

**RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO E COMPARAÇÃO DOS SUBSÍDIOS
DO PPMI – ESTACIONAMENTO ROTATIVO**

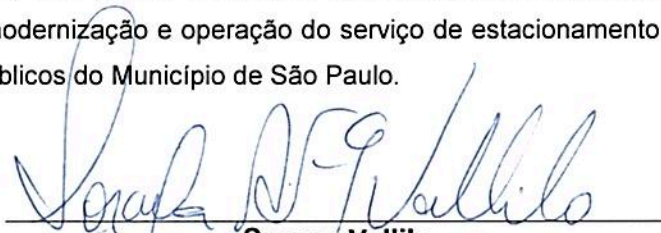
Edital de Chamamento Público nº 04/2018/SMDP Processo SEI nº 6071.2018/0000102-2

Procedimento Preliminar de Manifestação de Interesse (PPMI) objetivando a coleta de subsídios preliminares para a estruturação de parceria com a iniciativa privada para a gestão, modernização e operação do serviço de estacionamento rotativo pago nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

O presente Relatório de Avaliação e Comparação dos Subsídios tem por objetivo sintetizar o quadro geral dos subsídios apresentados por 6 (seis) interessadas – as quais protocolaram seus estudos até o dia 10 de agosto de 2018, na Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias (“SMDP”), data em que foi concluído o prazo de recebimento de subsídios e subsidiar a Comissão de Avaliação Preliminar (“CAP”) do Chamamento Público nº 04/2018/SMDP na avaliação e comparação dos subsídios.

Seguem os termos do relatório, os quais não vinculam a Administração Pública Municipal quanto a recomendações posteriores.

O referido relatório também compreende o registro dos trabalhos desenvolvidos no âmbito do Termo Aditivo nº 02 do TC nº 02/2018-SMDP, entre a SP Parcerias S.A. (“SP Parcerias”) e a Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias (“SMDP”) da Prefeitura Municipal de São Paulo (“PMSP”), relativos à estruturação de parceria com a iniciativa privada para a gestão, modernização e operação do serviço de estacionamento rotativo pago nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.



Soraya Vallilo

Diretora



Thiago Toscano

Diretor

Índice

1. Introdução	3
1.1. Do edital	3
1.2. Sobre o relatório de avaliação e comparação dos subsídios	4
1.3. Os agentes interessados	5
2. Análise dos subsídios	6
2.1. Sumário executivo	6
2.2. Considerações iniciais sobre os subsídios	6
2.2.1. Subsídio 1: Características do serviço de estacionamento rotativo pago ...	6
2.2.2. Subsídio 2: Característica do apoio à atividade fiscalizatória	10
2.2.3. Subsídio 3: Receitas, custos e investimentos	14
2.2.4. Subsídio 4: Serviços acessórios agregados ao escopo	15
2.2.5. Subsídio 5: Formato de parceria com a iniciativa privada	17
2.2.6. Subsídio 6: Interesse para a Administração Pública	18
2.3. Pontos de divergência e convergência	19
3. Próximos passos	23

1. Introdução

1.1. Do edital

Em 21 de Março de 2018, a Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias (SMDP) publicou no Diário Oficial da Cidade de São Paulo (DOC-SP) o Edital de Chamamento Público nº 04/2018/SMDP, que diz respeito ao Procedimento Preliminar de Manifestação de Interesse (PPMI) sobre o projeto de parceria com a iniciativa privada para a gestão, modernização e operação do serviço de estacionamento rotativo pago nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

Os serviços hoje são prestados pelo Município, mas se pretende permitir a delegação da exploração dos serviços à iniciativa privada. Com isso, haverá o desafio da definição de aspectos importantes do modelo de exploração do serviço, razão pela qual os subsídios prestados são fundamentais.

Em síntese, o chamamento teve como escopo a obtenção de subsídios que ofereçam respostas sobre pontos específicos e críticos à estruturação do projeto de parceria com a iniciativa privada, em especial os seguintes pontos:

- 1) indicação das características do modelo de negócio ideal para o serviço de estacionamento rotativo pago do Município de São Paulo, incluindo o número de vagas e a expansão dessas, a localização geográfica, o modelo de precificação, os horários de aplicação e a tecnologia adotada, visando imprimir maior racionalidade no uso do viário e aumentar a rotatividade de vagas;
- 2) indicação do modelo ideal de auxílio do parceiro privado à fiscalização do serviço pela Prefeitura, incluindo estratégia, tecnologia e equipamentos a serem utilizados, além de dados e informações que serão repassados à Administração Pública Municipal para permitir a lavratura dos autos de infração;
- 3) estimativa das receitas, custos e investimentos necessários para gerir, modernizar e operar o serviço de estacionamento rotativo pago ideal proposto;
- 4) sugestões de possíveis serviços acessórios que apresentem sinergia com o serviço de estacionamento rotativo pago proposto e que poderiam ser agregados ao escopo sugerido;
- 5) indicação e avaliação do melhor modelo de parceria entre a Prefeitura do Município de São Paulo e a iniciativa privada para viabilizar o serviço de estacionamento rotativo pago ideal proposto; e
- 6) indicação do interesse para a Administração Pública Municipal na adoção da forma de parceria com a iniciativa privada sugerida, em aspectos tais como melhoria do serviço, vantajosidade, economicidade, eficiência e adequação jurídica.

A partir da data de publicação do edital de chamamento, os interessados – qualquer pessoa física ou jurídica, nacional ou estrangeira, individualmente ou em consórcio – poderiam apresentar, em até quarenta e cinco dias, subsídios integrais ou parciais para a elaboração do projeto. Tais subsídios deveriam vir acompanhados de formulário de qualificação preenchido e de documentos necessários à identificação do interessado. Vale ressaltar que os prazos para apresentação dos Subsídios foram três vezes prorrogados: primeiramente, aos 20 de abril de 2018 por novos 45 dias. Em seguida, aos 08 de junho, houve a segunda prorrogação, por mais 30 dias. E por último, aos 11 de julho de 2018 por novos 20 dias.

Distintos subsídios, acompanhados da devida documentação de identificação de cada interessado, foram recebidos até o dia 10 de agosto de 2018 – conforme detalhamento apresentado no item 1.2 a seguir.

1.2. Sobre o relatório de avaliação e comparação dos subsídios

De acordo com o Edital e como explicado anteriormente, este Relatório visa a analisar e comparar os subsídios já apresentados pelos Interessados, incluindo:

- a) considerações iniciais sobre o conjunto de Subsídios; e
- b) pontos de divergência, convergência e eventuais omissões.

Ainda conforme o Edital, “a avaliação e comparação dos Subsídios serão feitas de acordo com os critérios descritos no Anexo I – Termo de Referência, considerando os seguintes parâmetros:

- a) observância das premissas e diretrizes e atendimento do escopo do presente Chamamento Público;
- b) consistência das informações que fundamentaram sua elaboração; e
- c) compatibilidade com as melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos pertinentes, bem como sua adequação à legislação aplicável e às normas técnicas emitidas pelos órgãos ou entidades competentes.”

Durante o período de elaboração dos subsídios, por meio de publicações no Diário Oficial da Cidade, foram convocadas reuniões individuais com Interessados que demonstraram interesse, à luz do item 2.3 do Edital, as quais se realizaram nas seguintes datas:

- a) Dia 5 de abril de 2018, às 16h, com o interessado Metro Park;
- b) Dia 10 de abril de 2018, às 14h, com o interessado Explora Parking;
- c) Dia 10 de abril de 2018, às 15h, com o interessado Estapar;
- d) Dia 24 de abril de 2018, às 14h, com o interessado Indigo.

- e) Dia 24 de abril de 2018, às 15h, com o interessado Tecnologia Agto.
- f) Dia 14 de junho de 2018, às 14h, com o interessado Egis.
- g) Dia 03 de julho de 2018, às 14h, com o interessado PareBem.

O objetivo dessas reuniões foi dar a oportunidade de os Interessados apresentarem suas ideias à Comissão de Avaliação Preliminar (CAP), bem como sanar eventuais dúvidas quanto ao PPMI.

1.3. Os agentes interessados

Com a conclusão do processo em 10 de agosto de 2018, a CAP recebeu propostas de seis interessados, quais sejam:

- a. EGIS - Engenharia e Consultoria LTDA;
- b. Explora Participações em Tecnologia e Sistema de Informação S/A;
- c. Consórcio EYSA e RIWA:
 - i. EYSA - Estacionamentos e Serviços SA;
 - ii. RIWA S/A Incorporações, Investimentos e Participações;
- d. Hora Park Sistemas de Rotativos LTDA;
- e. Serttel Soluções em Mobilidade e Segurança Urbana LTDA;
- f. ZEEV Consult Engenharia Eireli;

Antes da avaliação cada um dos subsídios, foram analisados os documentos formais apresentados pelos interessados na entrega dos estudos do PPMI, bem como os respectivos formulários de qualificação. Todos os interessados apresentaram documentos suficientes e contribuição com subsídios. O resumo da análise dos documentos consta do Anexo I¹ do presente relatório.

Cabe o registro, desde logo, de que as contribuições realizadas são de grande valia por trazerem importantes subsídios para a estruturação da futura concessão do serviço de estacionamento rotativo. Além disso, reforçam a relevância deste instrumento como canal para a participação democrática da sociedade no âmbito do processo de melhoria dos serviços públicos por meio da desestatização.

A fim de esclarecer eventuais dúvidas acerca das contribuições apresentadas, as equipes técnicas da SMDP/SPP convocaram reuniões individuais com cada um dos seis agentes interessados, conforme cronograma abaixo:

¹ Anexo I – Tabela de análise dos documentos requisitados.

- Egis, no dia 12 de setembro de 2018;
- Consórcio Eysa e Riwa, no dia 12 de setembro de 2018;
- Zeev, no dia 13 de setembro de 2018;
- HoraPark, no dia 18 de setembro de 2018;
- Explora, no dia 18 de setembro de 2018;
- Serttel, no dia 20 de setembro de 2018;

Tais reuniões contaram com a participação das equipes da SMDP, SPP, SMT e CET.

Por fim, foi realizada, no dia 04 de outubro de 2018, reunião final com todos os agentes interessados, com a finalidade de prestar contas a respeito do resultado do chamamento e expor os principais pontos dos subsídios recebidos. O encontro contou com a presença da equipe técnica da SMDP, SPP, SMT e CET.

Seguem os termos do relatório, os quais não vinculam a Administração Pública Municipal quanto a recomendações posteriores.

2. Análise dos subsídios

2.1. Sumário executivo

Com o objetivo de resumir o conteúdo dos subsídios, foi elaborado um sumário executivo, apresentando em quadro os principais pontos abordados acerca de cada um dos seis questionamentos feitos no PPMI. O resumo encontra-se no ANEXO II - Sumário executivo dos subsídios apresentados deste documento.

2.2. Considerações iniciais sobre os subsídios

Este item visa discorrer sobre o conteúdo entregue pelos interessados, para cada um dos subsídios específicos. Ao final da seção de cada subsídio, incluem-se os esclarecimentos que ficaram pendentes no tema abordado.

2.2.1. Subsídio 1: Características do serviço de estacionamento rotativo pago

CARACTERÍSTICAS DO SERVIÇO DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO

Subsídio específico. Indicação das características do modelo de negócio ideal para o serviço de estacionamento rotativo pago do Município de São Paulo, incluindo o número de vagas e a expansão dessas, a localização geográfica, o modelo de precificação, os

horários de aplicação e a tecnologia adotada, visando imprimir maior racionalidade no uso do viário e aumentar a rotatividade de vagas.

Neste subsídio os interessados identificam soluções para o serviço de estacionamento pago para o Município de São Paulo. Como visão panorâmica do que constituiria um serviço renovado, incluindo tecnologias, oferta e preço, auxiliará na estruturação dos modelos jurídico e econômico do projeto.

O interessado Explora comparou alguns modelos e sugeriu a formatação de um contrato por meio da modalidade concessão. Para garantir o aumento da taxa de respeitabilidade do sistema, a empresa recomendou a utilização de tecnologia de sensoriamento de vagas, o que aumentaria a aferição da utilização das vagas, disponibilizando em tempo real a ocupação das vagas e facilitando a verificação de irregularidades. Tal tecnologia possibilitaria a tarifação automática por meio de cartão inteligente. Segundo a empresa, esse mecanismo daria maior comodidade aos usuários. A adoção da tecnologia reduziria a necessidade de interação com equipamentos externos (parquímetros) e/ou pessoas (monitores de venda).

De acordo com o subsídio, a quantidade de vagas seria aumentada em 10.253, implantadas em 180 dias. Os horários de funcionamento sugerido foram:

- a. Segunda à sexta: 8h às 20h (variável de acordo com a área)
- b. Sábados 8h às 14h (variável de acordo com a área)

Em resumo, a Explora recomenda a adoção de tecnologia de:

- a. Sensoriamento de vagas
- b. Cartão inteligente
- c. Aplicação *mobile*

O consórcio EYSA e RIWA solicitou a confidencialidade dos subsídios.

O interessado HoraPark apresentou a necessidade de alterar as tarifas e horários máximos permitidos conforme a região e horário. Como argumento, o interessado apresenta o caso da Praça Charles Muller, onde o limite de 2 horas não atenderia a demanda da região, pois se trata de uma zona residencial. Em contraposição, em regiões comerciais o limite atual seria elevado, podendo ser reduzido para 60 ou 90 minutos, de acordo com o subsídio. Outra possibilidade seria permitir o estacionamento por limites maiores, como 240 ou 300 minutos, em lugares com menor demanda. Apesar das sugestões, a empresa não forneceu maiores detalhes de valores e regiões onde tais mudanças seriam implementadas.

Utilizando técnica de inferência, a interessada calcula o índice de ocupação das vagas em 28%, índice similar, segundo a empresa, ao de outras cidades que possuem estacionamento rotativo pago e onde há uma empresa pública capacitada, como São Paulo.

Vale ressaltar que a diferença entre esse valor e valor estimado hoje pela CET, de 16%, se explica por meio do cálculo efetuado pela interessada, que desconsidera os horários de ponta da operação, esses de menor densidade/ocupação. Considerando as mudanças propostas anteriormente, como valor e limite de tolerância, o índice de ocupação poderia chegar a 36%, conforme projeção da interessada e desconsiderando os horário de menor ocupação.

Vale ressaltar que a interessada não propõe o aumento do número de vagas além do planejado pela CET e constante no Anexo IV - Dados da CET, do Edital de Chamamento.

Em relação à comercialização do cartão digital, a interessada apresenta no início da cessão a manutenção do sistema atual, com os 16 aplicativos credenciados e os 2 mil estabelecimentos comerciais cadastrados, os monitores e os sites de venda. Uma das possibilidades aventadas pela interessada é a instalação de parquímetros, que segundo a interessada possui vantagens. Entretanto, ao ponderar os prós e contras, a interessada não considerou tal possibilidade no estudo financeiro. Contudo, a empresa recomenda que o Poder Concedente não limite os meios de comercialização aos já existentes.

Como forma de adotar uma política ambiental para o Município de São Paulo, a interessada HoraPark recomenda a concessão de desconto de 20% no valor do CAD para veículos híbridos e 50% de desconto para veículos elétricos.

A interessada pediu confidencialidade das estimativas financeiras trazidas pelo subsídio.

O interessado Egis dividiu o subsídio em oito pontos principais:

- 1. Democratização do espaço:** ampliação da malha de vagas disponíveis, flutuação de preços, alternância de horários, flexibilidade de áreas e realizar parcerias com estabelecimentos comerciais em horários ociosos;
- 2. Precificação inteligente:** cobrar tarifa baseada no tipo do veículo, de acordo com o espaço que ocupa, além de ajustes de acordo com o local, horário, oferta e demanda, proximidade com interligação de modais;
- 3. Aumento das "Vagas Moradores":** expandir o modelo de áreas com valor mensal reduzido para moradores em horários não comerciais;
- 4. Zonas de fiscalização flexíveis:** permitir cobrança durante períodos de eventos em áreas normalmente não afetadas e isentar regiões durante períodos de baixa;
- 5. Sinalização vertical e horizontal dos tipos das vagas:** estudo realizado de acordo com o tipo de vaga (vaga comum, caminhão, carga e frete, idoso e deficiente físico) indica quantitativo necessário, incluindo equipe estimada;
- 6. Incorporação dos trabalhadores informais ao sistema de cobrança:** incorporar vigias de veículos como revendedores autorizados dos bilhetes;

7. **Aumento do parque de vagas:** expansão através de flexibilidade de regiões contempladas e de janelas de horários, com estímulo à rotatividade através de aplicativos móveis;
8. **Formatos diferenciados para frotas empresariais:** disponibilização de um cartão diferenciado por meio de uma assinatura mensal, permitindo que a placa esteja possibilitada de estacionar em locais indicados.

Destaca-se que esta proposta não prevê aumento de vagas fixas, mas sim a possibilidade de parcerias com empresas de estacionamento privado, que uma vez aderindo ao sistema, poderiam disponibilizar suas vagas.

Sobre o ponto 5, a empresa destaca que com base na experiência em contextos similares, a necessidade de troca ou manutenção anual da sinalização da ordem de 40% para sinalização vertical e de 30% da horizontal. Esses percentuais se referem a cada um dos itens separadamente.

Ainda, a interessada acredita, com base em experiência acumulada na gestão de estacionamentos controlados em vias públicas em países da Europa, que seja possível uma redução nos índices de evasão da ordem de 50%.

A empresa Serttel destaca três premissas essenciais ao funcionamento do sistema de estacionamento rotativo:

- a. **Valor e horário** deve desincentivar a longa permanência;
- b. **Meios de pagamentos** diversos para facilitar o uso e evitar irregularidade;
- c. **Fiscalização ostensiva.**

Sobre o item (a), a interessada explica que a tarifa para quem excede duas horas deve ser maior que a de um estacionamento particular, destacando a importância de um correto zoneamento de acordo com a necessidade e o desejo de utilizar um determinado espaço público. Sugere três divisões:

- I. Espaços gratuitos, onde a procura é baixa;
- II. Tarifa 1 (1 CAD por hora), onde há competição razoável por vagas;
- III. Tarifa 2 (2 CAD por hora, em 5.000 vagas), onde há intensa procura.

Segundo a interessada, os valores de tarifas 1 e 2 apenas ilustram a oportunidade que o Município tem de ter áreas mais nobres, ou com comércio mais pujante, com tarifas diferenciadas, que teriam valor fixo.

Sobre o ponto (b), sugere que se adote predominantemente aplicativos móveis e que gradualmente, os pontos de venda sejam reduzidos. Sugere também que haja aplicativos específicos para frotas de empresas que fazem entregas ou prestam serviços, que permitam a elas administrar o uso dos recursos, bem como avaliar o comportamento dos motoristas da empresa. A interessada conclui este subsídio referindo-se ao mercado informal de “flanelinhas”

e segurem a necessidade de inclui-los oficialmente em um programa, com preços oficiais e a fim de garantir a segurança do usuário. Ainda, a interessada completa observando que os “flanelinhas” representam uma opção adicional de comercialização, convergindo com um programa de inclusão desses agentes. Dessa maneira, sugeriu a criação de um sistema de PDVs “Hubs”, que comercializariam os CADs somente por Revendedores Móveis, os quais seriam os “flanelinhas”.

A empresa Zeev, entende como preceito do sistema a disponibilização de vagas, contudo adiciona a necessidade de melhorar o fluxo de veículos em áreas densas. A empresa sugere que a taxa de ocupação ideal seria de 90%. Para tanto, o valor do CAD deveria ser variável. A empresa sugere que a concessionária deva compartilhar em tempo real taxas de ocupação e rotatividade. Estes dados poderiam estar disponíveis também ao usuário, em totens, instalados por quadras. Para a coleta dos dados, a empresa deveria dispor de aplicativo georreferenciado que permitiria analisar a ocupação das vagas de estacionamento. Os dados podem ser usados de forma preditiva, combinando inteligência artificial.

Pela análise dos subsídios, conclui-se que as interessadas avaliam a precificação diferenciada, de acordo com o perfil e localização da vaga, como uma possibilidade de mudança na política tarifária do sistema Zona Azul que pode beneficiar a política de mobilidade urbana. Para regiões comerciais, com alta demanda, a tarifa adotada poderia colaborar para desincentivar a permanência do veículo por um longo período. Para tal, poderia ser adotada uma precificação dinâmica, na qual o preço oscila de acordo com a demanda. Ressalva-se, entretanto, que a precificação dinâmica exigiria, a princípio, uma alteração normativa. Também, há dúvidas quanto à viabilidade tecnológica, no curto prazo, de se adotar tal modelo de precificação. Adicionalmente, para o caso de regiões residenciais, algumas interessadas recomendam a adoção de planos mensais, viabilizando o estacionamento de moradores em locais próximos ao de sua casa.

Quanto ao número de vagas do sistema, houve divergência entre os subsídios. Algumas interessadas indicaram a manutenção do número de vagas atual, enquanto uma estimou a redução do número devido a redução da frota de veículos da cidade no futuro. Por sua vez, outra interessada considerara uma expansão que chega a 70 mil vagas, quase 30 mil a mais que a quantidade atual.

Em resumo, de modo geral os subsídios apresentados apresentam certa convergência, com algumas variações entre os modelos propostos.

2.2.2. Subsídio 2: Característica do apoio à atividade fiscalizatória

CARACTERÍSTICAS DO APOIO À ATIVIDADE FISCALIZATÓRIA

Subsídio específico. Indicação do modelo ideal de auxílio do parceiro privado à fiscalização do serviço pela Prefeitura, incluindo estratégia, tecnologia e equipamentos a serem utilizados, além de dados e informações que serão repassados à Administração Pública Municipal para permitir a lavratura dos autos de infração.

Este subsídio busca identificar as soluções disponíveis, bem como obter contribuições em termos das melhores tecnologias para a fiscalização da utilização indevida do estacionamento rotativo pago. No que se referem às opções tecnológicas, as contribuições são especialmente mais sensíveis, uma vez que há abordagens possíveis associadas a um alto valor de investimento, sendo essencial entender os benefícios associados a cada opção.

A interessada Explora indicou o uso de sensores de vagas com vinculação a um cartão inteligente. Entretanto, não aprofundou o funcionamento desse cartão. Segundo a empresa, a tecnologia possibilita a geração de alarmes de irregularidade de modo automático, informando ao fiscal da empresa ou ao agente de trânsito sobre a verificação. Adicionalmente, os fiscais seriam equipados com dispositivos portáteis, para o recebimento e envio de avisos de irregularidade. Com forma complementar de fiscalização, a interessada recomenda a utilização de veículos dotados de câmeras e software de reconhecimento de placas.

O consórcio EYSA e RIWA solicitou confidencialidade dos subsídios.

Para o apoio à fiscalização, interessada HoraPark sugere a utilização de controladores e veículos equipados com dispositivos capazes de realizar a leitura de placa de veículos. A vantagem da adoção da leitura por Reconhecimento Óptico de Caracteres (“OCR”), seria a agilidade e redução do risco de erros humanos. As alternativas de monitoramento compreenderiam o controlador a pé, controladores utilizando bicicletas e o OCR embarcados em veículos. Segundo a empresa, encontra-se em fase de prototipagem em diversos municípios a utilização de veículos aéreos não tripulados de pequeno porte, os *drones*. Contudo, ainda de acordo com o subsídio, a tecnologia de *drones* ainda não superou importantes desafios, desde a leitura de placas até as dificuldades de circulação.

As alternativas, segundo a HoraPark, estão resumidas no quadro abaixo:

Tabela 1 – Modos de Fiscalização

Captura de Dados	Modo de Circulação	Riscos	Produtividade	Principais Impedâncias	Situações onde se recomenda uso
Digitação	A pé	Falha humana, Leitura e Digitação	1	Não há	Não será utilizada digitação manual
	Bicicleta		2	Espaço para circulação em calçadas	
OCR	A pé	Falha ou dificuldade na captura de dados	2	Não há	Áreas adensadas, calçada estreita, comércio sobre calçada
	Bicicleta		3	Espaço para circulação em calçadas	Áreas adensadas, calçada larga e desimpedida.
	Câmera		5	Capacidade de leitura de dados	Situações específicas viabilizadas pela topografia
	Automóvel		4	Congestionamento no viário	Menor densidade comercial, trânsito favorável
	Drone		5	Espaço aéreo para circulação	Tecnologia em teste, não será utilizada em um primeiro momento

Fonte: Subsídio 2 / Interessada Hora Park

A empresa considerou em seu subsídio, a fiscalização por circulação a pé em zonas de maior densidade, com dificuldades de circulação pelas calçadas e trânsito carregado; a circulação em bicicletas em áreas onde houvesse um adensamento comercial relevante e tráfego pesado de veículos, mas com calçadas largas e desimpedidas o suficiente para a atuação do monitor; e a circulação com veículos onde o adensamento fosse suficientemente baixo, possibilitando-os circular com maior fluidez.

Para a emissão de autos de infração, a interessada HoraPark projetou a instalação de um Centro de Controle Operacional (CCO), com a presença de agentes públicos aptos a emitirem o auto de infração. O CCO seria equipado com imagens de vídeo em tempo real, o que possibilitaria ao agente público a identificação da irregularidade.

A interessada sugere uma forma de penalidade à municipalidade para casos de identificação da irregularidade pela Concessionária e não emissão de auto de infração por parte do Poder Concedente. O valor indicado para a penalidade seria o equivalente ao valor de um CAD, que atualmente é de R\$ 5,00, para cada infração constatada e não autuada. Tal penalidade é justificada com o argumento que a não emissão do auto de infração agiria como um incentivo à evasão.

Para a empresa EGIS, o parceiro privado deverá realizar o apoio à fiscalização dos veículos, e comprovar as autuações via registro fotográfico do veículo estacionado. O subsídio

traz a automatização como um ponto chave da melhoria do sistema. Veículos munidos com sistema automático de câmeras realizariam a leitura da placas – a uma taxa de 800 a 1.000/hora se em uma motocicleta e 1.000 a 1.500 no caso de em um carro. A empresa destaca que as motocicletas devem ser preferidas em situação de tráfego intenso. Em situações de tráfego normal, a motocicleta teria uma eficiência menor de fiscalização, devido a alta trepidação e variação no ângulo de filmagem da câmera. Além disso, o automóvel consegue carregar um maior volume de equipamentos e câmeras. A empresa reforça ainda que os dados coletados podem servir para outras análises, como especificação de locais onde há carência de vagas.

Quando questionada sobre a utilização de câmeras fixas em edifícios, a empresa respondeu que não seriam adequados para monitorar em tempo real a ocupação. Contudo, seriam uma alternativa de sistema de controle de ocupação para operações pequenas, ou sistema complementar em operações maiores. As câmeras permitiriam ainda monitorar em tempo real outras infrações, como estacionamento em segunda fila, acessos indevidos, cargas e descargas irregulares. A interessada especifica ainda os métodos de pagamento – similares aos disponibilizados atualmente – a serem disponibilizados ao usuário. Adicionalmente, comenta a necessidade de controlar os dados gerados, a partir de uma central de controle.

A empresa Serttel estimou o que chamou de Taxa de Efetividade (“TE”) do sistema (utilização do potencial total das vagas disponíveis) em 15%. A empresa sugere que a baixa TE decorre de uma baixa Taxa de Respeito (“TR”), que por sua vez depende de fiscalização.

Para aumentar a taxa de efetividade, a Serttel aponta como solução a adoção de veículos equipados com câmeras e tecnologia OCR – o sistema apresentado pela empresa se chama Guardião Azul. Com o uso da tecnologia, seria possível fiscalizar as vagas da cidade com 25 veículos, e com uma redução significativa da mão de obra operacional. O subsídio estima 25 funcionários de campo da Concessionária para realizar o apoio à fiscalização.

Assim como as demais empresas, a Zeev sugere que o apoio à fiscalização seja realizado com por um triciclo ou motocicleta dotado de câmera, software OCR, módulo de comunicação, sensores GPS (cuja precisão pode ser ampliada através da leitura de símbolos instalados em placas). O usuário cadastrados no aplicativo da concessionária selecionaria a vaga e o meio de pagamento a ser utilizado. Adicionalmente, a empresa propõe que usuários que não tenham cadastro no aplicativo paguem valor adicional por um ticket, que poderia ser comprado em pontos de venda e que seriam fiscalizados através de *QRCode*.

O principal ponto de convergência entre as propostas para auxiliar a fiscalização por parte do poder público é a automatização por meio de veículos- seja em automóveis, motocicletas ou triciclos - equipados com tecnologia OCR, capazes de realizar a leitura de placas veiculares. Os subsídios ressaltam que a utilização dessa alternativa deve ser avaliada de forma a evitar que o veículo fique parado em congestionamento, impedindo o ideal aproveitamento do equipamento. Presume-se com, base nos subsídios recebidos, que veículos

munidos com OCR podem realizar a leitura de placas veiculares variando de 1.000 a 2.500 placas por hora.

De forma geral, as interessadas sugerem a instalação de uma central de controle/monitoramento para a gestão das informações via sistema. Seria possível a presença de agentes de trânsito da CET na central, munidos de dados, informação e imagens em nível suficiente para emissão de autos de infração. De forma destacável, uma interessada sugere a adoção de penalidade à Municipalidade no caso da averiguação da infração por parte da concessionária e eventual não autuação do infrator por parte do poder público. Cabe a análise da Administração Municipal quanto à adequação do mecanismo.

2.2.3. Subsídio 3: Receitas, custos e investimentos

RECEITAS, CUSTOS E INVESTIMENTOS

Subsídio específico. Estimativa das receitas, custos e investimentos necessários para gerir, modernizar e operar o serviço de estacionamento rotativo pago ideal proposto.

Este subsídio busca obter a estimativa dos investimentos necessários para melhorar o serviço de estacionamento rotativo pago. É notório que a Prefeitura tem demonstrado baixa capacidade orçamentária para realizar investimentos que possibilitariam a melhor oferta do serviço, o aperfeiçoamento da atividade de fiscalização e o desenvolvimento de novas funcionalidades.

O interessado Explora estimou a instalação de sensores em todas as vagas de estacionamento. O subsídio estimou os custos associados à implantação em R\$ 1.300 por unidade. Adicionalmente, existiria uma gama de outros equipamentos que compõem a rede de comunicação entres os sensores e a central de gerenciamento.

Como estimativa de receita, a empresa espera uma evolução de aproximadamente 500% ao longo dos 30 anos de contrato, começando 2019 com um valor de R\$ 129 milhões e chegando a R\$ 600 milhões ao final do 30º ano. Já para os investimentos, a empresa projeta um valor de R\$ 141 milhões inicialmente, com um investimento anual começando em aproximadamente R\$ 7 milhões, alcançando R\$ 13 milhões ao final da concessão.

Vale ressaltar que a Explora estimou o valor inicial de outorga de aproximadamente R\$ 1 bilhão. Além do montante inicial, a empresa projeta uma outorga variável de 5% sobre a receita bruta anual, o que resultaria em R\$ 6 milhões, alcançando R\$ 30 milhões ao final do período.

No que se refere às despesas, a interessada indica um custo anual iniciando em R\$ 42 milhões no primeiro ano, atingindo R\$ 116 milhões no 30º ano.

O consórcio EYSA e RIWA solicitou confidencialidade. A interessada HoraPark solicitou confidencialidade.

A interessada Egis solicitou confidencialidade.....
confidencialidade.

A empresa Serttel solicitou

A empresa Zeev não apresentou estudos econômicos.

Os subsídios apresentados possuem uma variação grande de estimativa de receita. Uma das razões para tamanha variação é a premissa de variação de preço e quantidade de vagas. A adoção de precificação dinâmica pode gerar um aumento de receita considerável, visto que regiões com alta demanda podem ter elevação de tarifas. Por outro lado, há de se avaliar se há de fato demanda a ser absorvida no caso de elevação da tarifa. Em relação a quantidade de vagas, cabe avaliar se as estimativas trazidas pelos subsídios estão compatíveis com o planejamento da política de mobilidade urbana do município.

Em resumo, as premissas trazidas pelos subsídios (política tarifária estimada, número de vagas e prazo da concessão) necessitam de avaliação de sua razoabilidade pelos órgãos técnicos da Municipalidade, especialmente em relação àquelas premissas que variam consideravelmente entre os subsídios entregues. Ressalta-se que os subsídios fornecem elementos importantes para a estruturação do projeto de modernização e gestão do serviço pela iniciativa privada, visto que trazem a experiência da iniciativa privada na execução do objeto.

2.2.4. Subsídio 4: Serviços acessórios agregados ao escopo

SERVIÇOS ACESSÓRIOS AGREGADOS AO ESCOPO

Subsídio específico. Sugestões de possíveis serviços acessórios que apresentem sinergia com o serviço de estacionamento rotativo pago proposto e que poderiam ser agregados complementados ao escopo sugerido.

Este subsídio busca captar a visão dos interessados sobre as oportunidades de agregar outros serviços que podem ter similaridades, convergências e usos comuns de sistemas, e/ou oferecer complementação ao modelo de negócio ideal proposto, podendo alocar outros serviços ao escopo, caso se identifique sinergia ou ganho de eficiência com ampliação do escopo.

A interessada Explora indica a exploração de publicidade juntos a espaços como equipamentos dispostos em vias públicas, divulgando marcas e empresas. Além disso, a interessada explana sobre convênios com o comércio para a aquisição de serviços e produtos com pagamento associado a níveis de desconto por meio de créditos. Como exemplo, a compra de determinada quantia em algum estabelecimento, daria ao usuário créditos em sua conta de usuário no sistema de estacionamento rotativo.

O consórcio EYSA e RIWA solicitou confidencialidade.

A interessada HoraPark indica a possibilidade de gerar receitas decorrentes de propaganda nos meios de comercialização, seja website que porventura a concessionária

venha a desenvolver para a comercialização de CAD's, ou aplicativos, no qual pode ser viável a comercialização de espaços para propaganda. A interessada também apresenta a possibilidade de instalação de pontos de recarga para veículos elétricos.

Segundo a empresa, a comunicação entre a gestão da Zona Azul e os veículos tornaria muito mais simples para proprietários de veículos elétricos localizarem vagas dotadas de pontos de recarga, o que poderia contar o incentivo autorizado pela Municipalidade.

A interessada também destacou a possível receita financeira decorrente de *floating*, referente ao ganho oriundo do diferencial entre o momento de recebimento da compra do CAD e o modelo de sua efetiva ativação. Entretanto, salienta que tais ganhos seriam pouco expressivos.

Outro possível serviço a ser prestado Concessionária corresponde ao apoio à fiscalização de veículos para além das irregularidades oriundas do uso do sistema. Como exemplo, a interessada cita a possibilidade de localizar veículos que estejam com impostos ou licenciamento vencidos, veículos furtados e outros perfis de veículos não conformes.

A interessada Egis sugere destaca possíveis serviços que usam inteligência computacional, sensores de rua, compartilhamento de dados e parcerias de benefício mútuo. Alguns exemplos seriam:

- a. **Fechar parceria com o comércio** para trazer vagas privadas e estimular vendas;
- b. **Criar vagas "temporárias"** para grandes eventos indicadas em aplicativo;
- c. **Implantar sensores** para monitorar disponibilidade de vagas;
- d. **Integrar estacionamentos privados** para utilização de vagas ociosas;
- e. **Validar automaticamente vagas** com georreferenciamento;
- f. **Introduzir sensores em vagas especiais** reduzindo fiscalização *in loco*;
- g. **Vender assinaturas** e operar pagamentos recorrentes;
- h. **Firmar parcerias com empresas de compartilhamento de carros**;
- i. **Integrar modelos de pagamento "Sem Parar"** com sensores RFID;

Quanto ao ponto "e", a empresa informa que o veículo equipado com GPS possibilita a associação da sua posição com o logradouro, certificando o posicionamento da vaga no momento da autuação.

Quanto ao ponto "h", em complemento, a empresa destacou que a parceira poderia ser adaptada de parcerias com empresas de transporte. Ao estacionar o carro compartilhado o usuário teria o valor diretamente debitado pela própria Concessionária de Zona Azul. Segundo a empresa, tal parceria seria vantajosa para as empresas de compartilhamento de carro, pois possibilitaria atrair novos clientes nas áreas de maior demanda.

A interessada Serttel sugere que uma plataforma multisserviços seja utilizada para administrar também bicicletas e carros compartilhados, recarga de carros elétricos, transporte

público, táxis por aplicativo, pagamento de taxas municipais e de seguros. Sugere, adicionalmente, recursos que considera atrativos ao uso deste aplicativo multiserviço, incluindo *login* único, localizador de vagas, sensores para idosos e deficientes, monitoramento de vagas em áreas críticas, colaboração ente usuários, transferência de créditos, e localização de bolsões urbanos para metrô e trem (transporte multimodal).

Como facilidade para os idosos e portadores de deficiência, a interessada informa que poderiam ser implantados sensores nas vagas especiais, possibilitando a reserva de vagas. Ainda, seria possível integrar o aplicativo a serviços de locomoção especial para esse público.

A empresa Zeev enxerga quatro serviços adicionais, quais sejam:

- a. **Regulação de rebaixamento de guias**, com criação de normas que sejam fiscalizadas juntamente ao serviço de estacionamento;
- b. **Cooperação com o comércio local**, para que unidades comerciais façam acordos com a concessionária para abrigar e custear totens do serviço de estacionamento;
- c. **Intercâmbio de dados com aplicativos de mobilidade**, para publicar informações nos aplicativos, realizar funções do serviço de estacionamento como cadastros, oferecer intercâmbio de dados com os aplicativos de mobilidade como Uber, Cabify, 99Taxi;
- d. **Criação de vagas rotativas dissuasórias**, bolsões de estacionamento rotativo que dissuadem o usuário de entrar em zonas de maior circulação. O serviço poderia conter créditos especiais para que o motorista do veículo possa utilizar o serviço público de transporte com o mesmo aplicativo de pagamento do estacionamento

Em resumo, os subsídios apresentados oferecem diversas formas de serviços a serem ofertados aos usuários e possibilidade de receitas acessórias, alternativas, não tarifárias. Destaca-se a oferta de pontos de recarga de carros elétricos, um serviço alinhado ao objetivo de redução da poluição do município, que poderia ser agregado a outras formas de incentivo ao uso de modos de locomoção menos poluentes.

Foram apresentadas diversas formas de parcerias, como a cooperação com o comércio local, a integração com estacionamentos privados, parcerias com empresas de compartilhamento de carros, e a publicidade via painéis eletrônicos instalados na rua, o que permitiria informar sobre as vagas e anunciar produtos e serviços de empresas dispostas a pagar pelo espaço. Ressalta-se, entretanto, que esse último serviço pode conflitar com a legislação municipal vigente.

2.2.5. Subsídio 5: Formato de parceria com a iniciativa privada

FORMATO DE PARCERIA COM A INICIATIVA PRIVADA

Subsídio específico. Indicação e avaliação do melhor modelo de parceria entre a Prefeitura do Município de São Paulo e a iniciativa privada para viabilizar o serviço de estacionamento rotativo pago ideal proposto.

Este subsídio busca capturar a visão dos interessados sobre a melhor forma de parceria entre a Municipalidade e a iniciativa privada na para o modelo ideal proposto.

A interessada Explora recomenda a parceria na modalidade de concessão dos serviços por meio de licitação na modalidade Concorrência Pública do tipo técnica e preço. A pontuação técnica se daria por meio de atestados de capacidade técnica acervado junto a conselhos regionais competentes ao tipo de serviço prestado. A pontuação de preço se daria sobre a outorga inicial mínima de R\$ 1 bilhão e variável mensal de 5% sobre a arrecadação.

O consórcio EYSA e RIWA solicitou confidencialidade.

A interessada HoraPark também indicou a concessão comum como a modalidade mais apropriada de parceria. A modalidade da licitação seria concorrência, do tipo técnica e preço. O objeto da parceria seria execução, pelo parceiro privado, das atividades de desenvolvimento tecnológico, implantação de equipamentos e sistemas de comercialização de CAD's, apoio à fiscalização e gestão do empreendimento; operação, manutenção, exploração comercial do objeto delegado e transferência, ao término do prazo de concessão, dos ativos operacionais para o parceiro público.

A empresa Egis sugere que a forma mais adequada de contratação é por meio parceria na forma de Concessão Comum, em que haja a completa delegação da gestão do sistema de estacionamento rotativo ao parceiro. A remuneração do particular se daria diretamente a título de tarifa.

A empresa Serttel sugere uma concessão onerosa, na qual a Concessionária repassaria outorga mensal. A interessada destacou que o modelo de pagamento da outorga de maneira mensal privilegiaria a competição entre os licitantes e evitaria que a concentração do recebimento da outorga no início do contrato beneficiasse o orçamento da Municipalidade somente no curto prazo.

A empresa Zeev não definiu um modelo de parceria. Entretanto, a interessada estabelece e lista as premissas que considera necessárias para uma futura licitação.

No geral, as interessadas propuseram a concessão comum forma com a forma mais adequada de formatar uma parceria de delegação dos serviços, visto que a concessionária conseguiria se remunerar por meio da tarifa do sistema.

2.2.6. Subsídio 6: Interesse para a Administração Pública

INTERESSE PARA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Subsídio específico. Indicação do interesse para a Administração Pública Municipal na adoção da forma de parceria com a iniciativa privada sugerida, em aspectos tais como melhoria do serviço, vantajosidade, economicidade, eficiência e adequação jurídica.

Este subsídio busca receber indicações das vantagens ao Município de São Paulo associadas à gestão do serviço de apoio à fiscalização do estacionamento rotativo por um ator privado. Cabe destacar a relevância de que a parceria esteja alinhada com o interesse público, em especial com a melhoria do serviço ao usuário e a ganhos de eficiência na operação. Ressalta-se que a operação do sistema de estacionamento rotativo tem se modernizado ao longo dos anos, como, por exemplo, por meio da adoção da tecnologia digital para a compra de CADs pelos usuários. Todavia, é importante que o serviço continue se atualizando e seja capaz de incorporar novas tecnologias que colaborem para a otimização da operação e do melhor resultado público.

A interessada Explora indicou que a Municipalidade teria como principal resultado da parceria o aumento de receita proveniente da operação, visto que, com a melhoria no nível de fiscalização, a receita oriunda de autuações de infrações aumentaria. Outro reflexo, segunda a empresa, seria o aumento na utilização do transporte público.

O consórcio EYSA e RIWA solicitou confidencialidade.

A interessada HoraPark argumenta que a adoção de tecnologia para a prestação do serviço deve refletir em melhorias no atingimento dos objetivos da política pública da Zona Azul, como a garantia da rotatividade das vagas. Adicionalmente, a Municipalidade teria o benefício de redução de congestionamentos e articulação do sistema Zona Azul com o sistema de transporte público.

Ademais, o subsídio destaca que a formatação de um único contrato traria ganhos de eficiência, como redução do número de contratos geridos pelo poder público.

Por sua vez, a empresa Egis ancora a sua análise na vantajosidade de uma concessão em comparação a um modelo de contratação tradicional, destacando que a oportunidade de agregar ao projeto negócios acessórios tornam o modelo ideal ao projeto.

A empresa Serttel argumenta que, com a delegação a Administração Municipal, poderá focar nas atividades de fiscalização e melhoria de processos, com ênfase no cidadão e na construção da política de mobilidade urbana.

A interessada Zeev não especificou informações sobre esse subsídio.

Em resumo, entre as vantagens para a Administração Pública se destacam a garantia da política de rotatividade, os reflexos positivos em outras políticas públicas de mobilidade, a maior concentração dos gestores e agentes públicos nas atividades de fiscalização e melhoria dos processos e a unificação em um único contrato em contraposição à gestão de diversos contratos.

2.3. Pontos de divergência e convergência

Esta sessão dedica-se à análise comparativa dos subsídios no que tange aos pontos de convergência e divergência das propostas analisadas. Ressalta-se que não compete à Comissão de Avaliação Preliminar (CAP) definir a modelagem do projeto a ser elaborado pela administração pública em um futuro edital de concessão. Cumpre-lhe verificar se os subsídios recebidos estão de acordo com as premissas, diretrizes e vedações previstas no edital e, além disso, recomendar o aprofundamento na análise das informações apresentadas pelos subsídios aderentes ao interesse público.

Destaca-se que, no presente Chamamento Público, os subsídios apresentados se revelaram mais aprofundados do que o usualmente esperado de um PPMI, sendo que as interessadas primaram por um alto nível de detalhamento no material entregue. As reuniões individuais também contribuíram para dirimir as dúvidas presentes e permitir exposição oral do conteúdo dos subsídios.

Nos comparativos que seguem, os pontos apresentados como convergentes foram apresentados por ao menos duas interessadas, sem que houvesse proposta que os contrapusesse. Pontos divergentes são apoiados por apenas uma proponente ou encontram propostas conflitantes entre as interessadas.

Para o subsídio 1, que detalha o modelo negocial de estacionamento rotativo, há relativo consenso apenas quanto à tecnologia de fiscalização mais adequada ao apoio à fiscalização, sendo que foi sugerido o uso de veículos equipados com equipamentos para leitura de placas. Algumas interessadas trouxeram a sugestão de sensoriamento de vagas – que implicaria em investimentos relevantes, considerando os custos estimados trazidos pelos subsídios. Adicionalmente, foram apresentados o controle da ocupação das vagas com o suporte aos usuários; políticas diversas de descontos e a formalização de trabalhadores hoje informais (os “flanelinhas”). As empresas divergiram sobretudo quanto à análise dos rumos da política tarifária, ao número de lotes licitados, e à quantidade de vagas projetada.

Figura 1 – Quadro comparativo – subsídio 1 – Modelo negocial

Convergentes	Divergentes
Fiscalização com OCR: carros e motos equipados com câmeras que reconhecem placas.	Tarifa: base, tendencial, preço diferenciado, preço dinâmico
	Número de lotes: de lote único a quatro lotes de operação (de acordo com as zonas da cidade).
	Aumento do número de vagas: de 25% a 75% (10 a 30 mil vagas)
	Sensoriamento de vagas: como método de fiscalização geral ou em locais específicos, como vagas de carga e descarga e deficientes.
	Controle da ocupação de vagas: controle com informação em painéis e em aplicativos
	Descontos: descontos para veículos híbridos ou elétricos.
	Trabalhadores informais: incorporação dos trabalhadores informais ao sistema de cobrança

Fonte: Elaborado pela equipe com base nos subsídios.

Para o subsídio 2, que detalha o modelo de fiscalização, em suporte à CET, cabe ressaltar que, conforme apontado no subsídio 1, há convergência na tecnologia sugerida. Contudo, houve divergência em relação ao melhor modelo de participação da CET e dos agentes de transita na atividade.

Figura 2 – Quadro comparativo – subsídio 2 – Fiscalização

Convergentes	Divergentes
Fiscalização com OCR: carros e motos equipados com câmeras que reconhecem placas.	Participação da CET: remota (através de fotografia e/ou filmagem), em parceria (com motorista do concessionário e fiscal da CET), comunicação de infração potencial com verificação independente por parte da CET

Fonte: Elaborado pela equipe com base nos subsídios.

Para o subsídio 3, que detalha o modelo econômico-financeiro, nota-se uma divergência elevada entre as estimativas, a começar pelas previsões de receita que variam de reduções à receita atual e atingem de 6 a 7 vezes o patamar corrente. As premissas apresentadas nos subsídios anteriores justificam esta variação, em especial as de número de vagas e de *ticket* da tarifa praticada.

Figura 3 – Quadro comparativo – subsídio 3 – Receitas, custos, investimentos

Convergentes	Divergentes
	Receitas: estagnação e eventual declínio (-14%) vs. aumentos de até 6x em relação à receita atual – valores de R\$ 60 a 600 mi/ano
	Despesas: R\$ 7 a 60 mi/ano
	Investimentos: iniciais de R\$ 12 a 140 mi com reinvestimentos de R\$ 5 a 16 mi/ano
	Outorga: inicial de R\$ 125 mi a 1 bi; anual de R\$ 6 a 50mi (fixa ou variável em 10 a 40% da receita)

Fonte: Elaborado pela equipe com base nos subsídios.

Para o subsídio 4, os interessados apresentaram uma série de serviços adicionais. Para melhor analisa-los, convencionou-se dividi-los em três, quanto ao destinatário do serviço: negócios, usuário do próprio serviço de estacionamentos, e usuários de outros serviços públicos correlatos. A tabela abaixo resume estes serviços.

Figura 4 – Quadro comparativo – subsídio 4 – Serviços adicionais

Serviços a negócios
Publicidade nos meios de pagamento e em painéis de mensagens variáveis
Convênios com o comércio: ex.: descontos dos estabelecimentos aos clientes
Parcerias para compartilhamento de carros e bicicletas
Serviços ao usuário
Vagas privadas: parceria com o comércio para trazer vagas privadas; vagas “temporárias”
Localizador de vagas
Colaboração ente usuários: ex.: transferência de créditos
Recarga de veículos elétricos
Assinaturas e pagamentos recorrentes
Outros serviços públicos
Apoio à fiscalização de veículos: impostos e licenciamentos vencidos, veículos furtados e outros
Regulação de rebaixamento de guias
Incentivo ao transporte multimodal: bolsões urbanos para metrô e trem; vagas rotativas dissuasórias.
Serviço de guincho

Fonte: Elaborado pela equipe com base nos subsídios.

Em relação aos subsídios 5 e 6, que versam sobre o tipo de parceria que deveria ser adotada e seus benefícios, há consenso quanto à forma de Concessão Comum.

A avaliação dos subsídios demonstra que algumas das estimativas são inerentes às tecnologias sugerida pelos interessados, bem como quanto a expectativa quanto a alterações no número de vagas do sistema e dos rumos da política tarifária.

3. Próximos passos

A sugestão é de que as equipes técnicas da SMDP e SPP estabeleçam uma rotina de trabalho junto à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte e à CET, bem como com demais órgãos competentes, para analisar as informações coletadas no Chamamento Público e avaliar, em comparação com dados internos e com base em análises técnicas, o modelo de parceria mais aderente aos objetivos estratégicos da Administração Municipal e ao interesse público.

Ressalta-se que devido ao alto nível de detalhamento e aprofundamento constantes nos subsídios apresentados, cabe à Administração Municipal avaliar se o material é suficiente para iniciar a estruturação da modelagem da parceria.

ANEXO I - Tabela de análise dos documentos requisitados (I/II)

Dados do Proponente

	Entidade / Pessoa	Data do protocolo	Parceiros (se consórcio)	CNPJ/CPF	Anexo inscrição (CNPJ/CPF)	Anexo III assinado - Modelo de Qualificação
1	EGIS - Engenharia e Consultoria LTDA	10/08/2018	Não há	44.239.135/0005-3	Entregue	Entregue
2	EYSA - Estacionamentos e Serviços SA	10/08/2018	RIWA Incorporações, Investimentos e Participações	31.937.287/0001-04	Entregue	Entregue
3	Hora Park Sistemas de Rotativos LTDA (Estapar)	10/08/2018	Não há	01.808.151/0001-33	Entregue	Entregue
4	Explora Part. Em Tec. E Sist. Da Inf. SA (PareBem)	10/08/2018	Não há	10.483.781/0001-76	Entregue	Entregue
5	Serttel Soluções em Mobilidade e Segurança Urbana LTDA	10/08/2018	Não há	24.144.040/0001-75	Entregue	Entregue
6	ZEEV Consult Engenharia Eireli	10/08/2018	Não há	27.499.810/0001-90	Entregue	Entregue

ANEXO I - Tabela de análise dos documentos requisitados (II/II)

Apresentação dos Subsídios						
1. MODELO NEGOCIAL	2. FISCALIZAÇÃO	3. RECEITAS, CUSTOS, INVESTIMENTOS	4. SERVIÇOS ACESSÓRIOS	5. MODELO DE PARCERIA	6. BENEFÍCIO PÚBLICO	
1	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
2	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
3	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
4	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
5	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
6	Sim	Sim	Não	Sim	Não	Não

ANEXO II - Sumário executivo dos subsídios apresentados (I/IV)

Entidade	1. CARACTERÍSTICAS DO SERVIÇO DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO
Explora (PareBem)	Sensoriamento de vagas, cartão inteligente, aplicação mobile.
Eysa/Riwa	Confidencial.
Hora Park (Estapar)	Tarifas e períodos máximos permitidos conforme a região e a hora; índice de ocupação poderá chegar a 36% (considera 28% atuais); não propõe o aumento do número de vagas além dos já previstos pela CET; instalação de parquímetros; concessão de desconto de 20% no valor do CAD para veículos híbridos e 50% de desconto para veículos elétricos; CAD de R\$ 4,00 a R\$ 8,00/h, por logradouro, por zona ou dinâmico (este último só em 10 anos)
Egis	Democratização do espaço; precificação inteligente baseada no tipo do veículo, local, horário, oferta e demanda, proximidade com interligação de modais; aumento das "Vagas Moradores"; zonas de fiscalização flexíveis; sinalização vertical e horizontal dos tipos das vagas: estudo realizado de acordo com o tipo de vaga; incorporação dos trabalhadores informais ao sistema de cobrança; aumento do parque de vagas através de flexibilidade; formatos diferenciados para frotas empresariais.
Serttel	Valor horário deve desincentivar a longa permanência (em duas tarifas de acordo com ocupação média); meios de pagamentos diversos para facilitar o uso e evitar irregularidade; fiscalização ostensiva.
Zeev	Disponibilização de vagas e necessidade de melhorar o fluxo de veículos em áreas densas; taxa de ocupação de 90%; valor CAD variável; compartilhar em tempo real taxas de ocupação e rotatividade; dados disponíveis em totens, instalados por quadras; aplicativo georreferenciado que permita analisar a ocupação das vagas; dados podem ser usados de forma preditiva, combinando inteligência artificial.

ANEXO II - Sumário executivo dos subsídios apresentados (II/IV)

Entidade	2. CARACTERÍSTICA DO APOIO À ATIVIDADE FISCALIZATÓRIA
Explora (PareBem)	Uso de sensores de vagas com vinculação de cartão inteligente, geração de alarmes de irregularidade de modo automático
Eysa/Riwa	Confidencial.
Hora Park (Estapar)	Controladores com OCR; misto de fiscalização a pé, em bicicleta, em carro de acordo com adensamento; em fase de prototipagem em diversos municípios a utilização de veículos aéreos não tripulados de pequeno porte; punição à municipalidade para casos de não emissão de multa
Egis	Parceiro privado realiza fiscalização e comprova as autuações com o registro fotográfico.
Serttel	Veículos equipados com câmeras e OCR seriam utilizados (Guardião Azul).
Zeev	Triciclo ou motocicleta com câmera, software OCR, módulo de comunicação, sensores GPS (precisão ampliada através da leitura de símbolos instalados em placas); usuários que não façam o cadastro no app pagam valor adicional por um ticket que pode ser comprado em pontos de venda e que seriam fiscalizados através de QRCode; a empresa não define de quem seria a responsabilidade desta fiscalização.

ANEXO II - Sumário executivo dos subsídios apresentados (III/IV)

Entidade	3. RECEITAS, CUSTOS E INVESTIMENTOS	4. SERVIÇOS ACESSÓRIOS
Explora (PareBem)	Receitas de e R\$ 129 milhões e chegando a R\$ 600 milhões ao final do 30º ano; despesas de R\$ 20 - 55 mi/ano; R\$ 141 mi investimento inicial, com R\$ 7 a R\$ 13 mi/ano; outorga inicial de R\$ 1 bi; outorga anual de R\$ 6 a R\$ 30 mi	Publicidade; convênios com o comércio; aquisição de serviços e produtos com desconto por meio de créditos.
Eysa/Riwa	Confidencial.	Confidencial.
Hora Park (Estapar)	Confidencial.	Propaganda nos meios de comercialização; instalação de pontos de recarga para veículos elétricos; apoio à fiscalização de veículos (impostos ou licenciamento vencidos, veículos furtados e outros perfis de veículos não conformes).
Egis	Confidencial.	Parceria com o comércio para trazer vagas privadas; vagas “temporárias” para grandes eventos; sensores para monitorar disponibilidade de vagas; estacionamentos privados para utilização de vagas ociosas; validar automaticamente vagas com georreferenciamento; sensores em vagas especiais; assinaturas e pagamentos recorrentes; parcerias com empresas de compartilhamento de carros; modelos de pagamento “Sem Parar”.
Serttel	Confidencial.	Plataforma multisserviços para administrar também bicicletas e carros compartilhados, recarga de carros elétricos, transporte público, táxis por aplicativo, pagamento de taxas municipais e de seguros. Inclui também login único, localizador de vagas, sensores para idosos e deficientes, monitoramento de vagas em áreas críticas, colaboração ente usuários, transferência de créditos, e localização de bolsões urbanos para metrô e trem (transporte multimodal)
Zeev	Não apresentou estudos econômicos.	Regulação de rebaixamento de guias; cooperação com o comércio local; intercambio de dados com aplicativos de mobilidade; criação de vagas rotativas dissuasórias.

ANEXO II - Sumário executivo dos subsídios apresentados (IV/IV)

Entidade	5. FORMATO DE PARCERIA COM A INICIATIVA PRIVADA	6. INTERESSE PARA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
Explora (PareBem)	Concessão dos serviços por meio de licitação.	Aumento de receita com infrações, maior utilização do transporte público, melhora do serviço para o usuário.
Eysa/Riwa	Confidencial.	Confidencial.
Hora Park (Estapar)	Concessão comum.	Melhora na fiscalização; aumento da rotatividade; redução nos congestionamentos; redução na poluição; integração dos bilhetes de transporte coletivo com o cartão digital; controle veicular: furtos, inadimplentes; melhora na qualidade do serviço; redução no número de licitações, receita de ISS.
Egis	Parceria Público-Privada na forma de Concessão Comum; divisão da concessão em lotes não é vantajosa; limitação danosa do número de vagas (60.000) estabelecida por decreto	Vantajosidade sobre um modelo tradicional, baixo investimento, maior prazo contratual e oportunidades de agregar negócios acessórios; também melhor que a locação de equipamentos (1% do valor do ativo) e que outros modelos de PPP (contraprestações)
Serttel	Concessão Onerosa completa, na qual a Concessionária repasse uma outorga mensal	Focar suas atividades em fiscalizar e melhorar processos, com ênfase no cidadão
Zeev	Não define um modelo de parceria; estabelece apenas os itens necessários para uma futura licitação, sem entretanto defini-los.	Não define um modelo de parceria.