do CCO, estão previstos no Decreto Municipal 56.232/15, que regulamenta a Lei 13.241/03, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros. E quanto às inovações tecnológicas, dentre as obrigações das concessionárias, previstas na Minuta do Contrato e nos demais Anexos do Edital, está a de atender às determinações do Poder Concedente em relação às adequações e adaptações frente às novas tecnologias, justamente para atender às futuras 'inovações urbanas, tecnológicas e sócio-políticas'.

22. ITENS DO EDITAL. 2.2.7. Compor ou arbitrar conflitos entre concessionárias, usuários e Poder Público. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Sugere-se seja explicitado o procedimento formal/administrativo para a composição ou arbitramento objeto do item.

Resposta: O Item 2.2.7 do Edital cuida apenas da atribuição de competência; quanto a 'procedimentos', a matéria poderá ser objeto de regulamentação futura.

23. ITENS DO EDITAL. 3.8. Nos termos do § 3º do art. 12 do Decreto 56.232/15, as linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o Poder Concedente atribuí-las às concessionárias de acordo com o interesse público. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: A eventual ocorrência de retirada de linhas de um determinado concessionário será fato ensejador de imediato reequilíbrio econômico e financeiro?

Resposta: Tendo em vista que a manutenção da equação econômico-financeira inicial do contrato é um direito constitucionalmente protegido, será ela revista sempre que a situação assim o justificar, independentemente de previsão expressa.

24. ITENS DO EDITAL. 3.9.1. Na hipótese da garagem estar localizada em local distinto do perímetro de seu(s) respectivo(s) lote(s), os percursos ociosos não serão considerados para efeito de remuneração e reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Mas se o Poder Público for o responsável por essa hipótese, não seria razoável considerar isso para efeito de remuneração e reequilíbrio econômico financeiro?

Resposta: Vide resposta ao Item 23.

25. ITENS DO EDITAL. 3.12. Sempre que necessárias, as atualizações do Manual e dos procedimentos serão feitas, a critério exclusivo do Poder Concedente, e as concessionárias serão informadas previamente às suas efetivações. Desta forma, as versões atualizadas destes documentos estarão disponíveis para consulta no "site" www.sptrans.com.br. 3.13. As atualizações são motivadas por implantação de novas tecnologias (veículos e/ou equipamentos da garagem), por exigências legais ou por

eventuais ajustes que visem melhoria da qualidade do processo. 3.22. As exigências referentes ao atendimento de Normas Técnicas e dos demais documentos legais relativos aos padrões tecnológicos, ambientais e de acessibilidade, Procedimentos de Inspeção, de Auditoria de Processos de Manutenção, suas associações com os tipos específicos de linhas e os respectivos cronogramas de implantação, estão contidas nos Anexos III, IV e V. 3.22.1. Sempre que necessárias, as atualizações dos Manuais e dos procedimentos serão realizadas pelo Poder Concedente, e as concessionárias serão informadas previamente para suas efetivações. Para tanto, as versões atualizadas destes documentos estarão disponíveis para consulta no “site” www.sptrans.com.br. 3.22.2. As atualizações são motivadas por implantação de novas tecnologias (veículos e/ou equipamentos da garagem), por exigências legais ou por eventuais ajustes que visam melhoria da qualidade no resultado do processo. **ESCLARECIMENTO/CRÍTICAS/SUGESTÃO:** Caso as alterações previstas nos itens relacionados onerem o Concessionário, como será feita a compensação econômica destes ônus?

Resposta: Vide resposta ao Item 23.

26. ITENS DO EDITAL. 3.14. A concessionária terá o prazo de 24 (vinte e quatro) meses, da comunicação das não conformidades, para regularização da infraestrutura da(s) garagem(ns). Protocolos não serão considerados documentos hábeis como garantia de que as pendências estão regularizadas. **ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO:** No caso das garagens públicas, em que o Poder Público tiver responsabilidade por eventuais não conformidades, como fica a exigência?

Resposta: Só serão exigidos da Concessionária os itens que sejam de sua exclusiva responsabilidade.

27. ITENS DO EDITAL. 3.16. Independentemente dos prazos concedidos para regularização de eventuais pendências, a concessionária responderá exclusivamente, civil e criminalmente, por quaisquer incidentes ou acidentes que venham a ocorrer em função destes. **ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO:** Sugere-se seja esclarecido que as penalidades serão aplicadas, após devido processo administrativo, garantida ampla defesa, e após processo judicial com sentença transitada em julgado.

Resposta: Para toda e qualquer responsabilização administrativa, o direito constitucional ao contraditório e ampla defesa será sempre respeitado, independentemente de previsão contratual. Em relação às responsabilizações de ordem civil e criminal, serão elas precedidas da competente ação judicial, quando for o caso.

28. ITENS DO EDITAL. 3.43. Nos termos do art. 5º do Decreto nº 56.232/15, para as atividades comuns às concessionárias, incluindo a implantação do Centro de Controle Operacional – CCO e a execução do objeto dos serviços previstos nos subitens 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 e 1.1.6 deste Edital, deverão as mesmas organizarem-se na forma de uma única pessoa jurídica, com objeto social compatível com os estabelecidos nos mencionados subitens, nos termos e prazos previstos no Anexo VII, 7-A. **ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO:** Pessoa jurídica, “lato sensu”, incluído o consórcio?

Resposta: Não, tendo em vista as responsabilidades da pessoa jurídica.

29. ITENS DO EDITAL. 3.43.3.1. Caso ocorra a delegação prevista no subitem 3.43.3, não caberá à concessionária qualquer tipo de indenização, reembolso ou compensação por parte do Poder Concedente, seja a que título for. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: O item enseja verdadeira situação de enriquecimento ilícito, já que a concessionária pode ter realizado investimentos de monta, sem o devido retorno do capital investido.

Resposta: Vide resposta ao Item 07.

30. ITENS DO EDITAL. 5.3. No caso de participação em consórcio, pelo menos uma das empresas dele integrante deve possuir em seu objeto social atividade que permita a operação de transporte coletivo urbano de passageiros, ficando a participação do consórcio condicionada a essa exigência, e ainda ao atendimento dos seguintes requisitos: ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Considerando a natureza dos serviços, sugere-se que todos os participantes do consórcio possuam em seu objeto social atividade que permita a operação de transporte coletivo urbano de passageiro.

Resposta: Sugestão não acolhida, pois se entende que não há essa necessidade, desde que uma das empresas integrantes do consórcio atenda, sozinha, as exigências de capacidade técnica operacional.

31. ITENS DO EDITAL. 5.9.2. Poderão participar da visita técnica representantes designados com credencial assinada pelo responsável da empresa (Diretor, Gerente ou Procurador), conferindo-lhe poderes para vistorias as localidades onde serão executados os serviços, objeto deste certame. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: As atuais garagens estão sendo oferecidas a novos proponentes e fazem parte de onde serão executados os serviços. Pelo texto, as atuais garagens do sistema deverão estar incluídas na vistoria aos proponentes. Qualquer pessoa que queira visitar todas as garagens do sistema atual poderá fazê-lo, alegando-se proponente. Uma vez que a exigência de visita técnica é bastante questionável atualmente, uma revisão deste item seria necessária para evitar um “city tour” nas garagens.

Resposta: A visita técnica tem por objetivo a apresentação dos lotes, não incluindo as garagens.

32. ITENS DO EDITAL. 28.1.2. Cópia do Contrato Social ou documento equivalente da licitante, para avalizar a assinatura do representante legal na Carta de Credenciamento – Anexo 9.11. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Cópia do contrato social = empresa isolada. Documento equivalente: instrumento particular de constituição de consórcio, no caso de futura SPE?

Resposta: Para identificar a competência do representante legal subscritor do Anexo 9.11 do Edital, deverá ser apresentado o documento compatível à natureza jurídica da licitante.

33. ITENS DO EDITAL. 30.2.1. Atestado(s) fornecido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, comprovando que a Licitante prestou ou está prestando, satisfatoriamente, serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, da seguinte forma: ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Onde serão solicitados os atestados sobre a Qualificação Técnica?

Resposta: A solicitação deve ser feita à pessoa jurídica (de direito público ou privado) competente para expedir o referido atestado técnico.

34. ITENS DO EDITAL. 30.2.1.4. A exigência da comprovação pela licitante da experiência técnica estabelecida no item 30.2.1 poderá ser atendida pela apresentação de atestado(s) em nome do seu responsável técnico referido no item 30.2.2, com experiência na prestação de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, observadas as regras dos subitens 30.2.1.1, 30.2.1.2 e 30.2.1.3. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Quem emite este Atestado? A licitante?

Resposta: Vide resposta ao Item 33.

35. ITENS DO EDITAL. 30.2. Documentos necessários à demonstração da Qualificação Técnica: ... 30.2.5. Comprovante da realização da visita técnica mencionada no item 5.9. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Não está claro se há dispensa da apresentação do comprovante da visita técnica por licitante que presta serviço atualmente para o sistema. O documento é apontado como sendo necessário à demonstração da Qualificação Técnica, mas dispensa a proponente que opera o sistema da necessidade de realizar a visita. Sugestão: Incluir um parágrafo que dispense a proponente que já opera o sistema de apresentar o Comprovante da realização da visita técnica e a Qualificação Técnica.

Resposta: Sugestão acolhida, com a pertinente alteração no Edital.

36. ITENS DO EDITAL. 30.3.3. Para a comprovação da boa situação financeira a proponente deverá atender ou superar pelo menos 03 (três) dos 05 (cinco) índices abaixo, sob pena de inabilitação: ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Na tabela constante do item, na coluna “Mínimo Exigido”, no “Índice Contábil” “ Endividamento Total”, o sinal está invertido. O correto é: $\leq 0,50$.

Resposta: Vide resposta ao Item 12.

37. ITENS DO EDITAL. 30.3.4. Certidão negativa de falência, concordata, recuperações judiciais e extrajudiciais, no caso de sociedades comerciais, expedida pelos distribuidores Forenses Cíveis, no caso de sociedades civis, da sede da pessoa jurídica, data de até 60 (sessenta) dias anteriores à entrega dos Envelopes, se outro prazo não constar do documento. No caso de sociedade(s) civil(is), deverá ser apresentada a certidão negativa de distribuição de processos civis, expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Sugere-se que o item seja reescrito, pois o mesmo vem gerando diversas dúvidas nas esferas jurídicas e área de documentação dos interessados.

Resposta: Sugestão acolhida e incorporada no respectivo item do Edital.

38. ITENS DO EDITAL. 37.7. A adjudicatária prestará garantia de execução contratual, em quaisquer das modalidades previstas no artigo 56, § 1º da Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações, no valor correspondente ao(s) seu(s) lote(s) de Concessão, equivalente a 1% (um por cento) do valor do contrato. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Pondere-se que, em nome do princípio da proporcionalidade, os valores sejam compatíveis, conforme o prazo de contrato vai se escoando.

Resposta: Vide resposta ao Item 02.

39. ITENS DO EDITAL. 41.1.8. Adotar providências necessárias à garantia do patrimônio público, do sistema viário, dos terminais e à segurança e a integridade física dos usuários. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Considerando que os concessionários não detêm poder de polícia, indaga-se como poderão garantir o patrimônio público, o sistema viário e os terminais?

Resposta: Essa obrigação deve ser exercida dentro dos limites de competência da concessionária.

40. ITENS DO EDITAL. 45.2.3. Será publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo (DOC) o Aviso de disponibilização das respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, na forma de “Boletim de Esclarecimentos”, no site <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/>. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: O texto está confuso. Será publicado no site da Prefeitura, no Diário Oficial ou em ambos. Sugestão: Será publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo (DOC) e no site <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/> o aviso de disponibilização das respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, na forma de “Boletim de Esclarecimentos”.

Resposta: Sugestão acolhida, com o devido ajuste no Edital.

41. ITENS DO EDITAL. Numeração dos parágrafos. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Existe a necessidade de revisão da numeração dos parágrafos no Edital. Existem sequências incompletas na numeração; exemplos: após o item 6.4 tem-se o 28.1; após o 38.2.3. tem-se o 39.1 e 40.1.

Resposta: Os itens do Edital foram renumerados.

42. ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. ANEXO 8-A – Itens 21, 22, 24, 25, 26, 29, 31, 32, 33, 34, 35 e 37. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Sugere-se que estes itens sejam EXCLUÍDOS da penalidade contratual, uma vez que são penalidades que a concessionária pode não ser a causadora destas infrações.

Resposta: Sugestão não acolhida. Vide resposta ao Item 15.

43. ITENS DOS ANEXOS DO EDITAL. Anexo 8-A. 5.1.2.3. Multa por descumprimento de quaisquer outros deveres ou obrigações contratuais, não previstos no quadro acima, será aplicada a multa de 1.000 tarifas por dia e/ou por ocorrência. ESCLARECIMENTO/CRÍTICA/SUGESTÃO: Não é razoável a previsão, uma vez não há indicação de qual infração está sendo multada.

Resposta: Vide resposta ao Item 16.

44. O item 1.1.1.1. do Edital veda a contratação de terceiros para a operação da frota de veículos (compreendida no item 1.1.1.). Deve-se presumir, dessa forma, que é permitida a contratação de terceiros para os demais serviços, compreendidos entre os itens 1.1.2. e 1.1.6?

Resposta: Sim, tendo em vista que a vedação se aplica apenas para os serviços contidos no inciso I do art. 2º do Decreto Municipal 56.232/15.

45. O item 2.2.8. do Edital estabelece a competência da SPTrans para aplicação de penalidades oriundas de obrigações contratuais, porém, o item 2.2.11. estabelece, de igual forma, referida competência à Secretaria Municipal de Transportes. Deve-se presumir que a competência sancionatória será exercida por ambos os entes da Administração Municipal?

Resposta: Sim, nos limites de competência de cada Ente.

46. O item 3.9.2. do Edital determina que, em caso de ausência de local para abrigo, abastecimento e manutenção da frota operacional, a concessionária deverá utilizar área disponibilizada, onerosamente, pelo Poder Público. Por outro lado, o item 3.17. estabelece que a concessionária, conforme o caso, deverá se utilizar, obrigatoriamente, de garagem pública. Quais as circunstâncias que obrigarão a concessionária a utilizar-se de garagem pública, disponibilizada onerosamente pelo Poder Concedente?

Resposta: O Item 3.17 do Edital foi revisto, excluindo essa obrigatoriedade.

47. O item 5.4.1. veda a participação de pessoas jurídicas que tenham sido declaradas inidôneas para licitar ou contratar com a Administração Pública. Qual o âmbito de abrangência do termo “administração pública” utilizado pelo Edital? Referida punição se estende aos demais entes da federação, ou apenas ao Município de São Paulo?

Resposta: Para efeito de inidoneidade, o termo ‘Administração Pública’ tem a abrangência definida no inciso XI do art. 6º da Lei Federal 8.666/93.

48. O item 5.4.3. veda a participação de pessoas jurídicas que tenham sido suspensas temporariamente de participar de licitação ou impedidas de contratar ou transacionar com a Administração Pública. Qual o âmbito de abrangência do termo “administração pública” utilizado pelo Edital? Referida punição se estende aos demais entes da federação, ou apenas ao Município de São Paulo?

Resposta: O termo ‘Administração Pública’, mencionado no Item 5.4.2 do Edital, abrange todos os entes da Federação.

49. Nos termos do Preâmbulo, bem como do item 5.9 do Edital, encontra-se prevista a realização de Visita Técnica em até 5 (cinco) dias da data da entrega dos envelopes da Licitação. Referida limitação temporal para a realização da Visita Técnica pode ser considerada restritiva à licitação, nos termos do art. 37, XXI, da Constituição Federal, e art. 3º, §1º, I, da Lei Federal nº 8.666/93. Quem não realizar visita técnica não poderá participar da licitação?

Resposta: Sim, nos termos do Item 5.9 do Edital, a visita técnica é obrigatória para os interessados que não prestam serviços no Sistema atual e tem como fundamento o inciso III do art. 30 da Lei Federal 8.666/93.

50. O item 5.2.1. do Edital estabelece que “a licitante que pretender participar do procedimento licitatório em qualquer dos grupos (estrutural, local de articulação regional ou local de distribuição) deverá comprovar, para efeito de capacidade técnica operacional e de capital social, quantitativos e valores equivalentes à soma de todos os

lotes de seu interesse, considerando, para tanto, quantidades e valores dos diferentes grupos”. Referida determinação é expressa, adicionalmente, nos itens 30.2.1.5, e 30.3.1.5 do Edital. Tal exigência, especialmente quando na fase de mera participação no certame, pode ser considerada restritiva à licitação, nos termos do art. 37, XXI, da Constituição Federal, e art. 3º, § 1º, da Lei Federal nº 8.666/1993.

Resposta: Essa exigência atende a legislação e os princípios que regem a licitação, notadamente o da isonomia.

51. O Edital prevê, em seu item 30.3.1, a exigência de capital social mínimo, nos termos do art.30, § 2º, da Lei Federal nº 8.666/1993. Contudo, adicionalmente ao capital social mínimo, exige o Edital, em seu item 37.7., garantia de execução. Tal exigência configura uma afronta ao art. 30, § 2º da Lei Federal nº 8.666/1993, que autoriza a opção por uma única alternativa (capital social mínimo, ou patrimônio social mínimo, ou garantia de execução) presente em referido artigo. Adicionalmente, o presente item viola a Súmula nº 275 do TCU que assim versa: “Para fins de qualificação econômico-financeira, a Administração pode exigir das licitantes, de forma não cumulativa, capital social mínimo, patrimônio líquido mínimo ou garantias que assegurem o adimplemento do contrato a ser celebrado, na caso de compras para entregar futura e de execução de obras e serviços”.

Resposta: A exigência de capital social mínimo, para efeito de habilitação econômico-financeira, cumulada com a de garantia de execução, para a fase contratual, é legítima e isso já é reconhecido na doutrina e na jurisprudência, notadamente nas licitações para concessão de serviço público, em que as regras da Lei Federal 8.666/93 só se aplicam naquilo que forem compatíveis.

52. Adicionalmente à garantia de execução, estipulada pelo item 37.7. do Edital, encontra-se prevista, como condição para assinatura do contrato de concessão, a contratação de cinco seguros de responsabilidade civil objetiva. Referidos seguros, cujo valor individual deverá cobrir a monta de R\$ 195.000,00 (cento e noventa e cinco mil reais), configuram exigência adicional desarrazoada, que onerará demasiadamente a concessionária, ensejando possível restritividade ao princípio licitatório. A exigência adicional dos seguros de responsabilidade civil pode ser considerada restritiva à licitação, nos termos do art. 37, XXI, da Constituição Federal, e art. 3º, §1º, da Lei Federal nº 8.666/1993.

Resposta: Trata-se de garantias de natureza diferente, permitidas pela Lei Federal 8.987/95, perfeitamente compatível com o objeto da concessão licitada.

53. O Edital não contempla exigência de atestação (qualificação técnico-operacional) relativa à parcela relevante do objeto licitado, notadamente sobre os serviços de ITS detalhados no Anexo 7-A ao Edital. Trata-se de violação aos princípios da isonomia e da licitação (Constituição Federal, art. 37, XXI), na medida em que, de um lado, privilegiar-se-á necessariamente licitantes incapazes ou inaptos para a realização daquela parcela específica do objeto, e, de outro lado, colocar-se-á em risco o próprio interesse público, pois a execução do objeto tornar-se incerta.

Resposta: As exigências para habilitação são pertinentes ao objeto da concessão, considerando-se a atividade fim, até porque os serviços de ITS poderão ser contratados com terceiros, de acordo com as regras do Edital.

54. III – DA GARANTIA DE PROPOSTA

Estamos diante de uma das maiores licitações do mundo. Está em jogo a prestação de um serviço de natureza essencial, que não pode ser interrompido e que atende a demanda de milhões de cidadãos brasileiros que vivem em São Paulo.

O vencedor do certame, em poucas semanas depois de lhe adjudicado o contrato estará à frente de um ou mais lotes, respondendo perante o poder concedente e, em última instância, perante a população de São Paulo, pela mobilidade de dezenas ou centenas de milhares de pessoas.

Para isso terá que ter a capacidade de se mobilizar, contratar pessoas e fornecedores de peças e equipamentos, isso sem falar no essencial, mobilizar uma quantidade considerável de veículos dedicados à prestação do serviço.

Durante a licitação, o proponente não será obrigado – acertadamente, aliás – a comprovar a propriedade nem a posse de qualquer equipamento ou veículo.

Como é sabido, os órgãos de controle costumam reprovar editais de licitação onde se exige dos proponentes a comprovação de já possuir os equipamentos e/ou instalações que serão exigidos para prestar o serviço. Correta a minuta disponibiliza em não exigir a referida prova de propriedade ou posse.

Contudo, ao exigir apenas uma carta de compromisso do licitante, a Administração pode ficar vulnerável à participação de proponentes que não tenham condições, caso vitoriosos, de levar a termo a hercúlea mobilização requerida pelo edital e respectivo contrato.

Com efeito. Não haverá nenhuma consequência jurídica para a hipótese de um licitante se apresentar ao certame, entregar uma proposta competitiva e terminar sagrando-se vencedor e, quando instado a mobilizar vultosa infraestrutura, a Administração descobrir que, na verdade, o licitante não tem reais condições de executar o contrato.

O prejuízo seria enorme. A Administração teria de realizar nova mobilização para convocar o segundo colocado – que também não se garante ter condições de cumprir sua proposta – podendo atrasar o início da prestação de serviços tão essenciais à cidade de São Paulo.

Dessa forma, a fim de se certificar de que somente participarão licitantes com sérias intenções e condições de levar a cabo o contrato, sugere-se a adoção de cláusula que obrigue aos licitantes a prestação de garantia de proposta.

A garantia deverá servir como compromisso mais preciso de que o licitante tem condições de cumprir sua proposta, devendo ser executada a título das penalidades previstas na Lei e que também deverão ser fixadas no Edital, caso o contrato não venha a ser firmado por culpa do licitante vencedor.

Resposta: Vide resposta ao Item 03.

55. IV – QUANTO À QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

IV.1 – Índice de endividamento – Item 15.3.

O subitem 15.3.3. do Edital assim está redigido: “Para a comprovação da boa situação financeira a proponente deverá atender ou superar pelo menos 03 (três) dos 05 (cinco) índices abaixo sob pena de inabilitação: Endividamento Total: $(PC+PELP)/(AT) \geq 0,50$ ”

Seguramente a administração pretende limitar o endividamento total a um índice obtido através da divisão da soma do passivo circulante (PC) com o passivo exigível a longo prazo (PELP) pelo ativo total (AT). Evidentemente que o objetivo é que esse índice seja igual ou menor que 0,5 e não igual ou maior.

Assim, o sinal matemático empregado na minuta disponibilizada, qual seja “ \geq ”, está equivocado. O sinal deveria ser “ \leq ”.

Resposta: Vide resposta ao Item 12.

56. ITEM AVISO. Corrigir erro de remissão na pág 02, item “Prazos”: diz a minuta do Edital (...) “envelope nº 01 (um) – PROPOSTA COMERCIAL” (...) O Envelope 01 é referente aos “Documentos para Habilitação”.

Resposta: O Edital será ajustado.

57. ITEM 3.35.4. Falta a inserção do número do item.

Resposta: O Edital será ajustado.

58. ITEM 3.42. Vislumbramos ilegalidade desta regra, absolutamente indefensável e impregnada de corporativismo em detrimento do interesse público genuíno. Trata-se de um comando de restrição (prioridade na contratação da mão-de-obra hoje empregada no Sistema) que viola a livre iniciativa, o interesse público e a isonomia entre os municípios paulistanos e até de qualquer cidadão apto ao trabalho.

Resposta: Referida disposição do Edital está em consonância com o previsto no art. 42 da Lei Municipal 13.241/01.

59. ITEM 3.43.3.1. Vislumbramos ilegalidade desta regra, eis que indefensável negar à concessionária indenização ou compensação pela abrupta delegação da atividade prevista no ITEM 1.1.2. O Poder Público pode evidentemente delegar, a qualquer tempo, a quem quer seja a citada atividade em questão. Mas negar indenização ou compensação justa e razoável pelos investimentos e melhorias havidas feitas pela concessionária que o fizeram além de obrigadas por contrato, com justas expectativas de retorno, tangível e intangível, viola o princípio da propriedade e da razoabilidade. Sugestão: excluir o item.

Resposta: Vide resposta ao Item 07.

60. ERRO DE NUMERAÇÃO A PARTIR DO ITEM 28.1
Há erro de numeração dos itens do Edital, que salta do 9.12 para o 28.1.

Resposta: O Edital será ajustado.

61. ITEM 30.3.4. Tornar a redação mais clara, pois há várias interpretações possíveis, havendo clara confusão entre sociedades comerciais e civis.

Resposta: O Item 30.3.4, devidamente renumerado, terá sua redação ajustada.

62. Item 37.7.2. Prever, ao longo do tempo, a redução gradativa da garantia prevista no ITEM 37.2, tendo em vista o princípio da proporcionalidade. Lembra-se ainda que o Poder Público possui, dentre outros poderes, a garantia de ter a remuneração no seu caixa antes de atribuí-la, no prazo contratual, às concessionárias. Trata-se de uma garantia de enorme força jurídica e grande exeqüibilidade, o que face ao princípio da razoabilidade, permite a redução gradativa da garantia prevista no ITEM 37.2.

Resposta: Vide resposta ao Item 02.

63. ANEXO 9.6. O que podemos entender com o trecho “... suficiente e adequada...”

Resposta: A Declaração prevista no Anexo 9.6 do Edital tem por objetivo o compromisso da licitante em dispor frota suficiente (quanto ao número) e adequada (quanto às exigências técnicas), nos termos do Edital e seus Anexos.

64. ANEXO 9.7. Esta declaração está conflituosa com o ITEM 3.9.1, pois é permitido a alocação de garagem fora do perímetro do lote de concessão e com o ITEM 3.9.2, pois em caso de não disponibilidade de garagem o poder público disponibilizará onerosamente local com a mesma finalidade, para garantir a operação dos serviços. Ainda dentro deste contexto no trecho da declaração "...estamos ofertando proposta..." entendemos não ser viável em função de não termos a garantia de habilitação da proposta.

Resposta: A Declaração contida no Anexo 9.7 do Edital será ajustada.

65. Em várias reuniões ... foram discutidas diversas questões a respeito da situação dos transportes coletivos públicos municipais ... Foram debatidos a qualidade dos serviços, a forma de remuneração das empresas prestadoras e a duração desses novos contratos e houve consenso sobre o nível dos serviços desejados e necessários, sobre a remuneração calculada a partir do custo operacional e sobre o tempo de duração dos contratos ter de ser de no máximo 10 anos ... Lendo o edital constatou-se que a duração prevista para os próximos contratos é de 20 anos, podendo ser renovados por outros 20, o que resultaria em contratos de até 40 anos. Não há explicação que possa justificar tal proposta de duração tão extensa ... com a rapidez com que o espaço e as relações urbanas têm se alterado em São Paulo, é indesejável e inadmissível que qualquer contrato tenha tão longo prazo como os 20 anos renováveis por mais 20 sugeridos no edital ... este prazo é inaceitável. Por isso ... pedimos, ... que este item do edital seja impugnado, revisto e alterado para no máximo 10 anos ou duração aproximada de tal período.

Resposta: Vide resposta ao Item 58.

66. ATUAIS EMPREGADOS – Como se trata de nova modalidade de contratação de prestação de serviços de transportes através de SPE – Sociedade de Propósito Específico as Empresas contempladas deverão admitir os atuais empregados do Sistema. Alterando-se o item 3.42. do Edital de "prioridade" para Obrigatoriedade.

Resposta: Vide resposta ao Item 05.

67. UTILIDADE PÚBLICA DAS GARAGENS – Como as garagens foram declaradas como de utilidade pública e algumas se encontrarem em processo de Desapropriação, que referidos patrimônios em Poder da prefeitura possam ser usados para eventuais indenizações dos trabalhadores.

Resposta: As garagens ainda não foram desapropriadas, por isso não integram o patrimônio público municipal.

68. OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS/PREVIDENCIÁRIAS – Ampliar as obrigações determinadas no item 41.1.16 do Edital que trata da observância de determinações legais relativas a legislação trabalhista, previdenciária e de segurança do trabalho em relação aos seus empregados, incluindo a obrigatoriedade das EMPRESAS Concessionárias periodicamente (a cada três meses) comprovar perante o Poder Público a regularidade de recolhimento de todos tributos e encargos trabalhistas e

previdenciários atinentes a seus empregados. Facultando ainda, ao PODER PÚBLICO a retenção de eventuais créditos de remuneração para adimplemento de tais obrigações, especialmente dos depósitos vinculados do FGTS e do INSS.

Resposta: Sugestão não acolhida, pois entendemos que as regras contidas no Edital e no Contrato são suficientes para proteção dos direitos dos empregados contratados.

69. QUOTA DE MULHERES – Visando incentivar a contratação e manutenção de mulheres no setor estabelecer uma quota mínima a ser observado pelas EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS.

Resposta: Toda e qualquer definição de quota deve ter previsão legal.

70. Sobre o Prazo dos Contratos das Empresas de Ônibus - De acordo com as minutas dos Editais de licitação dos serviços de ônibus de São Paulo, nas Minutas do Grupo Estrutural e do Grupo de Articulação Regional, Capítulo XIII - Do Prazo, item 35.1 e na Minuta do Grupo Distribuição, item 20.1: "O prazo da concessão será de 20 anos, contados da data da assinatura do Contrato, prorrogáveis por até igual período". O texto respeita o Decreto Municipal 56.232/15 que em seu artigo 8º diz: "O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados da assinatura do contrato, prorrogável por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Concedente, desde que atendido o interesse público." Anteriormente a eles, a Lei Municipal nº 13.241/01 que em seu artigo 21º diz, que fora emendada por meio da Lei nº 16.211/15: "Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes: 1 - para a concessão: 20 (vinte) anos, contados da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Público; (Redação dada pela Lei nº 16.211/2015)". No entanto, consideramos excessivamente longos e inaceitáveis os 20 anos renováveis por mais 20 do prazo contratual previsto. Em contratos como esse o prazo deve ser o da amortização de capital. Neste caso os cerca de 10 a 15 anos em que se deprecia o chamado material rodante (ou seja, ônibus, trólebus e similares). Além de estar ligada ao Decreto Municipal citado acima, a duração proposta também está aparentemente associada à construção e operação do Centro de Controle Operacional (CCO): O edital respeita os prazos legais, pois estes estão definidos pela Lei Municipal nº 13.241/01 e pelo Decreto Municipal 56.232/15, que regulamentam a concessão do serviço de transporte público na cidade de São Paulo. Neste caso, então, cabe a alteração da Lei e do Decreto-Lei, mediante emenda do poder executivo para o prazo estar de acordo com o período de amortização do material rodante, ou seja, por volta de 10 anos. A renovação do contrato deve ser de no máximo 10 anos, não outros 20, ou a duração final continuará muito extensa, não acompanhando a rápida dinâmica urbana de São Paulo. Em segundo lugar, mas de fundamental importância e relevância, no presente edital licita-se também a construção e a operação do Centro de Controle Operacional (CCO). Neste caso, há um bem reversível cujo investimento é alto e tem servido de argumento para o enorme prazo contratual previsto. Mas eles não devem comprometer o prazo geral da concorrência. Mesmo porque não é justificável deixar o controle do sistema operacional com os próprios operadores. Neste caso é preferível contratar empresas do ramo específico de tecnologia de controle operacional ou qualificar a SPTrans para fazê-lo. Não se pode justificar um prazo totalmente incompatível com as rápidas mudanças que ocorrem na dinâmica da cidade, nos avanços tecnológicos etc. pela combinação de objetos de naturezas distintas, ônibus e controle. Não é possível imaginar, em se tratando de qualquer cidade, e sobretudo de São Paulo, que tais contratos estarão vigentes até 2035 podendo ser renovados até 2055. Seria como se o edital ora em debate renovasse contratos celebrados em 1975,

quando, por exemplo, o etanol nem era utilizado como combustível no Brasil. Não há nenhum argumento técnico que respalde ou sustente o prazo de 20 anos para a concessão do transporte público sobre rodas de São Paulo que foi estipulado pelo Poder Executivo no Decreto Municipal 56.232/15. Portanto, entende-se que um prazo que cumpra pelo menos a vida útil máxima, estipulada pelo edital, de 1 (um) ônibus regular (10 anos) e a sua extensão de no máximo mais 10 anos, é o suficiente para a vigência do contrato. Esse prazo inicial do contrato, aliás, foi o prazo estipulado utilizado para a concessão realizada em 2003 e está próxima ao texto original da Lei Municipal nº 13.241/01 que estipulava o período inicial de 15 anos (...) um prazo menor de contrato estimula a concorrência entre empresas e, dessa forma, uma menor tarifa ofertada para a execução do serviço. Além disso, entende-se que a discussão pública sobre a licitação ajuda a população a pensar sobre todos os aspectos da mobilidade urbana na cidade e, assim sendo, ter um prazo de possíveis 40 anos de intervalo entre uma nova licitação e outra é prejudicial à toda a cidade e os avanços democráticos que ela pode obter com a discussão pública do tema. Propostas: 1. Solicitamos que o texto da Lei Municipal nº 13.241/01 em seu Art. 21 seja alterado onde diz "Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes: I - para a concessão: 20 (vinte) anos, contados da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Público" pelo texto abaixo: "Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes: 1 - para a concessão: 10 (dez) anos, contados da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por até 10 (dez) anos, devidamente justificado pelo Poder Público". Também, solicitamos que seja mudado o texto do Art. 8 do Decreto Municipal nº 56.232/15 para: "O prazo da concessão será de 10 (dez) anos, contados da assinatura do contrato, prorrogável por até 10 (dez) anos, devidamente justificado pelo Poder Concedente, desde que atendido o interesse público". Da mesma maneira, propomos a mudança do texto do item 35.1 das Minutas do Grupo Estrutural e Grupo Articulação Regional e do item 20.1 na Minuta do edital do Grupo Distribuição para: "O prazo da concessão será de 10 (dez) anos, contados da data da assinatura do Contrato, prorrogáveis por até 10 (dez) anos".

Resposta: Vide resposta ao Item 21.

71. Solicitamos ainda o desmembramento do edital quanto à licitação da construção e operação do Centro de Controle Operacional. Dessa forma o prazo de amortização do investimento cai, viabilizando contratos mais curtos tais como sugeridos e solicitados.

Resposta: A definição do prazo da concessão, bem como a obrigação do investimento, estão previstos nas normas regedoras da concessão.

72. A Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, contemplava junto às contratadas, anteriormente prestadoras de serviços na modalidade de permissão, somente cooperativas. Em procedimento questionado por centenas de operadores e, inclusive, atualmente em franca investigação pelo Ministério Público de São Paulo, percebeu-se ausência de renovação de contrato com as antigas permissionárias, ora Cooperativas e Associações, com contratação inesperada e sem qualquer observação aos requisitos da Lei 8.666/89 de Empresas em nome dos Diretores destas antigas permissionárias. Indaga-se: Será conferida Carta de Capacitação Técnica para estas empresas, atualmente em operação de caráter emergencial, caso requerida, com aceitação de validade e legalidade por essa Comissão de Licitação, mesmo com tal questionamento de invalidez?

Resposta: A expedição de atestados técnicos atenderá os procedimentos legais e administrativos pertinentes, inclusive em relação aos atuais contratos que se encontram vigentes.

73. A cláusula do Edital 15.2, 15.2.1, 15.2.1.1 confere indicação de favorecimento e privilégio, nesse procedimento licitatório, com a continuidade de prestação de serviço das atuais. Empresas permutadas pelas antigas cooperativas permissionárias, já atuantes no sistema de transporte da Capital de São Paulo, todavia, seria possível alterar tal exigência (cláusulas) para se evitar referida condição de regalia?

Resposta: Ainda que não localizados os itens do Edital acima mencionados, entendemos que as regras do Edital estão em consonância com a legislação e os princípios que regem a licitação.

74. As cooperativas permissionárias do sistema de transporte da capital de São Paulo, antigas prestadores de serviço público que até recentemente tiveram seus contratos emergenciais renovados, no transcorrer da prestação de serviço responderam e ainda respondem por inúmeras práticas ilegais, desde contratação ilegal de funcionários ludibriando a Legislação trabalhista até uma gama considerável de ações cíveis. A realidade atual com decisões judiciais também recentes seria a transferência da responsabilização daquelas entidades para as novas empresas que atualmente prestam serviço em caráter emergencial junto à Prefeitura de São Paulo. Considerando tal informação, podemos dizer que a cláusula 15.2.1.1 inviabilizaria a participação de um número maior de empresas interessadas nesse certame com outras e até melhores condições Técnicas, Financeiras e Operacionais, visto ainda, como dito, recentes decisões judiciais de responsabilização civil das antigas cooperativas com transferência para essas novas empresas atuantes (atuais contratantes emergenciais em substituição às Cooperativas), conforme exemplo em decisão judicial contida no Fórum Regional da Lapa da Comarca de São Paulo, Primeira Vara Cível, autos nº 0106725-94.2006.8.26.0004, sem contar, ainda, as irregularidades trabalhistas que continuam ocorrer sem intervenção do Poder Público Municipal. Partindo, então dessa premissa, essa comissão não compreende necessária alteração da cláusula 15.2.1.1 para abarcar um número maior de empresas interessadas?

Resposta: Vide resposta ao Item 73.

75. Consta do item 3.43 do edital que nos termos do artigo 5º do Decreto nº 56.232/15, as futuras Concessionárias se organizem na forma de uma única pessoa jurídica para a execução dos seguintes serviços na Concessão: 1.1.2. Administração, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferência; 1.1.3. Programação da operação; 1.1.4. Controle da operação; 1.1.5. Operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único; 1.1.6. Operação dos terminais de integração e estações de transferência. O sistema está organizado em a) estruturado; b) regional e c) local, sendo que cada grupo do sistema responde por um percentual da totalidade do sistema, o que significa dizer que, nos termos do Decreto, esta única Pessoa Jurídica deverá ser composta por todas as empresas do sistema de concessão dos transportes que vierem a firmar contrato com o Poder Público. Ou seja, empresas de serviços distintos dentro do sistema, deverão compor uma única sociedade empresaria que deverá ter os objetivos sociais específicos para as tarefas previstas nos itens 1.1.2 à 1.1.6 e a ela se subordinarem com a finalidade de executar todas as tarefas inerentes as atividades descritas nos subitens declinados. Não há dúvida de que esta sociedade, na forma

tencionada pelo Poder Público esta fadada a inexistir e restar prejudicado toda a operação do sistema de transporte, haja vista que o CCO, os Terminais e Estações de Transferências, a bilhetagem e o Planejamento das operações são parcela relevante dos serviços a serem executados. Sem que seja disponibilizado a minuta da futura sociedade a que todos os concessionários estariam obrigados a aderir com suas condições de operação, atuação, controle, resultados esperados, direção, gerenciamento, certamente não será objeto de aprovação por todos e aí, não se constitui qualquer tipo de sociedade em prejuízo aos demais serviços previstos. Não é por demais observar que as atividades inerentes do CCO e respectivo Planejamento das Operações estão intimamente ligadas e a todos devem influenciar nos serviços a serem executados e estas operações se justificam que efetivamente sejam integradas numa única sociedade para que esta atividade seja executada por todos. Mas para tanto, é importante que todos saibam previamente as condições básicas desta sociedade, a sua forma de gestão, administração e direção, para fins de deliberação de seus sócios. Sem esta definição previa restará prejudicada toda a sociedade. Por outro lado, deseja-se que esta sociedade a ser constituída tenha por objeto as atividades a serem executadas, ou seja, requer tenha em seu objeto "atividade compatível", mas, as empresas concessionárias não detêm esta expertise para executar e gerir estas atividades e, com isto restará prejudicada as condições previamente exigidas nos termos do Anexo 7- C, do edital, pois se exige que os serviços sejam executados por empresas com a devida qualificação técnica para se evitar ausência de qualidade na prestação dos serviços destes equipamentos denominados Terminais e Estações de transferências. Neste sentido, nos parece razoável que esta nova sociedade a ser constituída pelas futuras Concessionárias sejam apenas integradas por um pequeno grupo das futuras concessionárias do sistema, sem prejuízo das necessárias contribuições a serem realizadas por todas conforme os percentuais de participações já definidos para o sistema, pois a remuneração ou parcela de participação do custeio destas despesas e investimentos deverão ser atribuídas diretamente à esta nova sociedade como forma de manter recursos financeiros a execução de suas atividades atribuídas pelo Contrato de Concessão. Diante desta constatação, seria importante que estas atividades sejam distribuídas NÃO apenas em uma única sociedade a ser constituída, mas no mínimo, em DUAS ou mais, separando as atividades da seguinte forma: a) Uma Sociedade com Objetivos da Organização do Sistema de Transportes: 1.1.3. Programação da operação; 1.1.4. Controle da operação; b) Uma Sociedade com Objetivos de Organizar as Operações dos Terminais e Bilhetagem: 1.1.2. Administração, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferência; 1.1.5. Operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único; 1.1.6.

Operação dos terminais de integração e estações de transferência. Tais atividades poderiam ser distribuídas com as seguintes participações, considerando o Poder de veto do Poder Concedente previsto sobre determinação das atividades: a) Uma Sociedade com Objetivos da Organização do Sistema de Transportes: Por todos os Concessionários do sistema, com minuta de sociedade previamente conhecida por todos os futuros sócios; b) Uma Sociedade com Objetivos de Organizar as Operações dos Terminais e Bilhetagem: Apenas pelos sócios das Concessionárias do sistema ESTRUTURAL e REGIONAL com minuta de sociedade previamente conhecida por todos os futuros sócios. A distribuição desta forma de organização, estaria melhor adequada a cada operação a ser constituída, gerando a viabilidade de que, na organização dos trabalhos, cada atividade possa ser organizada observando-se o desejo da administração no seu controle das atividades e possibilitando que os serviços sejam desenvolvidos de forma regular em atendimento de todos. A presença de apenas das sócias estruturais e regionais na sociedade que terá por objetivos o desempenho

dos Terminais e Bilhetagem, é explicado pelo maior volume de participação na utilização dos serviços de Terminais e Estações de Transferências, assim como uma melhor forma de atender aos serviços de bilhetagem desejado pela administração na distribuição dos postos e melhor atendimento da população.

Resposta: A regra do Edital está em consonância com o previsto no art. 5º do Decreto Municipal 56.232/15.

76. ANEXO I – O item 2.2.18. do Edital estabelece a competência da Secretaria Municipal de Transportes para manifestar-se acerca dos preços devidos pela utilização dos bens públicos afetos aos serviços de transporte coletivo de passageiros. Deve-se presumir que referida manifestação terá efeito vinculante sobre a Administração Pública? Em caso de negativa, que efeitos tal manifestação terá?

Resposta: Como ato opinativo, a manifestação prevista nesse item não tem caráter vinculativo.

77. ANEXO I – O item 5.7.2. aponta os requisitos necessários ao compromisso de constituição de consórcio. Considerando as disposições contidas no art.279 da Lei Federal nº 6.404, de 15.12.1976, o Edital não prevê as exigências contidas nos seus incisos I, II, V, VI, VII e VIII. Sugere-se a inclusão de tais disposições de forma expressa no item em questão.

Resposta: Sugestão não acolhida, pois as regras do Edital são suficientes para a participação da licitante em consórcio.

78. Minuta no Edital - 2.2.10 - Garantir a observância dos direitos do usuário e demais agentes afetados pelo serviço de transporte sob seu controle, reprimindo eventuais infrações; Sugestão de redação: Garantir a observância dos direitos dos usuários, previstos no Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8078/90) e demais agentes afetados pelo serviço de transporte sob seu controle, reprimindo eventuais infrações e garantindo a boa prestação de serviço;

Resposta: Sugestão acolhida e incorporada no respectivo item do Edital.

79. Minuta no Edital - 3.36.6 - Atendimento aos usuários quanto às informações e/ou reclamações; Sugestão: Atendimento aos usuários quanto às informações e/ou reclamações, observando o disposto no Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8078/90);

Resposta: Sugestão acolhida e incorporada no respectivo item do Edital.

80. Minuta no Edital - 4.1 - Constituiu obrigação da concessionária prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas no Edital e seus Anexos, na Lei Municipal nº 13.241/01, no Decreto nº 56.232/15, na Lei Federal nº 8987/95 e demais normais legais e regulamentares aplicáveis, em especial: Sugestão: Constituiu obrigação da concessionária prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas no Edital e seus Anexos, na Lei Municipal nº 13.241/01, no Decreto nº 56.232/15, na Lei Federal nº 8078/90 e nº 8.987/95 e demais normas legais e regulamentares aplicáveis, em especial:

Resposta: Sugestão não acolhida, já que a expressão 'demais normas legais', contida no item 4.1 do Anexo VIII-8-A do Edital atende a situação apresentada.

81. Minuta no Edital - 4.1.26. Atender e fazer atender, de forma adequada, o público em geral e os usuários em particular; Sugestão: Atender e fazer atender, de forma adequada, o público em geral e os usuários em particular, disponibilizando e divulgando canais de informação e reclamação, além de garantir respostas aos usuários sobre as demandas realizadas.

Resposta: Sugestão acolhida e incorporada no respectivo item do Edital.

82. PROPOSTA 05 - Indicação das cláusulas, itens e subitens do edital - MINUTAS GRUPOS ESTRUTURAL, ARTICULAÇÃO REGIONAL E DISTRIBUIÇÃO CAPÍTULO X III - DO PRAZO - Item 35.1 (grupos estrutural e articulação regional), item 20.1 (grupo distribuição). "O prazo da concessão será de 20 anos, contados da data da assinatura do Contrato, prorrogáveis por até igual período" DECRETO MUNICIPAL 56.323/15 - Art.8. "O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados da assinatura do contrato, prorrogável por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Concedente, desde que atendido o interesse público." – Proposta - Solicitamos que o texto da Lei Municipal nº 13.241/01 em seu Art. 21 seja alterado, onde diz: "Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes: 1 - para a concessão: 20 (vinte) anos, contados da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Público". pelo texto abaixo: "Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes: 1 - para a concessão 10 (dez) anos, contados da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por até 10 (dez) anos, devidamente justificado pelo Poder Público". Também solicitamos que seja mudado o texto do Art. 8 do Decreto Municipal nº 56.232/15 para : "O prazo da concessão será de 10 (dez) anos, contados da assinatura do contrato, prorrogável por até 10 (dez) anos , devidamente justificado pelo Poder Concedente , desde que atendido o interesse público". Da mesma maneira, propomos a mudança do texto do item 35.1 das Minutas do Grupo Estrutural e Grupo Articulação Regional e do item 20.1 na Minuta do edital do Grupo Distribuição para: "O prazo da concessão será de 10 (dez) anos, contados da data da assinatura do Contrato, prorrogáveis por até 10 (dez) anos". Argumentação - Não há nenhum argumento técnico que respalde ou sustente o prazo de 20 anos para a concessão do transporte público sobre rodas de São Paulo que foi estipulado pelo Poder Executivo no Decreto Municipal 56.232/15. Portanto, entende-se que um prazo que cumpra pelo menos a vida útil máxima, estipulada pelo edital, de 1 (um) ônibus (10 anos) e a sua extensão de no máximo mais 10 anos , é o suficiente para a vigência do contrato (...) um prazo menor de contrato estimula a concorrência entre empresas e, dessa forma, uma menor tarifa ofertada para a execução do serviço. Além disso, entende-se que a discussão pública sobre a licitação ajuda a população a pensar sobre todos os aspectos da mobilidade urbana na cidade e, assim sendo, ter um prazo de possíveis 40 anos de intervalo entre uma nova licitação e outra é prejudicial à toda a cidade e os avanços democráticos que ela pode obter com a discussão pública do tema. Um questionamento importante sobre a questão abarca a impossibilidade de prever o que serão as tecnologias disponíveis ao fim do prazo da licitação (mesmo sem considerar a extensão por mais 20 anos): como determinar o tipo de combustível a se adotar quando não podemos saber a que ritmo a indústria avançará neste aspecto? Ou sobre a tecnologia embarcada e o ritmo em que ficará obsoleta? Por tais motivos, é preferível um prazo mais curto de duração da concessão - o que facilita uma atualização técnica do sistema de transporte público

sobre pneus como um todo, melhorando o serviço para a população, administração pública e as condições para as concessionárias.

Resposta: Vide resposta ao Item 21.

83. Seja incluída a obrigatoriedade de apresentação de relatório de viabilidade técnica e econômica pelas empresas, bem como estudo de melhoria de emissões e cronograma de transição para combustíveis renováveis ou tecnologias limpas já no Envelope nº 02 – Proposta Comercial, vinculados ao item 31.1 do Capítulo IX;

Resposta: Tendo em vista o critério de julgamento adotado, o conteúdo do Envelope nº 02 é exclusivamente relacionado à proposta comercial, não se admitindo nenhum critério técnico.

84. PRAZO DA CONCESSÃO - Minuta de Edital: CAPÍTULO XIII - DO PRAZO - 35.1. O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados da data da assinatura do Contrato, prorrogável por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Público, desde que atendido o interesse público, nos termos do artigo 79 da Lei Municipal 16.211 de 27 de maio de 2015 e do artigo 8º do Decreto nº 56.232, de 02 de julho de 2015. A realização de licitação é um momento no qual a cidade pode discutir os critérios para a seleção de empresas operadoras e as bases contratuais que regerão a relação entre as partes, incorporando avanços regulatórios e tecnológicos que possam ter ocorridos no período que a antecede. É um momento de rediscutir as bases econômicas nas quais a prestação do serviço acontecerá. Basta observar que durante a vigência dos atuais contratos houve a promulgação da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o desenvolvimento de novas tecnologias veiculares e de controle de serviços, bem como nova política tarifária. O prazo inicialmente estabelecido para a duração do contrato, 20 anos, é o dobro do período dos contratos encerrados recentemente. A previsão de renovação dos contratos por mais 20 anos, sem o estabelecimento de critérios objetivos que embasem a decisão no futuro, é arriscado e desnecessário. Pode impedir inclusive que os avanços que serão obtidos nos próximos sejam incorporados nos contratos, à época de sua renovação. Se esta possibilidade for mantida, a cidade pode passar por um período de 40 anos sem a possibilidade de contratar empresas com aperfeiçoamento contratual e eventualmente menor preço para os usuários. Assim, (...) propõe que a possibilidade de renovação de contrato por mais 20 anos seja retirada do edital.

Resposta: Vide resposta ao Item 21.

85. PRAZO PARA INÍCIO DA OPERAÇÃO DO SERVIÇO DAS EMPRESAS VENCEDORAS - Minuta de Edital: CAPÍTULO XVI - DO INÍCIO DA OPERAÇÃO - 38.1. Após a assinatura do contrato, a concessionária terá o prazo de até 30 (trinta) dias, a partir da expedição da Ordem de Serviço de Operação - OSO, emitida pelo Poder Concedente, para início da operação. Minuta de Contrato: CLÁUSULA SEXTA - DO INÍCIO DA OPERAÇÃO - 6.1. A concessionária terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias para o início da operação, a partir da emissão da Ordem de Serviço - OSO específica, expedida pela Secretaria Municipal de Transportes - Minuta de Contrato: CLÁUSULA DÉCIMA NONA - DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS - 19.2. Assinado este contrato, a concessionária terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, a partir da expedição da Ordem de Serviço - OSO pelo Poder Concedente, para início da operação. O prazo para início de operação pode ser uma cláusula de barreira para a entrada de novos licitantes, caso seja insuficiente para que a empresa interessada possa adquirir frota, estruturar uma garagem, instalar os equipamentos de controle operacional e capacitar

adequadamente sua equipe operacional. A operação do transporte coletivo foi dividida em vários lotes de serviços com diferentes funções na rede - estrutural, articulação e distribuição - que demandam a aquisição de diferentes tipos de veículos. O Brasil possui capacidade de fabricação instalada e um mercado secundário de veículos usados que pode atender, inicialmente, a frota solicitada, principalmente de veículos convencionais, condição que necessariamente não se aplica no caso de veículos articulados e biarticulados. O prazo previsto nas cláusulas acima, ainda que não seja o de 30 dias, quando consideradas as etapas do processo licitatório anteriores à assinatura do contrato, é insuficiente para uma nova empresa, que não tenha frota disponível, iniciar a operação. Assim (...) propõe que o prazo para o início de operação seja de até 180 dias da assinatura do contrato e que as empresas apresentem em sua proposta técnica o plano de trabalho para implementar as condições operacionais requeridas.

Resposta: A partir dos ajustes nos itens do Edital, entendemos que os prazos mínimos ali previstos são viáveis e suficientes para que se possa atender o interesse público.

86. OUTORGA DE DESAPROPRIAÇÃO DE GARAGENS PELAS EMPRESAS VENCEDORAS - Minuta do Edital: DAS GARAGENS - 3.9. Para o início da operação, a concessionária deverá dispor de garagem(ns) para abrigo, abastecimento e manutenção da frota operacional, bem como para realização dos serviços administrativos de apoio. A(s) garagem(ns) da concessionária deverá(ao), preferencialmente, estar(em) localizada(s) no perímetro do(s) seu(s) lote(s) de concessão. 3.9.1. Na hipótese de a garagem estar localizada em local distinto do perímetro de seu(s) respectivo(s) lote(s), os percursos ociosos não serão considerados para efeito de remuneração e reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. 3.9.2. Na hipótese de a concessionária não dispor de local para abrigo, abastecimento e manutenção da frota operacional, bem como para realização dos serviços administrativos de apoio, o Poder Concedente disponibilizará, onerosamente, local com a mesma finalidade, para garantir a operação dos serviços. Minuta de Contrato: GARAGEM - 3.9.2 Na hipótese de a concessionária não dispor de local para abrigo, abastecimento e manutenção da frota operacional, bem como para realização dos serviços administrativos de apoio, o Poder Concedente disponibilizará, onerosamente, local com a mesma finalidade, para garantir a operação dos serviços. CLÁUSULA QUARTA - DOS DEVERES DA CONCESSIONÁRIA - 4.1.36. A critério do Poder Concedente, e nos termos do art. 9º do Decreto 56.232/15, poderá ser outorgada à concessionária a promoção da(s) desapropriação(ões) concernentes aos imóveis necessários à execução dos serviços, respondendo a mesma integralmente pela(s) indenização(ões) cabíveis, de acordo com o valor arbitrado administrativa ou judicialmente. A instalação de garagens, a exemplo do prazo de início de operação, também pode ser uma cláusula de barreira para entrada de novos licitantes, considerando sua localização em relação à área operacional e a dificuldade que pode ser enfrentada, na disponibilidade de áreas em São Paulo que possam ser utilizadas para este fim. A previsão de disponibilização de garagens por parte da administração municipal corretamente enfrenta este problema, ampliando as condições de participação de empresas interessadas que ainda não operam na cidade. A previsão de outorga do poder de desapropriação é prevista nos termos do inciso VIII do artigo 29 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Lei de Concessões), que estabelece que " Incumbe ao poder concedente declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária , caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis". Dessa forma (...) propõe nova redação a este item do contrato, citando esta condição prévia estabelecida

pela a Lei Federal. Proposta de redação - 4.1.36. A critério do Poder Concedente, e nos termos do art. 9º do Decreto 56.232/ 15, poderá ser outorgada à concessionária a promoção do(s) desapropriação(ões) concernentes aos imóveis necessários à execução dos serviços, após declaração de utilidade pública por parte da administração municipal, respondendo o mesmo integralmente pela(s) indenização(ões) cabíveis, de acordo com o valor arbitrado administrativa ou judicialmente .

Resposta: Sugestão não acolhida por se entender desnecessária.

87. DIREITOS DO USUÁRIO - Minuta de Contrato: CLÁUSULA DÉCIMA-QUARTA - DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS - 14.1. São direitos e obrigações dos usuários: 14.1.1. Receber serviço adequado; 14.1.2. Receber do Poder Concedente e da Concessionária informações para a defesa de interesses individuais e coletivos; 14.1.3. Obter e utilizar o serviço, observadas as normas aprovadas pelo Poder Concedente; 14.1.4. Levar ao conhecimento do Poder Público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço concedido; 14.1.5. Comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço; 14.1.6. Zelar pelo serviço público que lhe é prestado; 14.1.7. Tratar os funcionários, empregados e prepostos do Poder Concedente e da concessionária com cortesia e urbanidade, recebendo idêntico tratamento; 14.1.8. Respeitar os direitos dos demais usuários, em especial, as disposições que vedam o fumo nos coletivos e em locais fechados, o uso de aparelhos sonoros individuais e a preferência estabelecida em favor de idosos, gestantes e pessoas com capacidade reduzida de locomoção. Esta cláusula traz oito deveres dos usuários, mas seria importante citar explicitamente a Lei 12.587/12, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como o Código de Defesa do Consumidor.

Resposta: Sugestão acolhida e incorporada no respectivo item do Anexo VIII-8-A do Edital.

88. Sabendo da importância técnica da criação do CCO, gostaria de fazer uma sugestão de local para sua instalação que também agregasse um lado simbólico a este equipamento. Minha sugestão é que o mesmo seja instalado de forma integrada ao Museu do Ônibus e justifico assim minha proposta. – O museu do ônibus deveria ser um espaço mais prestigiado pela importância do sistema de ônibus na vida das pessoas; - Sendo localizado em uma avenida, o CCO teria visibilidade; - A integração entre o passado (museu) e o futuro (CCO) criaria o impacto necessário para explicitar a mudança; - Parte dos valores envolvidos poderão ser destinados para a revitalização do Museu e até mesmo do Clube.

Resposta: A adoção do local sugerido realmente agregaria um valor simbólico, entretanto esta definição será objeto de futura deliberação, conforme prescrito no Anexo VII-7-A dos Editais.

89. Entendendo a importância dos catadores de materiais recicláveis para limpeza da cidade e dos índices de reciclagem, vimos solicitar a inclusão do devido treinamento dos motoristas e condutores de ônibus para com as carroças dos catadores que, em alguns momentos, precisam utilizar as vias para realização de seu trabalho.

Resposta: O treinamento e a habilitação dos motoristas de ônibus têm como alicerce a observância das normas previstas na Lei Federal nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), a qual, entre outros dispositivos que versam sobre as regras de circulação, preferência e passagem, determina, em seu art. 29, § 2º, que “Respeitadas as normas

de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”. Deste modo, tendo em vista que o preâmbulo dos três editais de licitação faz menção a toda legislação aplicável à prestação do essencial serviço de transporte coletivo público, abarcando, portanto, a de trânsito, conclui-se inexistir a necessidade de se fazer menção específica às carroças e aos demais veículos não motorizados que transitam nas vias. Sugestão não acolhida, já que o pretendido está incluído no rol da legislação aplicável aos certames e é pressuposto da habilitação dos motoristas.

90. Incluir no rol de Legislação que acompanha o EDITAL a Lei 13.207/2001 (Cobrador de ÔNIBUS), esclarecendo que a mesma se encontra em pleno vigor, haja vista, que a Lei 16.097/2014 que alterava referida norma teve sua aplicabilidade suspensa pelo Pleno do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo na ADIN de nº 2056.179.95.2015.8.26.0000.

Resposta: Sugestão não acolhida, já que a expressão ‘demais normas legais’, contida no item 4.1 do Anexo VIII-8-A do Edital atende a situação apresentada.