BOLETIM DE ESCLARECIMENTOS Nº 006/2019

CONCORRÊNCIA N° 001/2015 – SMT-GAB
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051.567-8
SEI nº 6020.2018/0003185-3 - GRUPO ESTRUTURAL

CONCORRÊNCIA N° 002/2015 – SMT-GAB
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051.569-4
SEI nº 6020.2018/0003186-1 - GRUPO LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL

CONCORRÊNCIA N° 003/2015 – SMT-GAB
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051.573-2
SEI nº 6020.2018/0003187-0 - GRUPO LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO

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

A Comissão Especial de Licitação – CEL expede o presente documento, com o intuito de dirimir dúvidas, conforme o disposto no Capítulo VIII dos respectivos Editais, contendo as respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, conforme segue:

Pergunta 01.: Edital. CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO DA CONCESSÃO. Em razão da desenfreada proliferação de serviços por aplicativo, com sérios impactos na demanda de passageiros do Sistema ônibus e, por via de consequência no orçamento municipal, solicita-se esclarecimento se as empresas concessionárias poderão prestar serviços por aplicativos, obedecido o conceito que abarca os Serviços Complementares. 1.1. O objeto do presente contrato é a delegação, por concessão, da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na Cidade de São Paulo, nos termos do art. 2º do Decreto Municipal nº 58.200, de 05 de abril de 2018, alterado pelo Decreto Municipal nº 58.541, de 30 de novembro de 2018, do Lote nº ...., do GRUPO ESTRUTURAL, com a finalidade de atender às necessidades atuais e futuras de deslocamento da população, envolvendo: 1.1.1. operação da frota de veículos, incluindo a dos Serviços Complementares.
Resposta 01.: Não. As especificações do Sistema Integrado de Transporte Coletivo, incluindo a caracterização das linhas, encontram-se detalhadas no Anexo III-3.1.

Pergunta 02.: Edital. 3.9.4.2 - A licitante, na sua proposta, deverá indicar qual(is) imóvel(is) dentre aqueles que constam no Anexo V deverá ser objeto da desapropriação em seu favor caso seja contratado. Na declaração do Anexo 9.04 não consta campo para preenchimento do endereço da garagem que será apresentada pela licitante, caso a mesma já disponha de imóvel. Como proceder o preenchimento da Declaração do Anexo IX-9.04 no caso do imóvel estar em posse do licitante?
Resposta 02.: Conforme indicado na resposta 05 do Boletim de Esclarecimentos nº 05/2019, a Licitante que já dispuser de garagem poderá informar o endereço da respectiva garagem ao final de sua declaração.

Pergunta 03.: Edital. 3.9.4.3 - Caso a opção de preferência da garagem coincida com a de outra licitante, fica consignado, desde já, que serão aceitos os critérios de desempate adotados, conforme segue: 3.9.4.3.1 - Primeiro critério: Prevalência para a garagem localizada na própria área de atuação - 3.9.4.3.2 Segundo Critério: Sorteio. Como fica a situação do perdedor em caso de sorteio, considerando que o mesmo tenha sido habilitado e sua proposta comercial aceita para um lote diferente do lote do vencedor da disputa da garagem?

Resposta 03.: O perdedor, em caso de sorteio, deverá providenciar outra garagem. Conforme o disposto nos itens 3.9. e 17.2 do Edital, a concessionária deverá dispor de garagem para o início da operação e, após a assinatura do contrato, deverá comprovar sua disponibilidade, solicitando a respectiva vistoria em até 05 (cinco) dias úteis.

Pergunta 04.: Edital. 9.2.1 e subitens - atestado de capacidade técnico operacional. O item 9.2.1 do Edital exige a entrega de Atestado(s) de capacidade técnica emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, em nome da licitante individual ou de membros do Consórcio, que comprovem ter ela executado, satisfatoriamente, serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, na quantidade descrita no subitem 9.2.1.1. No caso de consórcio o subitem 9.2.1.3.1 prevê que a comprovação poderá ser o somatório dos quantitativos individuais das empresas componentes do consórcio. Já o subitem 9.2.1.5 determina que no caso da licitante participar de mais de um lote, a comprovação da capacidade técnica operacional deverá corresponder à soma dos quantitativos aos lotes pretendidos pela licitante. Por fim, o subitem 9.2.1.6 prevê que só serão aceitos atestados em nome da licitante, salvo nos casos de fusão, cisão, incorporação/aquisição integral, ou a criação de subsidiária integral. Nesses casos, diz o subitem 9.2.1.6.2. deverão ser apresentados os documentos comprobatórios contendo todas as condições dessas transações, em especial, no que se referirem ao acervo técnico, e que deverão ser consideradas na presente licitação. Assim, perguntamos: considerando que há permissão para apresentação de atestados técnico operacional em nome da empresas fundidas, cindidas, incorporadas e subsidiárias e que empresas do mesmo grupo econômico apresentam as mesmas semelhanças das acima admitidas (fusão, cisão, incorporação/aquisição integral, subsidiária), é possível permitir atestados de capacidade técnico operacional de empresas do mesmo “grupo econômico” expressamente no edital? Ademais, o Tribunal de Contas do Município de São Paulo tem entendimento favorável sobre o assunto, conforme julgado abaixo: TC nº 4.911/18-63 Objeto Edital de Concorrência Internacional nº 01/SEME/2018, lançada pela Secretaria Municipal de Esportes e Lazer (SEME) e pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias (SMDP), para a concessão dos serviços de modernização, gestão, operação e manutenção do Complexo do Pacaembu composto pelo Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho e pelo se Centro Poliesportivo Relator Cons. Domingos Dissei; Revisor Cons. Edson Simões. (...)Sobre a licitação da Concessão da Linha 4 do Metrô (...), sendo admitido apenas atestados de empresas do mesmo grupo econômico – questão esta sim, admitida pela doutrina e Jurisprudência, uma vez que, por evidente, qualquer empresa que sofra cisão, fusão e incorporação com outra, passa a fazer parte e pertencer ao MESMO GRUPO ECONOMICO, de forma que NÃO PODE SER CONFIGURADO COMO TERCEIRO estranho ao processo licitatório.

Resposta 04.: A permissão de uso de atestado de capacidade técnico-operacional de uma empresa por outra está devidamente contemplada no edital, no sentido de que somente é possível se houve alguma transformação societária do grupo econômico, de modo a transferir à empresa destinatária comprovadamente o patrimônio tangível e transmitir a parcela significativa do conjunto subjetivo de variáveis que concorreram para a formação da cultura organizacional prevalecente na empresa originária. Nesse sentido foi a decisão exarada pelo E. Tribunal de Contas do Município no caso citado, quando o Conselheiro Revisor explicitou, conforme consta da ata da 3001ª Reunião Ordinária, ocorrida em 5-9-2018: “(...)sendo admitido apenas atestados de empresas do mesmo grupo econômico – questão esta sim, admitida pela doutrina e Jurisprudência, uma vez que, por evidente, qualquer empresa que sofra cisão, fusão e incorporação com outra, passa a fazer parte e pertencer ao MESMO GRUPO ECONÔMICO, de forma que NÃO PODE SER CONFIGURADO COMO TERCEIRO estranho ao processo licitatório”. Ou seja, ocorrida a transformação, a nova empresa passa a integrar o grupo econômico, podendo utilizar o acervo técnico correspondente aos elementos que foram utilizados para sua constituição, nos termos da citada doutrina e jurisprudência. Portanto, não

basta pertencer ao grupo econômico, mas deve estar demonstrada que, mediante a transformação societária ocorrida entre as integrantes, houve a transferência comprovada de patrimônio tangível e a transmissão do conjunto subjetivo de variáveis que concorreram àquela capacidade.

Pergunta 05.: Edital. Item 9.4.2 - Prova do cadastro municipal e estadual. No item 9.4.2 do edital há a exigência de prova da inscrição estadual e municipal, as duas inscrições juntas, necessariamente. No entanto, a redação da Lei nº 8.666/93, art. 29, inciso II dispõe sobre a prova de inscrição estadual ou municipal, se houver, relativo ao domicílio ou sede do licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual. Neste sentido, questionamos se a análise da comissão especial de julgamento se dará conforme a redação disposta no art. 29, inciso II da LF 8.666/93, considerando a prova da inscrição estadual ou municipal, alternativamente, e não cumulativamente, conforme se depreende da leitura do item 9.4.2 do edital?
Resposta 05.: Nos termos do item 9.4.2. do Edital, exigida prova de inscrição ou prova da não obrigação da referida inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual, e, cumulativamente no Cadastro de Contribuintes Municipal relativo ao domicílio ou sede da licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual.

Pergunta 06.: Edital. Item 9.4.2. Prova de inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual e Municipal relativo ao domicílio ou sede da licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual. Entende-se que estão desobrigadas da apresentação de prova de inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual empresas cuja atividade lhes dispensam dessa inscrição. Está correto este entendimento?
Resposta 06.: Deverá ser comprovada a referida desobrigação.

Pergunta 07.: Edital. Item 9.4. Documentos necessários à demonstração da Regularidade Fiscal e Trabalhista: Solicita-se esclarecimento se, no caso de a Licitante não possuir Inscrição Estadual, assim mesmo estará obrigada a apresentar a certidão de regularidade de débitos tributários com a Fazenda Estadual. 9.4.3.2. Certidão de Regularidade de Débitos Tributários com a Fazenda Estadual, inscritos e não inscritos em Dívida Ativa, da sede ou domicílio da licitante.
Resposta 07.: Nos termos do item 9.4.2. do Edital, deverá, sim, ser apresentada Certidão de Regularidade de Débitos Tributários com a Fazenda Estadual ou prova da não obrigatoriedade da respectiva inscrição Estadual.

Pergunta 08.: Edital. Item 23.3. Caso a adjudicatária não providencie a tempestiva e regular constituição do Fundo de Investimentos e da contratação de Pessoa Jurídica Gestora, prevista no item 3.45 e s. deste Edital, estará sujeita à aplicação das sanções previstas no artigo 87 incisos III e IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, com respaldo no artigo 88 da Lei Federal nº 8.666, garantido o direito prévio ao contraditório e ampla defesa. Na hipótese de a adjudicatária providenciar a tempestiva e regular constituição do Fundo de Investimentos, bem como a contratação da Pessoa Jurídica Gestora, mas os Órgãos de Controle Externo venham a suscitar eventuais óbices, solicita-se esclarecimento se as empresas adjudicatárias estarão sujeitas a sanções previstas no referido item.
Resposta 08.: Nos termos do item 23.3. do Edital, a adjudicatária deverá providenciar a tempestiva e regular constituição do Fundo de Investimentos e da contratação de Pessoa Jurídica Gestora. No caso dos alegados eventuais óbices supervenientes, em respeito ao princípio do devido processo legal, cumpre registrar que a adjudicatária responderá apenas e tão somente pelos atos decorrentes de sua responsabilidade.

Pergunta 09.: Anexo IV. Anexo 4.3 - Item 5. REGRAS E PROCEDIMENTOS RELATIVOS AOS PAGAMENTOS DAS EMPRESAS OPERADORAS (...) Dos pagamentos de remuneração da Empresa Operadora serão deduzidos os valores de multas do RESAM – Regulamento de Sanções e Multas, aluguel das garagens públicas, contrapartida da SPTrans pelo uso de publicidade nos ônibus, abatimentos de valores por força de descumprimento de obrigações contratuais e outros, de acordo com o estabelecido no Edital, Contrato e Anexos. Considerando que, não localizamos no corpo do presente Edital, bem como do Contrato de Concessão, o percentual de repartição das receitas acessórias que será utilizado na presente concessão, favor informar qual o percentual de contrapartida da receita acessória de publicidade nos ônibus que está sendo considerado no presente Edital.
Resposta 09.: O percentual será definido nos termos do item 6.6 do Anexo IV-4.5.

Pergunta 10.: Anexo IV. Anexo 4.5 - Metodologia de Remuneração e Memória de Cálculo, cláusula 2.1.2.1 e Dados Gerais. Percentual de Horas Extras e Desperdício de Escala. Para o cáculo da mão de obra de operação que compõe a Parcela 1 (Motorista e Cobrador), foi considerado um percentual referente a Horas Extras de 6,5% e de desperdício de escala de 3% totalizando 9,5%. Além do percentual de 6,5% específico para horas extras, não deveria também ser considerado o impacto sobre o DSR , conforme súmula 172 do TST? O percentual total de 9,5% foi obtido através da soma dos percentuais de horas extras e desperdício de escala. Como um tem efeito sobre o outro, a composição final não deveria ser através da expressão (1,065 x 1,03)-1, que totaliza 9,7%? No cálculo das horas mensais trabalhadas, a soma do percentual da frota de sábado e domingo é maior que a do dia útil o que requer um acréscimo de pagamento de horas, ou a contratação de mais mão de obra. Como não foi considerada a mão de obra adicional para cobertura da operação dos finais de semana, não deveria ser previsto um percentual referente a horas para cobertura de operação nesses dias?
Resposta 10.: A súmula 172 do TST está considerada no percentual estimado de 6,5%. O desperdício de escala não incide sobre hora extra. A remuneração, conforme descrita no Anexo IV - 4.5, é calculada com base na quantidade de horas totais disponibilizadas para a operação. Dessa forma, se no final de semana a quantidade de frota for maior, necessariamente haverá a compensação na própria medição do serviço nos finais de semana, não havendo necessidade de aumento do valor hora. Ou seja, a remuneração não se dá por horas operadas no dia útil. Cabe ao proponente a melhor forma de alocação da mão de obra, bem como decidir pela aceitação ou não das regras e de participação dos Editais.

Pergunta 11.: Anexos IV e X. Anexos 4.5 e 10.3. Na pág. 29 do Anexo 10.3 há a informação de que foi considerada a reserva técnica de 8% da frota total. Na página 4 do anexo 4.5, na parcela de remuneração P4 há a indicação de que a reserva técnica máxima é de 8% da frota operacional. Pergunta-se: Qual a definição correta, 8% da frota total ou 8% sobre a frota operacional?. Outro fator importante a considerar é a tecnologia, onde a dúvida está em: O limite de 8% deve ser aplicado de forma individualizada para cada categoria ou algumas categorias podem ter reserva um pouco superior e outras um pouco inferior, desde que o limite seja respeitado para a soma de todos os tipos na frota?
Resposta 11.: Vide Resposta 194. A definição correta é 8% da frota total. Percentual que deve ser mantido para cada categoria da frota.

Pergunta 12.: Anexo 4.5 - Metodologia de Remuneração - Tabela 5. Lubrificantes – Preços Unitários e Índices de ConsumoO preço do litro de lubrificante para Caixa de Mudança considera veículos com transmissão mecânica. É sabido que no caso veículos com transmissão automática (Articulados e Padrons), o valor desse lubrificante é muito superior. Nosso entendimento está correto? Nesse caso, a referida tabela será devidamente alterada, contemplando esses valores a maior para as mencionadas tecnologias?

Resposta 12.: Não está correto. Serão revistos na revisão quadrienal, de acordo com os termos contratuais.

Pergunta 13.: Anexo 4.5 - Metodologia de Remuneração, cláusula 2.1.3.1, P2 - Valor por Km rodado. A fim de dar maior segurança ao contrato evitando desequilíbrios financeiros, há possibilidade de adotar-se um gatilho quando da majoração excessiva nos preços dos insumos desta parcela?
Resposta 13.: Não.

Pergunta 14.: Anexo 4.5 - Metodologia de Remuneração - Cálculo da Parcela 3 1. Os valores de referência para composição dos custos de mão de obra estão baseados na última Convenção Coletiva de Trabalho do setor, de maio de 2018. Entretanto, no mês de agosto de 2018 houve aumento no valor do plano de saúde da categoria. Como esse novo valor será recomposto na remuneração das concessionárias? 2.1.4.1.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.O F.U. de Fiscalização de 0,2577 levou em consideração a relação entre o efetivo pessoal de fiscalização e a frota operacional do Sistema atual. Já que foram utilizados dados reais do Sistema, também foi considerada a necessidade de jornada extraordinária e seus devidos encargos para esta função, atualmente necessária para o cumprimento das ordens de serviços? Cabe esclarecer que seriam necessárias, no mínimo, 2 (duas) horas extras por dia por fiscal, pois a linhas, normalmente, são operadas das 04:00 às 24:00, lembrando que existe punição prevista no RESAM, código G46 no caso de não haver fiscal nos pontos terminais. 3. Por que não foi considerado nos rol de benefícios a PLR? Cabe salientar que mesmo se tratando de acordo entre empresas e trabalhadores com participação nos resultados, as melhorias conquistadas serão absorvidas pelo Poder Público quando da revisão contratual. Na prática, as empresas não se apropriam dos resultados e os trabalhadores recebem um prêmio em dinheiro, o que se configura claramente em um custo para as mesmas.
Resposta 14.: Anualmente serão aplicados os reajustes contratuais, com revisão quadrienal dos valores de referência. Quanto à mão de obra de fiscalização, cabe ao operador a gestão eficiente dos recursos humanos. Quanto ao PLR, é deliberação do operador a repartição de lucros e resultados.

Pergunta 15.: Anexo 4.5 - Metodologia de Remuneração - Cálculo da Parcela 3. Em caso de disponibilização de veículos com capacidade menor que o previsto em OSO, não será remunerada esta parcela? 2.1.4.5.2. Para cálculo do cumprimento de frota 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. Solicita-se esclarecimento se há a possibilidade de remuneração do valor correspondente ao veículo disponibilizado, ainda que a capacidade seja menor que a prevista em OSO, tendo em vista ocorrências que não sejam de responsabilidade do concessionário, e que a medida citada tenha a intenção de preservar o atendimento ao usuário?
Resposta 15.: Os veículos não serão considerados.

Pergunta 16.: Anexo IV. Entre a assinatura do contrato e a situação de remuneração prevista no anexo 4.5, ter-se-á a fase de transição, descrita no anexo 4.5.1, que perdurará até o término da implantação do SMGO (limitado a 48 meses). Neste período a fórmula de remuneração possui uma sistemática de análise do passageiro transportado e frota programada inicial versus a operação diária, que é refletido posteriormente na remuneração final. Anexo 4.5. Metodologia de Remuneração - Item 2.2.1. O índice de demanda é determinado pela seguinte equação: Ocorre que, em paralelo a implantação do SMGO, o fator de maior impacto na alteração dos

deslocamentos é a implantação da rede de referência, cujo prazo é idêntico ao limite de implantação do SMGO, divido em três fases, conforme anexo 8B, que serão iniciadas após 12 meses da assinatura do contrato, com previsão de término de 36 meses adicionais aos 12 iniciais. Como o efeito apurado pelo indicador ED possui um peso muito grande na remuneração e durante a fase de implantação haverá muitas migrações de demanda entre os lotes, onde durante a aplicação das 3 fases de rede, o indicador IP, calculado através do item 2.2.1, do anexo 4.5 do edital, sendo igual a 1, acompanha a transição da rede, possibilitando que as programações estejam já em andamento e atendendo as relações de intervalo e ocupação descritas no anexo 3. IP= 0,50 ED + 0,50 A manutenção deste indicador como 1 durante o período de aplicação da rede visa evitar situações distorcidas pela movimentação dos passageiros ao longo da aplicação da nova rede, uma vez que novos deslocamentos serão criados e isso interfere diretamente na movimentação dos passageiros e consequente flutuação dos números. Assim, é correto o entendimento de que, na implementação da rede, o IP (anexo 4.5 item 2.2.1) será fixado em 1 até o término das fases previstas no anexo 8B?
Resposta 16.: Não está correto o entendimento.

Pergunta 17.: Anexo 4.5 . Metodologia de Remuneração - Item - 2.2.1.1.3.1. Quando o resultado for igual ou superior a 99,00%, o valor do indicador será igual a 100,00% O impacto da demanda, calculado através do efeito ED (item 2.2.1.1.3. do anexo 4.5) terá um grande efeito sobre a parcela de remuneração (50% da remuneração total). O estabelecimento das metas mencionadas no indicador não tem ainda parâmetro definido, restando incertezas quanto a este item. Considerando que as demandas do Anexo 8B foram calculadas com base em simulações da rede já finalizada e não possuem previsão gradual de alteração, uma banda maior na medição do indicador ED asseguraria uma maior estabilidade nas informações transmitidas aos passageiros, sem eventuais alterações abruptas e sem uma duração mínima. O próprio desvio padrão no comportamento das linhas ao longo do ano já cobre a diferença de 1% estabelecida no indicador. A banda apresentada no referido item só seria justificada caso o custo não estivesse sendo controlado e houvesse a possibilidade do operador colocar menos carros e efetuar menos viagens. No entanto, as regras do edital abordam muito bem estas variáveis, estabelecendo cortes diretos na receita através de índices de desempenho e qualidade, caso a performance operacional não seja boa. Outro fator agravante é a rápida mudança do sistema de transporte, demonstrado na recente pesquisa OD do metrô de 2017, ocasionada por novos modais, como transporte por aplicativos, aluguéis de bicicletas, patinetes elétricos, mototáxi, etc., além da expansão da rede metroviária prevista para os próximos anos. Isso tudo impacta diretamente nos deslocamentos realizados na cidade, provocando migração da demanda entre modais com sensível impacto, especificamente no modal Ônibus. Entendemos que a banda estabelecida em ED dificultará o trabalho de planejamento e informações a usuários, ocasionando uma mudança rotineira nas programações e na oferta de modo frequente e inconsistente, deixando o serviço menos atrativo e com muitas oscilações desnecessárias. Não seria mais prudente reposicionar a banda deste indicador em 97%?
Resposta 17.: Este item não será alterado.

Pergunta 18.: Anexo 4. 5. Metodologia de Remuneração - Item - 2.3.3. O Índice de Desempenho é dado a seguir: ID = RB x (TO / TR) x ((1-FDF) x 0,09 + (1-ICVr) x 0,25 + (0,01 - FIQT))" A fórmula de cálculo do Indicador de Desempenho - ID, atribui o peso maior para um indicador que não é 100% controlado pelo Concessionário como no caso do ICVr e um peso menor para um indicador que é de maior controle do operador.Nosso entendimento está correto? Considerando o maior controle do operador pelo item frota, não seria correto inverter os pesos entre os indicadores ICVr e FDF, conforme descrito no item 2.3.3 no cálculo de desempenho do indicador ID?
Resposta 18.: O ICVr tem tratamento para as situações não controladas pelo operador. Este item não será alterado.

Pergunta 19.: Anexo 4.5 - Item 2.3.3.1. FDF - Fator de Disponibilidade de frota. A implantação da nova tecnologia no SMGO irá possibilitar um novo universo de medições e acompanhamentos bem mais avançados. Considerando, no entanto, que a tecnologia disponível é a atual e que por 48 meses haverá a transição para os novos modelos previstos no edital, seria mais prudente que a medição da frota seja escrita baseada no que há de disponível atualmente e que, sua evolução seja realizada através de aditivo próprio, conforme a evolução do contrato. "Cerca de 10% das viagens ocorrem nas faixas de transição de faixas horárias. O próprio índice de pontualidade considera uma tolerância e, neste caso, considerando um atraso mínimo em uma partida na faixa de transição, há uma penalização injusta ao operador. O mesmo ocorrerá para uma linha de muitas partidas, intervalos de 3 minutos, caso haja demora no embarque de 1,5 minuto, a frota é novamente desconsiderada, prejudicando injustamente o operador. A medição por picos exclui estas distorções e assegura um indicador mais fiel a realidade operacional e ao cerne da medição que é a frota disponibilizada. Lembrando mais uma vez que eventuais atrasos ou dilação de intervalos são monitorados e autuados através do RESAM, podendo representar grande impacto financeiro para as empresas. Assim, mesclar isso com o indicador de frota é dobrar as punições já previstas em contrato. Devido a dependência tecnológica na apuração do indicador FDF estabelecido dos itens 2.3.3.1 a 2.3.3.6 do anexo 4.5 e as diversas interferências operacionais que impactam nos intervalos entre as viagens, que necessitariam de tratamento específico para entendimento de causa raiz e culpabilidade, é correto entender que o indicador FDF tendo sua apuração limitada ao valor calculado pelo indicador FCF, estabelecido no anexo 4.5, item 2.1.4.5.3, excluiria fatores fora da gestão direta dos operadores?
Resposta 19.: A disponibilização de frota é fator sobre controle do operador. Este item não será alterado.

Pergunta 20.: Anexo 4.5 - Item 2.3.3.4. 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. "Considerando que nos termos do edital, “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”; Considerando que não há, no corpo do edital, quaisquer informações acerca das hipóteses em que será aplicada essa cláusula; Favor esclarecer quais critérios serão adotados para a aplicabilidade dessa cláusula, tendo em vista possíveis atrasos por causas alheias à vontade da Empresa Operadora.
Resposta 20.: As eventuais situações atípicas serão analisadas tempestivamente conforme item 2.1.1.2 do Anexo IV - 4.5

Pergunta 21.: Anexo IV. 2.3.3.7.1.6. No cálculo do ICVr serão expurgados os eventos atípicos que prejudicaram significamente a medição ou realização dos serviços. Solicita-se os seguintes esclarecimentos: 1. Como será realizado o expurgo dos eventos atípicos? 2. Podemos considerar eventos atípicos: Protestos, Greve de Terceiros, Obstruções no Viário (obras, veículos de terceiros quebrados, reintegrações de posse, etc), fatos oriundos de Causas Naturais (enchentes, quedas de árvore, etc) e Acidentes? 3. Limitações do deslocamento da frota em casos onde a operadora não tenha dado causa à restrição também serão considerados como atípicos?
Resposta 21.: Os eventos atípicos dependem do contexto da ocorrência. As eventuais situações atípicas serão analisadas tempestivamente conforme item 2.1.1.2 do Anexo IV - 4.5.

Pergunta 22.: Anexo 4.5 - Metodologia de Remuneração Embora aplicado em situações distintas, o IQT apresenta gradução diferente quando utilizado no FIQT e no NIQT. 2.3.3.8.4. Quando a avaliação do IQT estiver no intervalo entre 76,00 e 60,00. o valor de FIQT será obtido pela aplicação da seguinte fórmula: É de conhecimento geral que a concessionária não

controla 100% dos indicadores que constituem o IQT que é fortemente influenciado por externalidades. FIQT = 0,01 x (Avaliação do IQT – 60) / 16,00 Por que há gradação diferente entre o FIQT e o NIQT? Não seria correto flexibilizar o item 2.3.3.8.2 estabelecendo o fator de 0,01 para o indicador FIQT a partir da nota 60 do IQT? NIQT = 25 x (Avaliação do IQT – 76) / 17 No caso do NIQT, uma empresa que apresentou uma evolução na nota de 60 para 75 (25%) ainda terá zero na pontuação? Quando a Avaliação do IQT for igual ou superior a 93, que corresponde à avaliação de "Ótimo", a pontuação será de 25 pontos. Quando a Avaliação do IQT for inferior a 76, a pontuação será igual a zero. É correto entender que a fórmula atribuída ao NIQT no anexo 4.5 item 2.3.4.1, desencoraja a motivação por melhoria por parte dos concessionários? Não seria mais apropriado, com vistas a motivar a melhoria contínua do sistema, atribuir uma escala evolutiva a partir da classificação regular?
Resposta 22.: As diferentes gradações decorrem das diferentes aplicações dos dois indicadores. Não haverá pontuação de NIQT (qualidade) para operador com classificação abaixo de bom. A operadora deve buscar a excelência na qualidade dos serviços.

Pergunta 23.: Anexo 4.5. Dados Gerais. Aluguéis 1 - A pesquisa de mercado da Ernest & Young realizada em 2014 obteve valores de referência utilizados no Edital de 2015 e 2017. Houve correção pelo IPC/FIPE de maio/17 para maio/2018. Solicita-se esclarecimento se não seria necessária a devida correção dos valores desde 2014, já que não houve alterações nos valores de referência nos Editais de 2015 e 2017? 2 - Por que não foi considerado no cálculo da média por m2 dos valores dos aluguéis, a garagem do Brás, que inclusive integrou o cálculo realizado pela Ernest & Young, constava do Anexo VI da Consulta Pública e consta do Anexo VI do presente Edital para fins de pagamento por parte do concessionário que utilizará a citada garagem?
Resposta 23.: Os preços considerados nos Editais de 2017 estavam adequados, devido à crise no setor imobiliário ocorrida desde 2014, e portanto foram apenas atualizados para 2018 e não serão alterados. A garagem Brás não foi considerada por se tratar de imóvel atípico, muito distante da média do sistema.

Pergunta 24.: Anexo 4.5. Dados Gerais. Despesas como investimento e manutenção de veículos de apoio e manutenção, estão enquadradas em qual item?
Resposta 24.: As despesas administrativas englobam depreciação e manutenção de veículos de apoio.

Pergunta 25.: Anexo 4.5. Dados Gerais. Solicita-se esclarecimentos sobre em qual item está previsto o investimento em almoxarifado (estoque de peças, diesel, rodagem e lubrificantes)?
Resposta 25.: O capital de giro inclui investimento em almoxarifado.

Pergunta 26.: Anexo 4.5. Dados Gerais. Pessoal de Operação, Manutenção e Fiscalização. Na composição dos Encargos Sociais, a previsão de despesas com rescisão contratual e indenizações trabalhistas considera a taxa de rotatividade de 4% do setor. Se, por decisão unilateral do Poder Público, ocorra uma desmobilização de serviços que possa impactar no aumento dessa taxa, como será a compensação econômico/financeira?
Resposta 26.: Não está prevista compensação econômico-financeira.

Pergunta 27.: Anexo 4.5. Dados Gerais. O preço do veículo Básico utilizado no cálculo dos investimentos e peças e acessórios corresponde a um modelo com transmissão mecânica, atualmente existente no Sistema. Anexo 4.5. Memória de Cálculo com e sem Ar Condicionado. Entretanto, no Anexo 5.1.1. Manual dos Padrões Técnicos dos Veículos, item 10.5. Sistema de Transmissão, é admitido que o modelo Básico tenha transmissão automatizada. Caso não seja permitida mais a transmissão mecânica para o modelo Básico, como serão remunerados os investimentos e o custo de peças e acessórios desse tipo de veículo?

Resposta 27.: Serão remunerados como veículo Básico.

Pergunta 28.: Anexo 4.5. Metodologia de Remuneração. A Tarifa Ofertada - TO, é obtida através de estudos que balizarão a proposta das Licitantes e leva em consideração aspectos econômicos e operacionais relativos ao serviço de transporte. Ou seja, a Licitante ofertará um tarifa com base em dados controlados e especificados por ele. "4. REMUNERAÇÃO PELOS INVESTIMENTOS PARA COMPOSIÇÃO DO SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL E PELO SERVIÇO DE CADASTRAMENTO E ATENDIMENTO EM PONTOS ESPECIALIZADOS"Assim, solicita-se esclarecimentos se a TO ofertada pelo proponente pode influenciar nos investimentos e custeio das atividades relacionadas ao SMGO, operação de terminais e bilheterias e pontos de atendimento ao usuário do bilhete único, comuns a todos os concessionários? 5. REMUNERAÇÃO PELA OPERAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS DE TRANSFERÊNCIA É razoável que a oferta de um proponente, baseada em seus estudos que considerou especificamente a operação de ônibus, possa afetar investimentos e custeio de atividades comuns a todo o Sistema? "Os valores de referência de investimento e custeio apresentados serão reduzidos proporcionalmente de acordo com as propostas comerciais apresentadas pelos licitantes, conforme a seguinte fórmula: REF = Σ (REF0 x % x TO / TR)"
Resposta 28.: Sim, a TO ofertada pelo proponente influencia nos investimentos e custeio das atividades geridas pelo FIP, em atendimento à condicionante apresentada pelo TCM.

Pergunta 29.: Anexo 4.6 - Infraestrutura para Bilhetagem Eletrônica. - 2. ESCOPO DE FORNECIMENTO Os investimentos e os custos de manutenção dos itens em questão, principalmente a partir do subitem b, não estão previstos nos investimentos e responsabilidades do concessionário no Anexo VI e nem sua respectiva remuneração prevista no Anexo 4.5. O fornecimento deve incluir os produtos e serviços abaixo relacionados que deverão ser atualizados tecnologicamente a partir do quinto ano de uso, sendo 33% dos equipamentos a cada ano, conforme especificação a ser definida pela SPTrans. Assim, solicita-se esclarecimentos de como o Concessionário será remunerado pelos investimentos e custos atrelados as exigências neste item, uma vez que tais não estão previstas nos fluxos de caixa e nem no anexo 4.5 que trata da remuneração pela prestação de serviços e investimentos? Deverão ser suportados pelas Empresas Operadoras, por todo o período contratual, os custos de: Devido a exigência de investimentos em software e hardware que a SPTrans ainda nem definiu, bem como a ausência de preços de referência e a devida remuneração, como o Licitante fará uma proposta exequível?
Resposta 29.: Nos anexos VI e VII estão relacionados todos os valores de investimento e manutenção de tecnologia da informação. No Anexo VIII-D estão descritas as regras de pagamento à Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento.

Pergunta 30.: Anexo VI. 6.3 - INVESTIMENTOS EM EQUIPAMENTOS EMBARCADOS, SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL E SERVIÇOS MENSAIS DE HOSPEDAGEM, PROCESSAMENTOS, ARMAZENAMENTOS E COMUNICAÇÃO DE DADOS - (a. Investimentos em Equipamentos Embarcados) . No quadro (a. Investimentos em Equipamentos Embarcados) nos lotes estruturais não consta os valores do Lote E09. Esse quadro será corrigido?
Resposta 30.: Sim.

Pergunta 31.: Anexo VI. 6.3 - INVESTIMENTOS EM EQUIPAMENTOS EMBARCADOS, SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL E SERVIÇOS MENSAIS DE HOSPEDAGEM, PROCESSAMENTOS, ARMAZENAMENTOS E COMUNICAÇÃO DE DADOS - (b. Manutenção dos Equipamentos Embarcados e Custos com Comunicação dos Dados Embarcados) No quadro (b. Manutenção dos Equipamentos Embarcados e Custos com

Comunicação dos Dados Embarcados) nos lotes estruturais não consta os valores do Lote E09. Esse quadro será corrigido?
Resposta 31.: Sim.

Pergunta 32.: Anexo Vl - Planilha de Investimentos Item 6.3 Investimentos em equipamentos embarcados, sistema de monitoramento e gestão operacional e serviços mensais de hospedagem , processamentos, armazenamentos e comunicação de dados. A planilha de investimentos não contempla os custos referentes às solicitações apresentadas no Anexo 4.6 - Infraestrutura para bilhetagem eletrônica definidos nas paginas 3 e 4 do documento . Esses itens deverão fazer parte da proposta comercial ?
Resposta 32.: Estarão incluídos na remuneração das Concessionárias.

Pergunta 33.: ANEXO VI - INVESTIMENTOS E RESPONSABILIDADES "6.3 - Pagina 10 d. Manutenção do Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional – Custos Mensais MANUTENÇÃO MENSAL DO SMGO (a partir do 13º mês da instalação do SMGO no ambiente de produção)" "Segundo especificado, a manutenção é iniciada a partir do 13º mês apos a instalação. Qual é o motivo de não iniciar a manutenção logo apos de ser instalado em Produção o SMGO, considerando que os usuários necessitarão de um serviço de suporte preventivo, corretivo e evolutivo desde que o sistema comece a ser utilizado?"
Resposta 33.: Nos primeiros 12 meses após a instalação consideramos que o sistema está na garantia, Esse período de estabilização do sistema é por conta do fornecedor, não havendo custos para a Pessoa Jurídica Gestora.

Pergunta 34.: ANEXO VI - INVESTIMENTOS E RESPONSABILIDADES"6.3 - Pagina 10 c. Investimentos no Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional – aquisição e implantação" Comparando a versão do Edital publicado em 24/04/2018 e o Edital publicado em 05/12/2018 percebe-se uma notável redução do orçamento para o desenvolvimento e implantação do SMGO de um total de R$ 103.495.234,61. Percebe-se, também, que o escopo para o SMGO não tem variado, portanto existe alguma razão pela existência desta grande variação de orçamento, onde se mantém os mesmos requisitos, serviços e funcionalidades para o SMGO?
Resposta 34.: A SPTrans, pela sua larga experiência na gestão desse tipo de software adotou e mantém os valores constantes do Edital.

Pergunta 35.: Anexo Vll - Caderno lll - Teste Homolgação - 5 - Sistema de monitoramento e Gestão Operacional. 5.2 - Base da Dados. O anexo Vll. Item 7.2.1.1. Adequações SIM/Infotrans/Atende - solicita o desenvolvimento de ferramentas de integração e serviços de melhorias no ambiente olho vivo. O Anexo Vll Caderno lll - item 5.2 - Base de dados apresenta referente a este processo de homologação e testes os itens 65 à 100 da planilha de funcionalidades. Como essas atividades serão desenvolvidas? Está correta a solicitação de homologação desses itens junto ao OCD na fase 1 (etapa de homologação)?
Resposta 35.: O processo de homologação está perfeitamente descrito no Anexo VII e seus Cadernos.

Pergunta 36.: Anexo Vll - Infraestrutura Operacional COP - Centro de Operações O Anexo Vll não informa a necessidade de fornecimento de infraestrutra para o COP - Centro de Operações , deve ser considerado o fornecimento da infraestrutra do COP, quais são as especificações e necessidades dessa infraestrutura ?
Resposta 36.: As obrigações das Concessionárias em termos de investimento e manutenção estão bem claras nos Anexos VI e VII. Não é obrigação das Concessionárias fornecer equipamentos, mas sim disponibilizar os softwares e licenças para a operação do SMGO.

PREFEITURA DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

Pergunta 37.: Anexo VII - Caderno I 8.38Configuração do Limite para Alerta de Acelerômetro - 8.38.1 Aceleração e desaceleração devem seguir o padrão de 3G (gravidade) como limite de tolerância máxima? Não há temporizador (por exemplo, 2 segundos) para esse limite?
Resposta 37.: O Anexo VII e seus Cadernos especificam os requisitos exigidos.

Pergunta 38.: Anexo VII - Caderno II 5.5 - Telemetria - 5.5.4. Será avaliada a integração com os seguintes sensores: Apresenta referência a sensores que não existem na rede canbus dos ônibus, independente da geração dos mesmos (por exemplo, pressão dos pneus, carga(peso), nível de ruído) , nesse caso qual é a tratativa?
Resposta 38.: O Anexo VII e seus Cadernos especificam os requisitos exigidos.

Pergunta 39.: AnexoVII. SMGO. 5.5 - Telemetria A telemetria deverá ser feita usando protocolo J1939 quando disponível. A coleta dos dados da CANBUS, na ausência do protocolo disponibilizado, deve ser feita através de conectores acessando diretamente a porta CANBUS existente. Não serão permitidos adaptadores que não acessem diretamente a porta CANBUS. Sabendo-se que nem todas marcas têm o protocolo J1939 disponível, qual é a orientação para esses casos?
Resposta 39.: O Anexo VII e seus Cadernos especificam os requisitos exigidos.

Pergunta 40.: Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional. "9.2.Investimentos e Custeio. O novo investimento para o SMGO será R$ 67.320.000,00. Porém, na versão anterior do edital, lançado em abril de 2018, o valor era de R$ 170.815.234.61. Visto que o escopo do solicitado se manteve entre os documentos o novo valor viabiliza a implantação do SMGO? Por qual motivo obteve esse redução de 52% de investimento ao SMGO?
Resposta 40.: A SPTrans, pela sua larga experiência na gestão desse tipo de software adotou e mantém os valores constantes do Edital.

Pergunta 41.: Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional. "7.2.1.1. Adequações SIM/Infotrans/Atende É apontado neste ítem a necessidade da realização de algumas melhorias nos sistemas SIM/Infotrans/Atende, sendo previsto que essa etapa entre no processo de homologação do software. Porém os códigos fontes desses sistemas não são de conhecimento dos fornecedores. Entendemos que esse item deveria ser retirado do processo de homologação, visto que essa informação não esta acessível aos participantes do processo. Esse entendimento está correto?
Resposta 41.: O SIM - Sistema Integrado de Monitoramento não precisa ser homologado, pois é o sistema adotado pela SPTrans desde 2004.Esse sistema legado será repassado para as Concessionárias. O Edital prevê investimentos nesse sistema enquanto o SMGO não ficar pronto.

Pergunta 42.: Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional - Caderno III
" 3.2. Metodologia As empresas que irão participar do edital terão como avaliações distinções como inaceitável, insuficiente, bom e excelente, mas quais serão os critérios e metodologias utilizados para classificar o fornecedor de forma que esses possam simular essa avaliação em preparação à homologação?
Resposta 42.: O Anexo VII e seus Cadernos detalham os procedimentos mencionados.

Pergunta 43.: Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional - Caderno III. 3.2. Metodologia Para realizar a homologação do SMGO necessita-se de um hardware já homologado. Este processo não pode ocorrer com um hardware disponibilizado pela SPTrans ou OCD (haja vista que não há obrigatoriedade de fornecimento casado entre as soluções)?

Resposta 43.: O fornecedor do SMGO não é necessariamente fornecedor de equipamentos embarcados. O fornecedor do SMGO, terá de demonstrar que o seu sistema funciona com os equipametos de algum fornecedor homologado. A SPTrans obrigará que os fornecedores de equipamentos embarcados homologados disponibilizem seus equipamentos para esses testes.

Pergunta 44.: 44"Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional. 5. Certificação/Homologação dos Equipamentos Embarcados. É permitida a homologação do SMGO com tecnologia embarcada que foi certificada com ressalvas?
Resposta 44.: A homologação do SMGO deverá ser feita com equipamentos embarcados que foram homologados. Eventual ressalva na homologação desses equipamentos, desde que não influa na troca de informações com o SMGO, não será impeditiva para a realização dos testes. Fique claro, no entanto, que o fornecedor dos equipamentos embarcados terá de solucionar as ressalvas apontadas.

Pergunta 45.: "Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional. 7.2.2.1. Adequações SIM/Infotrans/Atende Tendo em vista que hoje o Olho Vivo já disponibiliza informações incompletas a aplicações que se plugam a esse serviço, é correto afirmar que o SMGO disponibilizará dados brutos para serem consumidos por aplicações terceiras?
Resposta 45.: Sim.

Pergunta 46.: Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional. 7. Sistema de Monitoramento e Gestão Em razão da complexidade da implantação do SMGO, existiria a possibilidade do mesmo ser implantado em módulos (da mesma forma que será a tecnologia embarcada)?
Resposta 46.: Sim, desde que o prazo final seja atendido.

Pergunta 47.: 47"Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional. 7. Sistema de Monitoramento e Gestão Com a complexidade de operar o SMGO, questiona-se se a concessionária terá uma infraestrutura para operar o SMGO, pois, em nenhum momento do documento é estimado o custo para operar o sistema (SMGO), por exemplo infraestrutura e pessoas.
Resposta 47.: O SMGO será operado pelo COP. Cada Concessionária deverá acessá-lo para otimizar sua operação.Cumpre lembrar que a utilização do SMGO permitirá redução de custos de operação.

Pergunta 48.: ANEXO VII - CADERNO III 3. CONDIÇÕES GERAIS PARA REALIZAÇÃO DOS TESTES - Página 7 "Conforme está explicado no Caderno III há o entendimento de que, para um fornecedor de um determinado modulo do SMGO garantir sua homologação, tem que se integrar e homologar com todos os possíveis fornecedores dos outros módulos, com os quais se conformaria uma solução conjunta para o SMGO. Esta interpretação é correta? Devido às múltiplas opções de fornecedores do mercado, entendemos que deveria existir uma ""pré-homologação"" por cada ferramenta/módulo que irá conformar o SMGO. Existe esta possibilidade por parte dos laboratórios? Essa possibilidade permitiria tanto às concessionárias, como à SPTRANS, contar com maior garantia sobre as ferramentas que irão constituir o SMGO, cumprindo as garantias mínimas em uma primeira etapa de forma separada e, logo depois, em conjunto entre todos os módulos do SMGO.
Resposta 48.: Os diferentes módulos poderão ser fornecidos por diferentes fornecedores, desde que homologados. Por óbvio tem de haver a integração entre eles. Cumpre observar que o gerenciamento desse processo será exercido pela Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento, o que significa dizer que tal empresa tem de contratar profissionais qualificados do ramo.

PREFEITURA DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

Pergunta 49.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA a. NÍVEL 1 – Documentação - Pagina 9 ""v. Análise documental por parte da OCD: Em caso de aprovação, proceder a continuidade dos testes (Nível 2), conforme descrito no subitem b. do item 3.1.3; Em caso de não atendimento, observar a descrição do subitem a. do item 3.1.3."""""Segundo detalhado no NIVEL 1 do processo de Certificação, não está claro qual é a medida a atingir ou o critério que será aplicado para passar ao NIVEL 2. Havendo cumprido a entrega de todos os documentos exigidos, quais são os critérios de avaliação a considerar para passar ao NIVEL 2? Em que se baseará o OCD para aprovar ou desaprovar a entrega deste NIVEL 1?"
Resposta 49.: As exigências estão detalhadas no Anexo VII e seus Cadernos.

Pergunta 50.: 50ANEXO VII - CADERNO III "3.1 - PROCEDIMENTO - Pagina 9. 3.1.10. Após a certificação, emitida pelo OCD, a SPTrans emitirá a homologação em até 15 (quinze) dias e divulgará em seu endereço eletrônico os fornecedores certificados e homologados. Segundo o apartado 3.1.10, após a certificação, a SPTRANS emitirá a homologação em até 15 dias. Em que consiste detalhadamente esse processo de homologação?
Resposta 50.: Com base nos certificados emitidos pela OCD, a SPTrans emitirá um certificado de adequação do produto.

Pergunta 51.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. b. NÍVEL 2 – Verificação Funcional e Usabilidade - Pagina 10 ""A usabilidade ou facilidade de uso do sistema também será verificada neste Nível 2, onde serão medidas as quantidades de ações que o usuário deve realizar (abrir telas, verificar manualmente arquivos) para executar uma determinada operação;""" "A usabilidade entendemos que é um critério bem subjetivo, ficando ao alvedrio dos laboratórios medir esse grau de usabilidade. Além disto, de que forma a SPTRANS vai garantir que o fornecedor, podendo se certificar em dois laboratórios diferentes, irá obter a mesma pontuação? Vale destacar que o planejamento para 2.000 ônibus é diverso do que o planejamento para 14.000 ônibus, e essa usabilidade vai depender muito da forma de operar dentro do sistema de transporte."
Resposta 51.: Os critérios adotados serão adotados com bom senso e fiscalizados pela SPTrans para evitar qualquer tipo de subjetividade. Lembramos novamente que a Pessoa Jurídica Gestora deverá acompanhar o processo.

Pergunta 52.: 52ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. b. NÍVEL 2 – Verificação Funcional e Usabilidade - Pagina 11 - Em caso de aprovação – somatória dos pontos igual ao superior a 6.115 – proceder a continuidade dos testes (Nível 3);""" Neste nível, temos 728 pontos a verificar de forma conjunta como SMGO, no caso de obter em todos eles uma pontuação de 8 pontos (BOM) o total da pontuação seria de 5.824 pontos, portanto, mesmo sendo (BOM = 8) é insuficiente para atingir os 6.115 pontos conforme é exigido para passar ao nivel 3. A régua definida é essa mesma?
Resposta 52.: A critério da Pessoa Jurídica Gerenciadora, o SMGO poderá ser contratado por módulos, com diferentes fornecedores, desde que as condições técnicas mínimas exigidas sejam atendidas e o preço se mostre vantajoso. Evidentemente deverá haver integração entre todos os módulos.

Pergunta 53.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. c. NÍVEL 3 – Verificação de desempenho - Pag ina 11 ""iii. O entregável deste Nível 3 será um relatório indicando o atendimento os requisitos de desempenho."""" "Não fica claro como vai ser avaliado pelo laboratório. Existe alguma planilha interna? Como vai ser garantido que a pontuação será feita com o mesmo critério para todos os fornecedores que irão se certificar? Entendemos que tem pouca diferença entre a pontuação ""Bom"" e ""Excelente"", apenas 2 (dois) pontos."

Resposta 53.: Os critérios adotados serão adotados com bom senso e fiscalizados pela SPTrans para evitar qualquer tipo de subjetividade. Lembramos novamente que a Pessoa Jurídica Gestora deverá acompanhar o processo.

Pergunta 54.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. d. NÍVEL 4 – Verificação de Protocolo Aberto: pag 12" A avaliação do NÍVEL 4 não se aplica ao módulo de Planejamento. É correto? Mesmo que o Planejamento seja parte do SMGO, a integração a ser apresentada será com outros módulos do SMGO. Este entendimento é correto?
Resposta 54.: Sim, é correto.

Pergunta 55.: ANEXO VII - CADERNO III 4-DOCUMENTAÇÃO- Pagina 12. Não foi detectada a existência de algum requisito sobre os profissionais que irão implantar, realizar os treinamentos e dar o serviço de manutenção do sistema SMGO durante a concessão do contrato. Citando exemplos como: - Presença em clientes no Brasil já implantados, considerando evidências concretas dos módulos que compõem o SMGO. -Experiência de trabalho contando com escritório técnico no Brasil. -Experiência em clientes de grande porte (superior a 6000 ônibus) no mesmo modal e outros tipos de modais. -Exigências de idioma: não está se exigindo que os técnicos que irão fazer a implantação dos softwares dominem perfeitamente o português (Brasil) ou tenham experiência demonstrada em implantações através de atestados emitidos pelos próprios clientes de mesmo porte do que o caso de São Paulo. -Não está sendo determinado que a/as empresa/s que irão fazer a manutenção do SMGO esteja/m localizada/s em São Paulo ou, no mínimo, no Brasil. -De que forma será garantido que as empresas que irão participar, tenham conhecimento da realidade do Brasil chamada de ""tropicalização""? Entendemos que estes podem fazer parte e devem ser pontuados no processo de homologação com um diferencial que possibilite maiores garantias de competência técnica."
Resposta 55.: O Anexo VII contém todas as exigências técnicas da SPTrans, além da obrigatoriedade de certificação. Cumpre ressaltar que a aquisição do sistema será de responsabilidade da Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias.

Pergunta 56.: 56ANEXO VII - CADERNO III 4-DOCUMENTAÇÃO- Pagina 13 Como parte da entrega de documentação, é requerido um atestado de capacidade técnica de apenas 1000 veiculos, sendo o caso do Transporte Público de Ônibus de São Paulo, (14000 veiculos) esse numero é bem inferior à realidade dando lugar a um risco de ineficiência técnica. Não seria conveniente aumentar essa régua? Por outra parte, não é preciso colocar uma data de validade destes atestados? É possível que os atestados apresentados já não possuam o tempo de validade suficiente?
Resposta 56.: A SPTrans mantém o critério.

Pergunta 57.: 57ANEXO VII - CADERNO III "4-DOCUMENTAÇÃO - Pagina 13. Indicação do responsável que deverá ter pleno conhecimento das documentações relativas ao Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional (Item 7 do Anexo VII); além de conhecimento técnico para que este possa ser contatado em quaisquer situações durante o processo de certificação e sua respectiva atuação."""" No processo de Certificação, como será determinado um responsavel para o SMGO sendo que a solução total é completada por vários módulos de fornecedores diferentes? Entendemos que deve existir um responsável técnico de cada modulo que compõe o SMGO que possa auxiliar no processo de certificação e homologação. Nosso entendimento é correto?
Resposta 57.: A Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias cuidará da questão mencionada.

Pergunta 58.: 58ANEXO VII - CADERNO III 6-DESEMPENHO - Pagina 58. Está descrito que para os testes de desempenho será simulada uma utilização da solução por um periodo contínuo de 7 (sete) dias para CARGA BAIXA, 12 (doze) horas para CARGA TOTAL e 15 (horas) para CARGA ELEVADA. Sendo um caso em Dias e outro em Horas, estão corretas as magnitudes?
Resposta 58.: A SPTrans mantém o critério adotado no Edital.

Pergunta 59.: 59ANEXO VII - CADERNO III 8-DISPOSIÇOES FINAIS - Pagina 62"Segundo o Caderno III, a nota mínima para certificar o SMGO está fixada em 6115 pontos. Imaginemos várias soluções se certificando, onde em uma solução A) de SMGO na parte de Planejamento obtém apenas 100 pontos e somando os pontos do resto dos módulos, se chega aos 6.300 pontos. Por outra parte, uma outra solução de SMGO B) com outro módulo de Planejamento obtém 1.100 pontos e o resto dos módulos 5.000 pontos, resultando o total de 6.100. Conforme está escrito, a solução B) estará descartada, contudo o módulo de Planejamento da solução B) é melhor por apontar uma maior apuração. Como garantir que todos os módulos da solução, ao menos, obtenham o mínimo de pontuação para atender as exigências? O estabelecimento de uma pré-certificação, onde o laboratório avalie os diferentes módulos que no final irão compor a solução total do SMGO, que antenda e se enquadre da melhor forma às exigências e realidade do Transporte Público por Ônibus em São Paulo, sempre mantendo, ao final, o critério técnico-econômico. Este entendimento está correto?"
Resposta 59.: A critério da Pessoa Jurídica Gerenciadora, o SMGO poderá ser contratado por módulos, com diferentes fornecedores, desde que as condições técnicas mínimas exigidas sejam atendidas e o preço se mostre vantajoso. Evidentemente deverá haver integração entre todos os módulos.

Pergunta 60.: ANEXO VII - CADERNO III. 8-DISPOSIÇOES FINAIS - Pagina 62. É de conhecimento geral, que os fornecedores candidatos, primeiramente obtém a nota após superados os níveis da certificação, portanto em que momento será apurada a nota Técnica - Econômica? Como e quando ocorrerá esse processo de escolha segundo esta fórmula? Quem participará dessa escolha e decisão? Entende-se que há falta de um detalhamento maior deste processo de definição.
Resposta 60.: A Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias cuidará da questão mencionada.

Pergunta 61.: ANEXO VII - CADERNO III 8-DISPOSIÇOES FINAIS - Pagina 62"Como irá se garantir que um fornecedor obtenha a mesma pontuação num laboratorio (LTD) ou em outro? Conforme está escrito no Caderno III, qualquer fornecedor pode certificar a sua solução em todos os laboratórios, é correto?
Resposta 61.: O fornecedor escolherá um único laboratório.

Pergunta 62.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. "9.3 - Modo de Implantação - Pagina 72 "Todos os programas, adequações ou aplicativos escritos especificamente para o SMGO da SPTrans, deverão ser entregues em forma de ESCROW, juntamente com a respectiva documentação e códigos fonte, propiciando a SPTrans autonomia técnica e segurança para a manutenção dos mesmos, cedendo obrigatoriamente o direito de uso por no mínimo 05 (cinco) anos após o término dos Contratos de Concessão e a respectiva Sociedade de Propósito Específico. A conta de garantia é de responsabilidade do Fornecedor do SMGO."""" Segundo o descrito, é requerido que o código fonte seja aberto ao cliente? Entendemos que existem argumentos conhecidos como a de "Propriedade Intelectual" e mecanismos alternativos para garantir a continuidade do software sem ter que dar abertura e acesso ao código fonte. Entende-se que é necessário maior clareza sobre os motivos e detalhes desta requisição.

Resposta 62.: A Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias cuidará da questão mencionada, com auxílio do Comitê mencionado no Anexo VIII-D.

Pergunta 63.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. Planejamento - Pagina 91a. Planejamento Estratégico dos Transportes. "Geração das viagens: definição da quantidade e volume de oferta. A partir dos dados disponíveis da distribuição da população no território, da estrutura da atividade econômica, da atividade educacional e social, os centros comerciais, as estatísticas de mobilidade urbana, etc., deve estimar as demandas e calcular as viagens necessárias e a distribuição nas zonas, concessões e garagens."""O requisito de Planejamento Estratégico se apresenta como uma funcionalidade desejável mais do que necessário para atender as expectativas de planejamento e controle do Transporte Público de São Paulo. Este tipo de funcionalidade encarece o custo do sistema com o agravante da redução do orçamento para o SMGO (segundo Anexo VI). Um requisito suplementar é suficiente para contar com as funcionalidades de cálculo de demanda a partir da coleta de estudos e dados prévios, alimentado pelo próprio sistema de controle e bilhetagem, para definir o volume de viagens a ser ofertado. Nosso entendimento está correto?
Resposta 63.: A SPTrans mantém os valores de referência estabelecidos no Edital contemplando todos os módulos.

Pergunta 64.: ANEXO VII: SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. 7.2.2. Planejamento - Pagina 92. "Conforme está detalhado no item, não se trata somente de uma solução para o organismo regulador que vai gerar a OSO, mas também será preciso disponibilizar o sistema para as concessionárias que deverão gerir essa OSO através de uma oferta de serviço programada com um quadro de horário (escala e recursos), portanto seria uma solução operadora. É correto este entendimento? O sistema também deve ter o módulo de alocação de tripulantes e tudo deve ser integrado e otimizado. Este entendimento é correto?
Resposta 64.: O Anexo VII contempla todas as funcionalidades que serão exigidas do sistema, assim como os critérios de testes e aprovação.

Pergunta 65.: ANEXO VII: SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. 7.2.2. Planejamento - Pagina 92. b. Planejamento Operacional dos Transportes "A programação operacional, estipulando intervalos de partida nas diferentes faixas horárias do dia e a frota necessária, terá uma referência elaborada pela SPTrans e será ajustada a partir de sugestões dos próprios operadores, obedecidas as premissas utilizadas para o planejamento da rede – nível de qualidade dos serviços, intervalo máximo entre partidas, nível máximo de ocupação."" "Segundo o detalhado, a SPTRANS fará propostas de planejamento das partidas (carta horária) realizando calculos a partir de dados organizados de demanda, e as concessionárias receberão essas propostas podendo ajustar essas cartas horárias a serem operadas. Como continua o processo? Quais são as responsabilidades da SPTRANS e das concessionárias (GARAGENS) no processo de planejamento? Quem define, propõe, aprova certos dados ou não?
Resposta 65.: A SPTrans é quem define as Ordens de Serviço de Operação, as quais podem receber propostas de ajustes pelas Concessionárias, as quais serão analisadas pela SPTrans e aprovadas ou não.

Pergunta 66.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. 7.2.2. - Planejamento - Pagina 92. "O módulo de planejamento operacional dentro do sistema central deverá permitir que a área responsável pela geração da oferta o faça mediante a disponibilidade da rede de transporte e de recursos de operação, com destaque para a tripulação embarcada e os veículos. Ao tomar esses como restrições quantitativas a uma programação elaborada, a qualidade da prestação de serviço, já apontada nesse item como

um dos objetivos da gestão do sistema de transporte público municipal estará condicionado aos seus usos ótimos. Quem dimensiona e planeja a tripulação (motoristas) são as concessionárias. Este entendimento é correto? A SPTRANS deve aprovar a programação de mão de obra por parte das concessionárias?
Resposta 66.: O dimensionamento e alocação da tripulação é de responsabilidade das Concessionárias, desde que atendidos os requisitos legais.

Pergunta 67.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 93. "• Construção de uma programação horária ótima para atendimento da demanda; • Alocação ótima de recursos de forma a atender uma programação horária delimitada; • Alocação ótima de recursos de forma a atender uma frequência de atendimento na rede de transporte" "Qual vai ser a medida para determinar o grau de otimização da ferramenta de planejamento? Entendemos que o cálculo deve ser conjunto permitindo obter soluções ótimas de material e tripulação ao mesmo tempo. Está correto?
Resposta 67.: O dimensionamento e alocação da tripulação é de responsabilidade das Concessionárias.

Pergunta 68.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. 7.2.2. - Planejamento - Pagina 93. ""Parada de abastecimento: local onde exista a possibilidade de abastecimento do veículo."""" Quando se nomeia as paradas de abastecimento, não está se especificando que deve existir um controle do tempo mín/max de carga de combustível, sendo desta forma permitido identificar as paradas onde fazer o abastecimento?
Resposta 68.: O Anexo VII prevê que esses pontos sejam cadastrados e identificados no sistema.

Pergunta 69.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 93 b. Planejamento Operacional dos Transportes. "Sistematicamente, esse módulo deverá ser alimentado pelo cadastro unificado, que entregará as restrições quantitativas de demarcação da atuação; deverá apresentar como saída uma oferta de serviço programada para o módulo de operação, com quadro horário e escala de recursos (tipo de veículo, prefixo, tripulação, garagem respectiva, linha e viagem designadas); e deverá ser realimentado pelas saídas do módulo de controle, que apresentará as variáveis operacionais para a delimitação da programação otimizada. Variáveis não entregues pelo módulo de controle deverão ser obtidas diretamente pelo módulo de planejamento. Segundo a parte final do texto citado, quais são as variáveis operacionais que eventualmente deveriam ser obtidas pelo Módulo de Planejamento?
Resposta 69.: Consideramos que todos os requisitos estão especificados no Anexo VII.

Pergunta 70.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. 7.2.2. - Planejamento - Pagina 93 b. Planejamento Operacional dos Transportes. "o Alocação ótima de recursos de forma a atender uma programação horária delimitada; Segundo a parte final do texto citado, a que se refere "de recursos"? Frota e/ou mão de obra? A alocação de recursos é feita pelas concessionárias das garagens? A quem cabe a responsabilidade da alocação de recursos? A SPTRANS intervém neste processo de alocação? - O processo de alocação de recursos é apenas lógico ou nomeado?
Resposta 70.: A alocação de frota e recursos humanos é de responsabilidade das Concessionárias.

Pergunta 71.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 95. Aperfeiçoar as funções de agendamento, alocação de tripulação, horas-homem, minimizar o uso de horas extras, o uso de operadores de tempo parcial." Dentro do cálculo de serviços não se faz referência à possibilidade de agrupar os

diferentes tipos de turnos por grupos para estabelecer restrições como o número mín/max de serviços. Nosso entendimento está correto?
Resposta 71.: Entendemos que os requisitos estão perfeitamente especificados.

Pergunta 72.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 97. "Deverá integrar-se a sistemas de manutenção de frota, obtendo dados de telemetria através dos equipamentos da Tecnologia Embarcada, com vistas a obter dados sobre a disponibilidade da frota de acordo com o plano de manutenção (preventiva, periódica, emergencial, etc). Em termos de otimização e planejamento, a integração com o sistema de manutenção tem mais a ver com um conceito de atribuição de frota logo após o calculo de dimensionamento de frota do que antes de iniciar o processo de cálculo e dimensionamento de frota ótima. Este entendimento está correto?
Resposta 72.: A alocação de frota é de inteira responsabilidade das Concessionárias. São elas que, com os dados de planejamento, tomarão a decisão de que veículos e em que condições de manutenção, serão alocados em cada linha.

Pergunta 73.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. 7.2.2. - Planejamento - Pagina 98. ""O módulo deverá possibilitar realizar simulações sobre as condições de aplicação de programações inseridas, de maneira virtual, sem implicações na operação real. Deve permitir projetar indicadores que possam justificar a adoção de programações simuladas em operações reais."""" Não se menciona que essas simulações possam ser salvas, mantidas e aprimoradas, de forma a serem utilizadas quando a SPTRANS e Concessionárias acharem oportuno.
Resposta 73.: Entendemos suficientes as especificações que constam no Anexo VII. Observamos que todo sistema sofre aperfeiçoamentos ao longo do tempo. Para isso existe a manutenção evolutiva de software.

Pergunta 74.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. "8.5. Requisitos da Infraestrutura de Comunicação de Dados - Pagina 145. ""Quando o novo Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional estiver contratado, o licenciamento envolvido também será de total responsabilidade da , bem como a contratação de Suporte Técnico de terceiro nível e Manutenção do Software (correções de falhas e atualizações de versões). Solicita-se esclarecimento sobre de quem será a responsabilidade do licenciamento envolvido para o SMGO.
Resposta 74.: Embora a pergunta não esteja bem formulada tentaremos respondê-la: a Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento terá de exigir dos fornecedores contratados todas as licenças.

Pergunta 75.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. "9.1 - Cronograma - Pagina 180. ""Os prazos para realização dos testes exigidos para a certificação e homologação dos equipamentos embarcados, serão contados a partir da assinatura dos contratos de Concessão. Serão emitidas Ordens de Serviço específicas para a implantação dos equipamentos embarcados e da infraestrutura das garagens, observando os prazos do cronograma acima. "O item em questão só menciona o prazo para realização da certificação e homologação dos equipamentos embarcados, porém não é indicado o prazo e condições para o SMGO. Solicita-se esclarecimentos sobre se as ordens de serviços que serão emitidas sejam também para a implantação do SMGO.
Resposta 75.: As Concessionárias, por intermédio da Pessoa Jurídica Gerenciadora, tem o prazo de 18 meses para implantar o SMGO. O não atendimento desse prazo resultará em penalidades definidas no Edital.

Pergunta 76.: ANEXO VII - ANEXO SMGO. 9.2. Investimentos e Custeio - A) Investimentos embarcados - ii Custos Mensais - Página 181 - "COMUNICAÇÃO ACESS POINT (WI-FI)" Sobre os valores relativos à comunicação de dados para wifi embarcado, observamos que o valor descrito de R$ 14,18 não está consonante ao que se pratica no mercado. Como se deu o cálculo e baseado em qual capacidade em MB?
Resposta 76.: A SPTrans mantém o valor.

Pergunta 77.: ANEXO VII - ANEXO SMGO. 9.2. Investimentos e Custeio - A) Investimentos embarcados - ii Custos Mensais - Página 181 - "COMUNICAÇÃO DE DADOS" Quais os serviços que serão atendidos com o chip de dados?
Resposta 77.: Transmissão de dados do AVL.

Pergunta 78.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. "9.2 - Investimento e Custeios - Pagina 182. ""Nota: a manutenção do SMGO engloba a manutenção preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa, incluindo a atualização tecnológica progressiva do sistema e das licenças de uso." 9.2 - Investimento e Custeios - Pagina 182 e 183 "Estão incluídas todas as customizações necessárias para atendimento das funcionalidades especificadas neste documento, bem como a manutenção preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa dos softwares, atualização anual das versões das licenças de uso, durante toda a vigência dos contratos de Concessão."""" "Não está definido qual é o escopo dos tipos de manutenções requeridos: preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa dos softwares. Solicita-se esclarecimentos a respeito. Normalmente a manutenção adaptativa tem a ver com novas funcionalidades ou adaptações de funcionalidades existentes que devem ser mensuradas em esforço, devido ao tipo de alteração ou tipo de funcionalidade a ser desenvolvida. Uma vez que o orçamento para a manutenção é limitado, o tipo de manutenção adaptativa deveria estar fora deste escopo. Este entendimento está correto? Os tipos de manutenções preventivos, corretivos e evolutivos podem fazer parte de um mesmo tipo de manutenção para garantir os requisitos finalmente comprometidos e atualização evolutiva do produto. Este entendimento está correto?
Resposta 78.: A manutenção dos softwares engloba todos os tipos de existentes: preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa.

Pergunta 79.: "ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL
" "9.1 - Cronograma - Pagina 180. 9.3 - Modo de Implantação - Pagina 187. Foi estimado que a equipe técnica de treinamento do fornecedor consumirá 1.000 homens-hora por mês, durante um período de 24 meses." "De acordo com o item 9.1, o treinamento é definido até o 18' mês, contudo no item 9.3 encontra-se detalhado que o treinamento será por 24 meses. O treinamento não deveria ser pelo prazo de 18 meses segundo a duração definida para implantação do projeto?
Resposta 79.: Trata-se de uma estimativa. O Plano de Treinamento deverá ser apresentado pelo fornecedor para avaliação e aprovação da Pessoa Jurídica Gerenciadora, e será fiscalizado pela SPTrans.

Pergunta 80.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. "9.3 - Modo de Implantação - Pagina 187. Foi estimado que a equipe técnica de treinamento do fornecedor consumirá 1.000 homens-hora por mês, durante um período de 24 meses." "Entendemos que a quantidade de 1.000 horas mensais durante o periodo de 24 meses é uma estimativa e que isto será consensuado no momento da contratação do SMGO e em função do escopo de treinamento e recursos a serem formados. Este entendimento é correto? Existe alguma restrição de como deve se desenvolver o treinamento para os diferentes grupos de usuários? Que quantidades de usuários devem ser formados? (Operadores e Analistas do COP de SPTRANS, Operadores e Analistas das garagens Concessionárias, Corpo Gerencial

das Concessionárias, Corpo Gerencial da SPTRANS). É possível reunir usuários de várias concessionárias em um mesmo local para realizar o treinamento?
Resposta 80.: Trata-se de uma estimativa. O Plano de Treinamento deverá ser apresentado pelo fornecedor para avaliação e aprovação da Pessoa Jurídica Gerenciadora, e será fiscalizado pela SPTrans.

Pergunta 81.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. "9.3 - Modo de Implantação - Pagina 187. Deverá ser previsto, também, treinamento para os analistas de sistema da SPTrans, visando a transferência do conhecimento da tecnologia desenvolvida para o SMGO, incluindo acesso aos códigos-fonte, base de dados, e plataformas de desenvolvimento." Segundo o descrito, é requerido que o código fonte seja aberto ao cliente? Entendemos que existem argumentos conhecidos como a de "Propriedade Intelectual" e mecanismos alternativos para garantir a continuidade do software sem ter que dar abertura e acesso ao código fonte. Entende-se que é necessário maior clareza sobre os motivos e detalhes desta requisição.
Resposta 81.: A Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias cuidará da questão mencionada.

Pergunta 82.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. 9.4 - Garantia - Pagina 187 e 188. O período de garantia de todos componentes, equipamentos e sistemas – incluindo o SMGO descrito no item 7 deste documento – objeto desta especificação, 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. 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. O Termo de Aceitação Definitiva será emitido, pela SPTrans, após o período de garantia, desde que não haja pendências no fornecimento e alteração no projeto inicial, o que renovará automaticamente o prazo de garantia. A renovação da garantia após da emissão do Termo de Aceitação Definitiva deve ser por qual prazo? Isto envolve o SMGO?
Resposta 82.: Consideramos suficientes a descrição dos procedimentos estabelecidos no Anexo VII e seus Cadernos. Novamente enfatizamos que as questões técnicas e gerenciais que porventura suscitem dúvidas, serão resolvidas pela Pessoa Jurídica Gestora, com auxílio do Comitê citado no Anexo VIII-D.

Pergunta 83.: Anexo VII - SMGO 1.5. Termo de Referência do Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional Entende-se Data Center como definição para o local de armazenagem e processamento dos dados de uma empresa? Pode o local ser de propriedade da empresa mantenedora ou terceirizado em empresa externa?
Resposta 83.: O Data Center deverá atender aos requisitos constantes no Anexo VII.

Pergunta 84.: Anexo VII - SMGO 2.2.1. Unidade Central de Processamento (UCP) Funcionalidades básicas A estimativa de armazenamento por dia do serviço GPS é de 88 Gigabytes. Como foi aferido o quantitativo de volume estipulado nesse edital?
Resposta 84.: A licitante deve ater-se aos números estabelecidos no Edital.

Pergunta 85.: Anexo VII - SMGO 2.2.1. Unidade Central de Processamento (UCP) Funcionalidades básicas Os dados poderão ser extraídos diariamente da UCP e armazenados em storage no Data Center pelo período informado ou terão que ficar retido no sistema embarcado?
Resposta 85.: A UCP possui uma capacidade de armazenamento mínima especificada. Por óbvio, as informações retidas na UCP não deverão exceder a esse limite.

Pergunta 86.: Anexo VII - SMGO "8.1. Concepção do Data Center - Disponibilidade da infraestrutura em pelo menos, 2 (dois) Data Centers, (com os requisitos de controle de acesso, vigilância, prevenção de incêndio, segurança física e lógica, redundância de energia, geradores, baterias, contingenciamento, disaster recovery, etc.); "Esclarecer quanto a redundância de energia, uma vez que não há duas operadoras de energia elétrica nas garagens, temos concessionária e gerador. Isto atende ao solicitado?
Resposta 86.: Os requisitos referem-se ao Data Center e não às garagens.

Pergunta 87.: Anexo VII - SMGO 8.1. Concepção do Data Center - Links de comunicação com Centros de Controle de Terminais (COTs) e Corredores e unidades da SPTrans, além de links com cada uma das garagens (COCs) do sistema; Como será feita essa comunicação? VPN, Link PAP – Ponto a Ponto?
Resposta 87.: O Data Center que será contratado pela Pessoa Jurídica Gestora deverá prover os serviços especificados no Anexo VII.

Pergunta 88.: Anexo VII - SMGO 8.1. Concepção do Data Center - Links de comunicação com Centros de Controle de Terminais (COTs) e Corredores e unidades da SPTrans, além de links com cada uma das garagens (COCs) do sistema; Quais são as localidades (SPTrans x Garagem) que deverão ter o link operando entre si? Pedimos esclarecer com o máximo de detalhe possível.
Resposta 88.: Os links estão discriminados no Edital.

Pergunta 89.: Anexo VII - SMGO 8.4. Requisitos Técnicos da Infraestrutura de Comunicação de Dados (Links Externos) No final do item, é informado que devemos disponibilizar um link de comunicação de 8 Mbps em cada garagem. Quais são elas? Ex.: Garagem 1 na Av. Xxxxxxxx, 8000.
Resposta 89.: Todas as garagens.

Pergunta 90.: Anexo VII - SMGO 8.12. Ambientes de Produção, Homologação, Testes, Imagens e BI do Data Center "Na planilha constam as seguintes informações: 1 - SIM – Sistema Integrado de Monitoramento – 252 núcleos/processadores e 440 GB de memória RAM para esse serviço. Essas dimensões estão corretas?
Resposta 90.: Sim.

Pergunta 91.: Anexo VII - SMGO 8.12. Ambientes de Produção, Homologação, Testes, Imagens e BI do Data Center Qual é a aplicabilidade de tamanho poder computacional?
Resposta 91.: Devem ser seguidas as especificações.

Pergunta 92.: Anexo 8-A - Minuta do Contrato - Cláusula 3.32.1 - Idade dos veículos (chassis) desde assinatura do contrato não poderá ser superior a 10 anos. Caso a adjudicatária não tenha a integralidade da frota necessária com até 10 anos de idade no ato da assinatura do contrato, a comprovação de compra dos veículos, que irão substituir aqueles com mais de 10 anos, servirá para assinatura do contrato? Caso não, a adjudicatária será desclassificada?
Resposta 92.: A idade dos veículos, para o início dos serviços, não poderá ser superior a 10 (dez) anos, conforme determinado no item 3.32.1 c/c 3.35. do Edital. Cumpre ainda esclarecer, conforme declaração apresentada, sob as penas da lei, por ocasião do início da operação dos serviços a licitante deverá dispor de Frota Patrimonial suficiente e adequada, para atendimento das linhas, a qual ficará vinculada ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na cidade de São Paulo.

Pergunta 93.: ANEXO VIII-8-A MINUTA DO CONTRATO - item 3.32.3 As não conformidades formalizadas na data da vistoria constantes no item item 3.32. dizem respeito exclusivamente aos itens: Painéis eletrônicos de destino (fronta e traseiro) com padronização dos caracteres alfanuméricos na cor branca; Suporte interno para o transporte de bicicleta (exclusivo nos veículos articulados de 23 metros) e Portas de Conexão USB, relacionados nos Manuais de Padrões Técnicos Veiculares da SPTrans – Anexo V e legislações da Cidade de São Paulo. Com relação à instalação de Painéis Eletrônicos de Destino (na parte traseira) e de Portas de Conexão USB em veículos usados, sabe-se que tais intervenções demandarão desmontagem de piso, do revestimento lateral interno, da fixação dos bancos de passageiros e do teto, além de alterar diretamente a fiação e o painel elétrico, que não foram projetados para tais incrementos. Entendemos que tais equipamentos devam ser instalados no encarroçamento de veículos novos apenas, por estarem interligados aos projetos elétricos específicos. Está correto nosso entendimento? Indaga-se também como será restituído às concessionárias o custo financeiro de tais intervenções.
Resposta 93.: Não está correto o entendimento. A frota deve atender as especificações do Edital. Não há restituição.

Pergunta 94.: Anexo 8-A - Minuta do Contrato. Considerando que o item 5.4 da minuta de contrato estabelece a aplicação de penalidades às concessionárias no caso de descumprimento das obrigações e responsabilidades da Pessoa Jurídica Gestora (Anexo VIII-8-D), e considerando que a participação das concessionárias no Fundo de Investimentos responsável pela contratação da Pessoa Jurídica Gestora é proporcional, entendemos que o valor da penalidade deve ser proporcional a participação de cada concessionária. Nosso entendimento está correto? 5.4. Nos casos de descumprimento das obrigações e responsabilidades da Pessoa Jurídica Gestora (Anexo VIII-8-D), a incidência das respectivas penalidades serão imputadas às concessionárias em conformidade ao indicado nas Tabelas de Penalidades deste contrato e do Anexo XI do Edital.
Resposta 94.: Sim. O entendimento está correto.

Pergunta 95.: Anexo 8-A - Minuta do Contrato. Considerando a natureza legal da penalidade contratual, solicitamos informar se há regularidade na aplicação de penalidades às concessionárias por descumprimento de obrigações e responsabilidades da pessoa Jurídica Gestora contratada pelo FIP? 5.4. Nos casos de descumprimento das obrigações e responsabilidades da Pessoa Jurídica Gestora (Anexo VIII-8-D), a incidência das respectivas penalidades serão imputadas às concessionárias em conformidade ao indicado nas Tabelas de Penalidades deste contrato e do Anexo XI do Edital.
Resposta 95.: Sim. As penalidades encontram-se expressamente previstas no referido instrumento contratual.

Pergunta 96.: Anexo VIII Anexo 8-A - Minuta do Contrato "Considerando que a rede de referência foi concebida de forma a criar transferências entre as linhas dos três sistemas (Estrutural, Local de Articulação Regional e Local de Distribuição) e, considerando ainda que a demanda terá efeito na remuneração, solicita-se os seguintes esclarecimentos: 1. Como será feito o cálculo do índice de demanda a ser aplicado em um dos sistemas nos casos onde há implantação da rede de referência em etapas distintas? 2. Uma vez que o Sistema Estrutural terá a sua demanda afetada pelo sistema Local de Articulação Regional e este, por sua vez, também será afetado pela implantação do sistema Local de Distribuição, o índice de demanda não deveria ser aplicado apenas quando a rede de referência estiver implantada na sua totalidade?" 7.2.1. O índice de demanda é determinado pela seguinte equação: IP= 0,50 ED + 0,50
Resposta 96.: O índice de demanda é dinâmico, acompanhando as alterações da rede, por isso não é necessário aguardar a implantação total da rede de referência.

Pergunta 97.: Anexo VIII Anexo 8-A - Minuta do Contrato - Cláusula 8..2.4. Os valores de P3 e P4 das parcelas PA3 e PA4 da remuneração serão reajustados pela variação do IPC/FIPE. 1. As parcelas 3 e 4, bem como 30% da Tt, definida no anexo 4.5.1., contemplam, entre outros, investimentos em frota e equipamentos embarcados, custo de manutenção dos mesmos, além de, no caso específico das parcelas 3 e 4, despesas com pessoal de Administração, Manutenção, Fiscalização e benefícios. Como é sabido, o IPC/FIPE (que pesquisa a variação do custo de vida de famílias com renda de 1 a 10 salários mínimos), não recompõe as variações de preços de veículos e equipamentos, dos quais muitos variam em função do dólar americano. Como serão recompostos esses custos no curto prazo? É possível adotar um índice mais aderente? Anexo 8-A - Minuta do Contrato - Cláusula 8.6. A tarifa de remuneração (Tt) definida no Anexo IV-4.5.1, será reajustada com peso de: 50% da menor variação entre o reajuste médio de convenções coletivas do setor de serviços do Estado de São Paulo no mês de maio apurado pelo Salariômetro da FIPE, e o reajuste definido em Convenção coletiva da categoria trabalhista; 30% da variação do IPC/FIPE; e 20% da variação do preço do diesel S10 apurado pelo Levantamento de Preços da ANP – Agência Nacional de Petróleo, considerando o preço distribuidora – preço médio - para o Município de São Paulo. 2.Solicita-se esclarecimento sobre qual a justificativa de adotar-se o IPC/FIPE para correção contratual sabendo-se que a maioria dos insumos, histórica e estatisticamente não variam de acordo com este indicador?
Resposta 97.: O IPC/FIPE é o indicador de referência da Prefeitura. As diferenças entre o índice e a variação efetiva serão tratadas na revisão quadrienal.

Pergunta 98.: Anexo VIII Anexo 8-A - Minuta do Contrato Podemos entender que, ao se referir à mobilidade, os incisos VII e VIII do artigo 4º da Lei 12.587 também estão incluídos para efeito desta cláusula? "9.2. A revisão quadrienal considerará, dentre outros fatores: 9.2.1. Os impactos na demanda transportada e na mobilidade urbana, inclusive aqueles decorrentes de serviços abrangidos pelo inciso X, do artigo 4º, da Lei Federal nº 12.587/2012.
Resposta 98.: Serão considerados os fatores que impactam na demanda.

Pergunta 99.: Anexo VIII. Anexo 8-A-Minuta do Contrato. O item 9.2 e respectivos subitens, bem como o item 9.18.4 da Cláusula Nona - DA REVISÃO QUADRIENAL E DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DESTE CONTRATO do ANEXO VIII - 8-A - MINUTA DO CONTRATO preveem o reequilíbrio econômico-financeiro quando de alterações do volume de serviços solicitados pela SPTrans (frota operacional e reserva, horas operadas, quilômetros percorridos, entre outros), decorrentes de alterações na especificação dos serviços, seja de forma ordinária (a cada quatro anos) ou extraordinária (a qualquer tempo), que venha a impactar a TIR para além das condições de equilíbrio estabelecidas no item 9.10.5.1 desta Cláusula em tela, assim como, inclusive, implicar na diminuição da frota, mesmo que decorrente do estabelecido no item 9.19.5 desta mesma Cláusula. Este entendimento está correto? CLÁUSULA NONA – DA REVISÃO QUADRIENAL E DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DESTE CONTRATO
Resposta 99.: Não. A fórmula de remuneração adéqua a remuneração ao nível de serviço ofertado. Efeitos não captados serão ajustados na revisão quadrienal

Pergunta 100.: Anexo 8-A - Minuta do Contrato É correto entender que as situações previstas no item 9.10.5.1, quando atingidas as condições ali descritas, serão também alvo do item 9.5.1? 9.5.1. Nas avaliações anuais, considerados os parâmetros vigentes no contrato, poderão ser feitas as adequações necessárias na remuneração do operador, para observância do teto vigente. 9.10.5.1. O CMPC será comparado com a Taxa Interna de Retorno do estudo técnico, e, caso a Taxa Interna de Retorno encontre-se em um intervalo de 10% (dez por cento) para mais ou para menos em relação ao CMPC considerar-se-á o contrato equilibrado.

Resposta 100.: Não. O item 9.5.1 encontra-se no contexto do item 9.1.2.

Pergunta 101.: Anexo 8-A - Minuta do Contrato. 10.7. A garantia de execução contratual poderá ser utilizada nos seguintes casos: Os direitos assegurados aos empregados, referidos na cláusula são somente os assegurados por decisão judicial irrecorrível? Em caso de resposta negativa poderiam elencar em quais possibilidades? 10.7.5. Quando houver qualquer mora ou inadimplemento de quaisquer direitos assegurados aos empregados da concessionária.
Resposta 101.: Em resposta ao indagado temos que a mora ou o inadimplemento a que se refere a cláusula 10.7.5 do edital de concessão em andamento são aqueles decorrentes de decisão judicial não devidamente quitados pela Concessionária. No mais, destacamos que o Poder Concedente não é responsável subsidiário pelo pagamento de encargos sociais e trabalhistas, nos termos da OJT 66 do TST e da Súmula 13 do TRT/SP, vez que a Concessão de Serviços de Transporte Coletivo não se trata de terceirização de serviços.

Pergunta 102.: Anexo 8-A - Minuta do Contrato. As quantias devidas ao poder concedente, a título de indenização ou qualquer outro título, a que se refere a cláusula, dizem respeito somente aos objetos contratuais estabelecidos para a Pessoa Jurídica gestora? Em caso negativo, quais seriam os casos? 21.4. Ocorrendo a dissolução ou liquidação da Pessoa Jurídica Gestora, não poderá ser procedida a partilha do respectivo patrimônio social sem que o Poder Concedente ateste, por meio de auto de vistoria, que os bens reversíveis encontram-se livres de ônus, ou sem que se demonstre assegurado o pagamento das quantias devidas ao Poder Concedente, a título de indenização ou a qualquer outro título.
Resposta 102.: Conforme o disposto no referido item contratual, tratam-se de todas as quantias devidas pela Pessoa Jurídica Gestora ao Poder Concedente, a título de indenização ou qualquer outro título.

Pergunta 103.: Anexo VIII 8B - Implantação da Rede de Referência, extensões de Ida / Volta. O estudo elaborado contemplou a quilometragem VOLTA igual a quilometragem de IDA na extensão das linhas? Se sim, tal fato pode gerar a apropriação indevida de custos a menor em todos os indicadores que tem como base esse dado, como por exemplo.: Diesel, peças, lubrificantes, etc e também na remuneração dos operadores, devido ao tempo de percurso e elaboração da viagem. Nosso entendimento está correto?
Resposta 103.: A coluna “Extensão sentido 2 (km)” encontra-se corrigida, conforme Comunicado Nº 008/2019, publicado em 10 de janeiro de 2019. Cabe esclarecer que este dado não altera os parâmetros para cálculos de dimensionamento de frota, de partidas e de remuneração das linhas.

Pergunta 104.: Anexo VIII-8-C- CAPÍTULO II – OBJETIVO E POLÍTICA DE INVESTIMENTO DO FUNDO - Artigo 4º. É apontado neste ítem que o Fundo de Investimento criado deverá "proporcionar aos seus cotistas a valorização do capital investido, através de aplicação na aquisição ou subscrição de ações de emissão de uma ou mais companhias, que atuam no setor de tecnologia da informação". Isso implica na aquisição parcial ou total pelo Fundo de Investimento de ações do fornecedor do SMGO escolhido?
Resposta 104.: Não. O Fundo de Investimento será o controlador da Pessoa Jurídica Gestora responsável pelo desenvolvimento do SMGO, podendo contratar diversos fornecedores para as atividades necessárias.

Pergunta 105.: ANEXO VIII-8D. O Item 2.3.2. Cita: "Eventual amortização do investimento será compensada pelo concessionário que assumir os serviços, observadas as regras do Plano de Desestatização", desta forma entendemos que este item está conflitante com o item 2.3, e, assim sendo, o item 2.3 deveria mencionar a amortização dos investimentos realizados. O entendimento está correto? 2.3. Os objetos descritos nos itens 1.1.2. e 1.1.3. do presente

Contrato estarão resolvidos e poderão ser excluídos do escopo do presente contrato, total ou parcialmente, a qualquer tempo, caso o Poder Concedente assine contratos de Concessão do(s) Terminal(ais) e Estação de Transferência, conforme previsto no Plano de Desestatização, em consonância com a Lei Municipal nº 16.211, de 27 de maio de 2015 alterada pela Lei Municipal nº 16.703, de 04 de outubro de 2017, não cabendo à Contratada qualquer tipo de indenização, reembolso ou compensação por parte do Poder Concedente, seja a que título for.
Resposta 105.: Não se trata de conflito entre os dispositivos, e, sim, uma exceção devidamente registrada no subitem 2.3.2., indicando exatamente que eventual amortização do investimento será compensada pela concessionária que assumir os serviços, observadas as regras do Plano de Desestatização.

Pergunta 106.: ANEXO VIII-8D. CLAUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO - 3.1. ""As Ordens de Serviço para o item 1.1.1. e subitens, serão emitidas no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da assinatura do contrato de concessão Anexo VIII – 8-A." - 17.3.1. ""Fiscalizar o processo de seleção e contratação dos fornecedores;" "A Pessoa Jurídica Gestora formada a partir da criação do Fundo de Investimento deve necessariamente celebrar um único contrato com o fornecedor do SMGO completo, ou pode celebrar contrato com cada um dos fornecedores que provisionem os módulos que compõem o SMGO? A pergunta refere-se ao fato de que o SMGO é composto por vários módulos, os quais podem ser fornecidos por diferentes provedores."
Resposta 106.: A Pessoa Jurídica Gestora poderá celebrar quantos contratos forem necessários para atender às especificações do SMGO.

Pergunta 107.: 107 ANEXO VIII - 8D "CLAUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO - 3.1. ""As Ordens de Serviço para o item 1.1.1. e subitens, serão emitidas no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da assinatura do contrato de concessão Anexo VIII – 8-A.""ANEXO VII - 8.11 - Processo de Implantação da Infraestrutura e Migração dos Sistemas - Pagina 169" "Sendo um SMGO para atender funcionalidades que são, em parte para execução da SPTRANS e outras para as empresas, que devem atender os 32 lotes de operação, como e quando será definido o alcance bem como o cronograma de entrega e implantação destas Ordens de Serviço? Segundo ANEXO VII - 8.11 - É correta a interpretação que o cronograma de implantação deve-se definir dentro dos 30 (trinta) dias contados da data de assinatura do contrato entre o Poder Concedente e a pessoa jurídica constituída pelo Fundo de Investimento (Anexo VIII-8D)? Se positivo, não deveria existir um prazo máximo que fosse anterior a esta situação para as assinaturas dos contratos entre a Pessoa Juridica Gestora e os fornecedores do SMGO?
Resposta 107.: O prazo máximo de entrega do SMGO está especificado no Edital.Devem ser seguidos os prazos constantes no Anexo VIII-D.

Pergunta 108.: ANEXO VIII - 8D "CLAUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO - 3.1. ""As Ordens de Serviço para o item 1.1.1. e subitens, serão emitidas no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da assinatura do contrato de concessão Anexo VIII – 8-A." - 17.3.1. ""Fiscalizar o processo de seleção e contratação dos fornecedores;" 17.3.2. ""Aprovar os orçamentos e contratos;""" "O item em questão faz referência à emissão das OSs no prazo de 5 dias úteis após da assinatura do contrato de Concessão (8A), mas sem que antes se defina uma data máxima em que a Pessoa Juridica Gestora e os fornecedores do SMGO assinem o contrato para implantação de tal sistema. -Existe algum limite de tempo estabelecido para as assinaturas de contrato entre Pessoa Juridica Gestora e os fornecedores do SMGO?"
Resposta 108.: Vide resposta nº 158

Pergunta 109.: ANEXO X. Anexo_10_1_Manual_de_Preenchimento_Excel "A planilha de cálculo eletrônica, a ser elaborada pelo proponente de acordo com o modelo dado no Anexo_10_1_Manual_de_Preenchimento_Excel possui no Quadro Q1 a Q15 tabelas para preenchimento pelo proponente da quantidade de ônibus por tipo, por ano e por faixa etária,

como exemplo, a C:169 a W:179, relativas aos ônibus Padron. A partir dos dados destas tabelas, a planilha calcula a quantidade de ônibus a serem vendidos em cada ano do contrato, também por faixa etária, como é o caso do intervalo C:184 a W:194. Nesta área de cálculo há um provável erro na fórmula que calcula a quantidade de ônibus a serem vendidos no 20º ano com 10 anos de idade. Tomando-se o exemplo acima, a célula W:194 apresenta a seguinte fórmula: SE((V178-W179)=0;;V178-W179)+W179+W184. Ocorre, que o valor W184 refere-se à quantidade de ônibus vendidos com idade zero, o que não está correto. A fórmula correta no nosso entendimento é: SE((V178-W179)=0;;V178-W179)+W179+W178. Isto porque, a célula W178 corresponde à quantidade de ônibus que terão 10 anos no final do contrato de concessão, os quais no ano 20 tem 9 anos. Mantida a fórmula como está a quantidade de ônibus vendidos no ano 20 é menor do que a quantidade total da frota. Assim, questiona-se como deve-se proceder no preenchimento da tabela?
Resposta 109.: O estudo econômico não considera frota na faixa 10 anos para as tipologias citadas. A distribuiição foi linear (10% em cada faixa - 0 a 9) de forma a evitar a compra e venda do veículo no mesmo ano. O proponente deve preencher o quadro, respeitando a manutenção da idade média e máxima. Obedecidos esses critérios o proponente pode alterar os quadros de venda no vigésimo ano mantida a coerência da proposta

Pergunta 110.: ANEXO X. Anexo_10_1_Manual_de_Preenchimento_Excel "A planilha de cálculo eletrônica, a ser elaborada pelo proponente de acordo com o modelo dado no Anexo_10_1_Manual_de_Preenchimento_Excel possui no Quadro Q1 a Q15 tabelas de cálculo automático da venda de veículos a partir de dados da composição da frota por faixa etária, como exemplo, a C:184 a W:194, relativas aos ônibus Padron. Observa-se que a planilha possui cálculo de venda de carros no Ano 1, considerando a distribuição da frota do Ano 0, e defasando um ano em cada faixa etária. Entende-se que a frota do Ano 0 corresponde à frota de início de operação, portanto, adquirida imediatamente antes e que é lançada no modelo de análise financeira, de forma a corresponder ao investimento pré-operacional. Assim sendo, esta composição de frota é a que operará durante o 1º ano da concessão, não sendo, portanto, razoável haver venda de carros no Ano 1, como é calculado pela planilha. Assim, questiona-se a possibilidade desta planilha ser alterada pelo proponente para não considerar a venda de veículos no Ano 1 ou a possibilidade de sua adequação à esta premissa pela SPTrans, na medida em que esta é a condição usual de estudos econômico-financeiros.
Resposta 110.: Deve ser considerada a venda, pois trata-se do final do primeiro ano.

Pergunta 111.: ANEXO X Anexo_10_1_Manual_de_Preenchimento_Excel. "Considerando que a proposta deverá ser elaborada a preços de maio de 2018, como informado no Anexo 10.1 – Manual para Preenchimento (ver página 4) e considerando que faz parte do modelo de cálculo do Anexo_10_1_Manual_de_Preenchimento_Excel a tabela de remuneração das parcelas P1 a P4, estabelecidas pela SPTrans, conforme informado no Quadro Q37 a Q39, entende-se que estes valores estão referidos à data de maio de 2018. Ocorre, entretanto, que o Anexo 10.3 – Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira da Concessão apresenta na página 32 a seguinte informação: “Na Tabela a seguir encontram-se os índices de consumo e preços envolvidos neste item, baseados naqueles adotados na planilha tarifária de janeiro/17, a preços de maio/17. Assim, questiona-se: 1. os valores de remuneração dados no Quadro Q37 a Q39 estão referidos à qual data base? 2. os valores de preços utilizados nos cálculos pela SPTrans, conforme Anexo 10.3 – Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira da Concessão estão referidos à data de maio/2017?
Resposta 111.: Os valores de remuneração e preços estão referidos à data de 1º/mai/18.

Pergunta 112.: Anexo X Anexo 10.1. Manual de Preenchimento Os registros contábeis devem ser feitos com base nas normas contábeis IFRS/CFC que podem possuir regras diferentes da depreciação fiscal. Qual deve ser a utilizada? "- “QUADRO 14 - DEPRECIAÇÃO

DA FROTA - R$/ANO": serão apresentados os valores relativos a esse item de custo para os veículos adquiridos através de recursos próprios. A depreciação será calculada considerando o preço unitário de aquisição informado na coluna "Preço do veículo com ar condicionado". Nesse quadro deverá ser obedecida a legislação contábil pertinente e para os veículos zero quilômetros deve ser obedecida a depreciação contábil de 5 anos." Os registros contábeis devem ser feitos com base nas normas contábeis IFRS/CFC que podem possuir regras diferentes da depreciação fiscal. Qual deve ser a utilizada?
Resposta 112.: No fluxo de caixa, a depreciação é fiscal, calculada para efeito de tributação.

Pergunta 113.: Anexo X. Anexo 10.1. Manual de Preenchimento No quadro 2, são lançados os investimentos em equipamento de Garagem por tecnologia veicular. A depreciação desses itens no quadro 42 considera uma vida útil de 30 anos diferente da contabilidade fiscal qua admite o máximo de 25 anos para edificações. Ocorre que o equipamento de garagem compreende veículos, ferramentaria instalações e edificações com vidas úteis e taxas de depreciação diferenciadas. Como deverá ser sanada esta discrepância?
Resposta 113.: O proponente poderá adequar a fórmula de acordo com o período médio tecnicamente justificado.

Pergunta 114.: Anexo X Anexo 10.2. Modelo para Apresentação da Proposta Comercial Para informar o valor por extenso uma hipotética tarifa proposta de R$ 3,4568, será escrito, "três reais, quatro mil quinhentos e sessenta e oito milésimos". Nosso entendimento está correto?
Resposta 114.: Para o exemplo, o preenchimento adequado é três reais e quatro mil quinhentos e sessenta e oito décimos de milésimo.

Pergunta 115.: 115 ANEXO X Anexo 10.3 – Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira "O valor do custo de óleo diesel S10 informado na Tabela da página 32 do Anexo 10.3 – Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira e utilizado pela SPTrans para os cálculos que definiram os valores de remuneração é de R$ 3,045, resultante, de pesquisa de preços no site da ANP, relativa a abril de 2018, com a aplicação de um redutor de 1,3%, conforme informação da nota (2) desta tabela. Ocorre, que a proposta deve ser formulada com data base de maio de 2018, conforme informado no Anexo 10.1 – Manual para Preenchimento do Fluxo de Caixa (ver página 4) e para este mês consulta ao site da ANP informa um valor de R$ 3,274 para o litro de diesel na Distribuidora, o qual aplicado o redutor de 1,3%, resultaria um valor de R$ 3,23, o qual é um valor consistente com os preços pagos pelos operadores no mês de maio de 2018.
Considerando que há uma defasagem de 6,1% deste preço e a relevância do óleo diesel na composição do custo, questiona-se como o proponente poderá demonstrar a viabilidade da sua proposta, dada tal diferença de valores de diesel entre as bases de cálculo: da SPTrans e da realidade ocorrida no mês de maio de 2018.
Resposta 115.: O preço do diesel do mês de maio/18 da ANP é inadequado para referência à data de 1º/mai/18. Para preenchimento da proposta comercial, o preço do diesel não está fixado.

Pergunta 116.: Anexo X. Anexo 10.3. Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira da Concessão. É correto afirmar que Na Tabela. Horas Operadas por Mês, apresentada na pag 39, do anexo em referência, o total de horas contém o tempo ocioso? Custos com motorista e cobrador. Os valores de HVD foram obtidos de maneira similar ao PMM – Percurso Médio Mensal, já mencionado anteriormente. É correto afirmar que Na Tabela. Horas Operadas por Mês, apresentada na pag 39, do anexo em referência, o total de horas contém o tempo ocioso?
Resposta 116.: Sim.

Pergunta 117.: Edital. Capitulo IX - Do conteúdo do Envelope Nº 01 - Dos documentos para Habilitação. Item 9.1.6. É necessário o preenchimento da declaração 9.10 para empresas que quiserem participar da licitação de forma Individual? Se a resposta for Sim qual o motivo?
Resposta 117.: Não. A declaração de compromisso de registro de Consórcio ou de Sociedade de Propósito Específico não é destinada para as licitantes que participam como empresa de forma individual, portanto, realmente não há qualquer necessidade de sua apresentação.

Pergunta 118.: Edital. Capitulo IX - Do conteúdo do Envelope Nº 01 - Dos documentos para Habilitação. Item 9.4.7.5 É necessário o envio da declaração 9.13-B antes da entrega dos envelopes? Ou essa declaração deverá apenas constar do envelope nº 1 sem nenhuma informação anterior ao poder concedente?
Resposta 118.: A entrega da declaração (9.13b) ou do atestado (9.13a) deverá ser realizada apenas e tão somente com os documentos de habilitação no Envelope nº 01, conforme esclarecimentos já prestados na Resposta 41 do Boletim de Esclarecimentos nº 005/2019.

Pergunta 119.: Edital. Capitulo IX - Do conteúdo do Envelope Nº 01 - Dos documentos para Habilitação. Item 9.4.9 Qual deverá ser o teor do preenchimento do campo em aberto " e vencedor do procedimento licitatório nº.....? Uma vez que já existe outro campo para preenchimento do número do processo?
Resposta 119.: Na referida declaração, basta constar o correto preenchimento do respectivo número do processo.

Pergunta 120.: Edital. Capitulo IX - Do conteúdo do Envelope Nº 01 - Dos documentos para Habilitação. Item 9.4.3.2. 1 - No caso de haver inscrição na Divida Ativa, pode ser juntado os processos de pedido de isenção do IPVA? 2 - Algum outro documento ou protocolo será aceito no caso de inscrição na divida ativa e consequente falta do documento? 3 - A falta dessa certidão desclassificará a concorrente?
Resposta 120.: Somente serão verificados os tributos pertinentes ao ramo de atividade e compatível com o objeto do certame.

Pergunta 121.: Edital. Capitulo IX - Do conteúdo do Envelope Nº 01 - Dos documentos para Habilitação. Item 9.4.7.5. É necessário realizar novamente a Visita técnica as empresas que realizaram a mesma em maio de 2018? o atestado fornecido em maio de visita técnica vale para essa nova publicação? Se a resposta for negativa qual o motivo?
Resposta 121.: Não é necessário realizar novamente a visita técnica. Cumpre reiterar o esclarecimento fixado no preâmbulo dos Editais, conforme segue: “As visitas técnicas são facultativas e poderão ser realizadas até o dia 17/01/2019 mediante o devido agendamento, conforme estabelecido nos subitens 5.9. e s. deste Edital, sendo que todos os atestados de visitas técnicas já realizadas permanecem válidos.”

Pergunta 122.: Edital 9.3. Documentos necessários à Qualificação Econômico-Financeira: Gostaria de saber se é possível usar o Capital Social para comprovação de Patrimônio Líquido.
Resposta 122.: Não. O item 9.3.1. é claro ao indicar expressamente tão somente o patrimônio líquido, o qual não se confunde, em hipótese alguma, com o capital social.

Pergunta 123.: Edital 9.3.2.1. No caso de participação em consórcio, a comprovação do Patrimônio Líquido deverá ser feita pelo somatório dos valores de cada consorciado, **na proporção de sua respectiva participação**, acrescido de 30% (trinta por cento) do valor exigido para licitante individual, nos termos do inciso III do art. 33 da Lei Federal nº 8.666/93. Entendemos que o percentual de participação da empresa no consórcio determina o quanto será considerando de seu PL individual na composição do PL do consórcio. O percentual de participação do consorciado será aplicado sobre os “valores” que ele apresentar em seus

documentos contábeis. Assim, se o licitante for titular de 20% do consórcio, deverão ser considerados – para fins de somatório – os montantes correspondentes a 20% dos valores de que o licitante dispuser como patrimônio líquido. Dessa forma, uma empresa que apresente patrimônio líquido de R$ 50 milhões e participação de 20% no consórcio somente poderá contribuir com R$ 10 milhões no somatório do patrimônio líquido do consórcio. Nosso entendimento está correto?
Resposta 123.: Não esta correto. De acordo com o item 9.3.2.1 no caso de participação em consórcio, a comprovação do Patrimônio Líquido, na proporção da participação de cada consorciada deverá ser acrescida em 30%.

Pergunta 124.: 1ANEXO VIII - 8A "Item 5.3.2 (TI - L19) da Tabela de Eventos ou Ocorrências Contratuais - Deixar de atualizar diariamente a Lista de Parâmetros ou a
Lista Vermelha (cartões a cancelar). Base de cálculo: 125 (cento e vinte
e cinco) tarifas por
dia por veículo" Considerando que a Lista de Parâmetros ou a Lista Vermelha é elaborada pelo Poder Concedente, pergunta-se: Caso o Poder Concedente não disponibilize às concessionárias, a versão atualizada, ainda assim a concessionária será responsabilizada por não retransmitir diariamente os novos dados aos seus veículos?
Resposta 124.: A Lista de Parâmetros e a Lista Vermelha são disponibilizadas diariamente pelo Sistema Central da SPTrans. Cada versão recebe um número sequencial. O Sistema de Garagem deve diariamente fazer uma varredura para verificar se os validadores estão com a última versão.

Pergunta 125.: 2ANEXO VIII - 8A "Item 5.3.2 (TI-L21) da Tabela de Eventos ou Ocorrências Contratuais - Deixar de enviar os arquivos de dados dos validadores (viagens realizadas) para o Sistema Central do Poder Concedente (Data Center) no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, contadas da hora de encerramento do dia. Operacional. Base de cálculo: 125 (cento e vinte
e cinco) tarifas por dia por veículo" Considerando que a responsabilidade pelo envio dos arquivos (PCGAR) de dados dos validadores é de empresa contratada pela SPTRANS, enquanto a responsabilidade da concessionária é apenas a de disponibilizar as informações ao Poder Concedente, pergunta-se: caso a transmissão dos dados disponibilizados pela concessionária não ocorra por culpa de terceiros, ainda assim a concessionária será responsabilizada?
Resposta 125.: Sim. A Concessionária é a responsável pela operação do Sistema de Bilhetagem em seus validadores e pelo envio diário das informações à Central da SPTrans.

Pergunta 126.: 3ANEXO VIII - 8A Item 5.3.2 (TI-L23) da Tabela de Eventos ou Ocorrências Contratuais - Deixar de comunicar as informações do AVL (geoposicionamento, data/hora, prefixo, linha)) instalado em cada veículo da frota operacional, por mais de 4 (quatro) horas, considerando-se a somatória dos períodos sem transmissão ao longo do dia de operação. Base de cálculo: 125 (cento e vinte e cinco) tarifas por dia por veículo Considerando que na Cidade de São Paulo existem várias "áreas de sombra" e ainda eventuais problemas de transmissão de dados pelas operadoras de comunicação, alheios à gestão das concessionárias, pergunta-se: As Concessionárias serão punidas, caso essas interrupções decorram de fatos de terceiros (ausência de sinal da operadora)?
Resposta 126.: No caso de não detecção de viagens pelo Sistema Central que controla os AVL´s, a Concessionária será glosada. Como previsto no Edital, poderá recorrer ao COMIM com as justificativas que julgar pertinentes, as quais serão julgadas pelo referido órgão.

Pergunta 127.: ANEXO VI - INVESTIMENTOS E RESPONSABILIDADES "6.3 - Pagina 10 d. Manutenção do Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional – Custos Mensais. MANUTENÇÃO MENSAL DO SMGO (a partir do 13º mês da instalação do SMGO no ambiente

de produção)" "Segundo especificado a manutenção é iniciada a partir do 13º mês apos a instalação. Isto que dizer que o fornecedor do SMGO terá que fornecer a manutenção por 12 meses após instalado o SMGO sem custo algum para a Pessoa Juridica Gestora? - Qual é o motivo de não iniciar a manutenção logo apos de ser instalado em Produção o SMGO? considerando que os usuarios requerirão de um serviço de suporte preventivo, corretivo e evolutivo desde que o sistema começe a ser utilizado.
Resposta 127.: Nos primeiros 12 meses após a instalação consideramos que o sistema está na garantia, Esse período de estabilização do sistema é por conta do fornecedor, não havendo custos para a Pessoa Jurídica Gestora.

Pergunta 128.: ANEXO VI - INVESTIMENTOS E RESPONSABILIDADES "6.3 - Pagina 10
d. Manutenção do Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional – Custos Mensais
MANUTENÇÃO MENSAL DO SMGO
(a partir do 13º mês da instalação do SMGO no ambiente de produção)" O orçamento mensal para a manutenção do SMGO definido em R$ 841.500 resulta escaso sendo apenas um 12,5% do valor total para a implantação do SMGO. Normalmente a manutenção corresponde entre um 15% e 20% do valor total do projeto de implantação.
Resposta 128.: A SPTrans, pela sua larga experiência na gestão desse tipo de software adotou e mantém os valores constantes do Edital.

Pergunta 129.: ANEXO VI - INVESTIMENTOS E RESPONSABILIDADES "6.3 - Pagina 10
c. Investimentos no Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional – aquisição e implantação" "Comparando a versão do Edital publicado em 23/04/2018 e o Edital publicado em 05/12/2018 percebe-se uma notavel redução do orçamento para o desenvolvimento e implantação do SMGO por um total de R$ 103.495.234,61.
Percebe-se tambem que o escopo para o SMGO foi aumentado incluindo o treinamento para SMGO segundo Anexo VII (1000 horas homen x 24 meses), portanto existe alguma razão pela existencia desta grande variação de orçamento? lembrando que, para determinar o orçamento do SMGO foram feitas pesquisas aos fornecedores de tecnologia."
Resposta 129.: A SPTrans, pela sua larga experiência na gestão desse tipo de software adotou e mantém os valores constantes do Edital.

Pergunta 130.: ANEXO VII - CADERNO III 3. CONDIÇÕES GERAIS PARA REALIZAÇÃO DOS TESTES - Página 7 "- Conforme está explicado no Caderno III, parece que para um fornecedor de um determinado modulo do SMGO garantir sua homologação tem que se integrar e homologar com todos os possiveis fornecedores dos outros modulos, com os quais se formaria uma solução conjunta para o SMGO, esta interpretação é correta? - Devido às multiplas opções de fornecedores do mercado, entendemos que deveria existir uma ""pre-certificação"" por cada ferramenta/modulo que irá conformar o SMGO. Existe esta possibilidade por parte dos laboratorios? Essa possilbidade pemitiria tanto as concessionarias como a SPTRANS contar com maior garantia e melhores ferramentas que irão constituir o SMGO, cumprindo as garantias minimas em uma primeira etapa de forma separada e logo depois em conjunto entre todos os modulos do SMGO.
Resposta 130.: Não. O fornecedor do SMGO não é necessariamente fornecedor de equipamentos embarcados. O fornecedor do SMGO, terá de demonstrar que o seu sistema funciona com os equipametos de algum fornecedor homologado. A SPTrans obrigará que os fornecedores de equipamentos embarcados homologados disponibilizem seus equipamentos para esses testes.

Pergunta 131.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. a. NÍVEL 1 – Documentação - Pagina 9 ""v. Análise documental por parte da OCD: □ Em caso de aprovação, proceder a continuidade dos testes (Nível 2), conforme descrito no subitem b. do item 3.1.3; □ Em caso de

não atendimento, observar a descrição do subitem a. do item 3.1.3.""Segundo o detalhado no NIVEL 1 do processo de Certificação, não esta claro qual é a medida a atingir ou o criterio que será aplicado para passar ao NIVEL 2. - Havendo cumprindo com a entrega de todos documentos exigidos, quais são os criterios de avaliação a considerar para passar ao NIVEL 2? - Em que se baseará o OCD para aprovar ou desaprovar a entrega deste NIVEL 1?"
Resposta 131.: O processo de aceitação está perfeitamente explicado no Edital.

Pergunta 132.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. b. NÍVEL 2 – Verificação Funcional e Usabilidade - Pagina 10 ""A usabilidade ou facilidade de uso do sistema também será verificada neste Nível 2, onde serão medidas as quantidades de ações que o usuário deve realizar (abrir telas, verificar manualmente arquivos) para executar uma determinada operação;""" "- A usabilidade entendemos que é um critério bem subjetivo, ficando na mão dos laboratorios medir esse grau de usabilidade. Exemplo: A nota 8 (BOM) indica que às funcionalidades exigidas devem ser satisfeitas adequadamente enquanto que na nota 10 (EXCELENTE) indica que as funcionalidades exigidas devem ser demostradas com evidencias de desempenho solido. Seria interesantes esclarecer como sera medido para determinar se corresponderia uma nota ou outra. Exemplo: uma janela de confirmação para apagar um registro sera considerada com boa usabilidade ou não, frente a outra que pergunta 2 vezes antes de apagar. Esse exemplo só pretende demostrar que fica subjetivo medir a usabilidade frente a um caso como esse. - Alem disto, de que forma a SPTRANS vai garantir que o fornecedor podendo se certificar em dois laboratorios diferentes ira obter a mesma pontuação?
- Vale destacar que não é igual planejar 2000 ônibus que 14.000 ônibus, e essa usabilidade vai depender muito da forma de operar dentro do sistema de transporte."
Resposta 132.: Os critérios adotados serão adotados com bom senso e fiscalizados pela SPTrans para evitar qualquer tipo de subjetividade.

Pergunta 133.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. b. NÍVEL 2 – Verificação Funcional e Usabilidade - Pagina 11 ""Em caso de aprovação – somatória dos pontos igual ao superior a 6.115 – proceder a continuidade dos testes (Nível 3);""" "Neste nivel temos 728 pontos a verificar de forma conjunta como SMGO, no caso de obter em todos eles uma pontuação de 8 pontos (BOM) o total da pontuação seria de 5824 pontos, portanto, mesmo sendo (BOM = 8) é insuficiente para atingir os 6.115 pontos conforme é exigido para passar ao nivel 3. A regua definida é essa mesma? Imaginemos que existe um fornecedor para um determinado modulo, o qual atinge sua maxima nota tecnica possivel, mas quando é somado o resto da nota tecnica alcançada pelo demais modulos do SMGO não se atinge a nota tecnica minima requerida de 6115 pontos, isto demostraria que aquele fornecedor que alcançou a nota tecnica maxima não passaria a certificação junto com os outros. Portanto, isto não seria uma razão relevante para pensar que seria conveniente realizar as certificações por modulos?"
Resposta 133.: A critério da Pessoa Jurídica Gerenciadora, o SMGO poderá ser contratado por módulos, com diferentes fornecedores, desde que as condições técnicas mínimas exigidas sejam atendidas e o preço se mostre vantajoso. Evidentemente deverá haver integração entre todos os módulos.

Pergunta 134.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. c. NÍVEL 3 – Verificação de desempenho - Pagina 11 ""iii. O entregável deste Nível 3 será um relatório indicando o atendimento os requisitos de desempenho."""" Não fica claro como vai ser avaliado pelo laboratorio, existe alguma planilha interna? Como vai ser garantido que a pontuação for feita com o mesmo critério para todos os fornecedores que irão se certificar?
Resposta 134.: A SPTrans fará o acompanhamento e fiscalização, juntamente com a Pessoa Jurídica Gestora, de modo a evitar qualquer conflito ou má interpretação das regras estabelecidas no Edital.

Pergunta 135.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. d. NÍVEL 4 – Verificação de Protocolo Aberto: pag 12" A avaliação do NIVEL 4 não aplica ao modulo de Planejamento, é correto? Mesmo o Planejamento seja parte do SMGO, a integração a ser apresentada é com outros modulos do SMGO, é correto?
Resposta 135.: Sim, é correto.

Pergunta 136.: ANEXO VII - CADERNO III 4-DOCUMENTAÇÃO- Pagina 12 "Não foi detectado a existencia de algum requisito sobre os profissionais que irão a implantar, realizar os treinamentos e dar o serviço de manutenção do sistema SMGO durante a concessão do contrato, citando exemplos como: -Presença em clientes no Brasil já implantados, considerando evidencias concretas dos modulos que compõem o SMGO. -Experiência de trabalho contando com escritorio tecnico no Brasil. -Experiência em clientes de grande porte (superior a 6000 ônibus) no mesmo modal e outros tipos de modais. -Exigências de idioma, não estão exigindo que os tecnicos que irão fazer a implantação dos software dominem perfeitamente o portugues (Brasil) ou tenham experiência demostrada em implantações a través de atestados emitidos pelos proprios clientes de mesmo porte do que o caso de São Paulo. -Náo esta sendo determinado que a/as empresa/s que irão fazer a manutenção do SMGO esteja/m localizada/s em Sao Paulo ou no minimo no Brasil. -De que forma será garantido que as empresas que irão participar tem conhecimento da realidade do Brasil chamada de ""tropicalização"")? Entendemos que estes podem fazer parte e devem ser pontuados no proceso de homologação com um diferencial que dem maiores garantias de competencia tecnica. Não seria importante solicitar ao fornecedor do SMGO comprovação documental de registro dos funcionarios com certificados aptos que desempenharão as tarefas? Exemplo: a) Comprovante de graduação de nível superior abrangendo alternativamente os cursos de bacharelado em Ciências da Computação, Sistemas de Informação, Engenharia de Computação e Engenharia de Software e de licenciatura em Computação reconhecido pelo MEC, do responsável técnico do objeto contratado. "
Resposta 136.: O Anexo VII contém todas as exigências técnicas da SPTrans, além da obrigatoriedade de certificação. Cumpre ressaltar que a aquisição do sistema será de responsabilidade da Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias.

Pergunta 137.: ANEXO VII - CADERNO III 4-DOCUMENTAÇÃO- Pagina 13 "- Como parte da entrega de documentação, é requerido um atestado de capacidade tecnica de apenas 1000 veiculos, sendo o caso do Transporte Publico de onibus de São Paulo, (14000 veiculos) esse numero é bem inferior à realidade dando lugar um risco de ineficiencia tecnica. Não seria conveniente aumentar essa regua? - Por outra parte, não é preciso colocar uma data de validade destes atestados e que ainda estao vigentes? "
Resposta 137.: A SPTrans mantém o critério.

Pergunta 138.: ANEXO VII - CADERNO III "4-DOCUMENTAÇÃO - Pagina 13 "Indicação do responsável que deverá ter pleno conhecimento das documentações relativas ao Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional (Item 7 do Anexo VII); além de conhecimento técnico para que este possa ser contatado em quaisquer situações durante o processo de certificação e sua respectiva atuação."""" No processo de Certificação, como será determinado um responsavel para o SMGO sendo que a solução total é completada por varios modulos de fornecedores diferentes? Sugere-se que deve existir um responsavel tecnico de cada modulo que compõe o SMGO que possa auxiliar no processo de certificação e homologação.
Resposta 138.: A Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias cuidará da questão mencionada.

Pergunta 139.: ANEXO VII - CADERNO III 6-DESEMPENHO - Pagina 58 "Esta descrito que para os testes de desempenho será simulada uma utilização da solução por um periodo continuo de 7 (sete) dias para CARGA BAIXA, 12 (doze) horas para CARGA TOTAL e 15 (horas) para CARGA ELEVADA. Sendo um caso em Dias e outro em Horas, estão corretas as magnitudes? Por outra parte esta sendo exigido fazer testes de desempenho (Nivel III) com 14000 veiculos quando na documentação a ser apresentada é exigido atestados com apenas 1000 veiculos. "
Resposta 139.: A SPTrans mantém o critério adotado no Edital.

Pergunta 140.: ANEXO VII - CADERNO III 8-DISPOSIÇOES FINAIS - Pagina 62. "Segundo o Caderno III, a nota minima para certificar o SMGO esta fixada em 6115 pontos.
Imaginemos varias soluções se certificando, onde em uma solução A) de SMGO na parte de Planejamento obtem apenas 100 pontos e sumando os pontos do resto dos modulos, se chega aos 6300 pontos. Por outra parte, uma outra solução de SMGO B) com outro modulo de Planejamento obtem 1100 pontos e o resto dos modulos 5000 pontos, isto da um total de 6100. Conforme esta escrito, a solução B) estará descartada, contudo o modulo de Planejamento da solução B) e melhor por tirar uma maior apuração. Como estão pensando garantir que todos os modulos da solução pelo menos obtenham un minimo de pontuação para atender as exigências? Uma sugestao é criar uma pre-certificação onde o laboratario avalie os diferentes modulos que irão compor no final a solução total SMGO que antenda e se adecue da maior forma às exigencias e realidade do Transporte Publicos de Onibus em São Paulo, sempre mantendo no final o criterio tecnico-economico."
Resposta 140.: A critério da Pessoa Jurídica Gerenciadora, o SMGO poderá ser contratado por módulos, com diferentes fornecedores, desde que as condições técnicas mínimas exigidas sejam atendidas e o preço se mostre vantajoso. Evidentemente deverá haver integração entre todos os módulos.

Pergunta 141.: ANEXO VII - CADERNO III 8-DISPOSIÇOES FINAIS - Pagina 62 "Se sabe que os fornecededores candidatos primeiramente obtem a nota após superados os niveis da certificação, portanto em que momento será apurada a nota Tecnica - Economica? Como, onde e quando será esse processo de escolha segundo esta formula? Quem participará dessa escolha e decisão? NF = Nota Final NT = Nota Técnica = Pontuação Obtida / Pontuação Máxima do Edital NP = Nota de Preço = Preço Mínimo dentre os fornecedores / Preço Ofertado NF = (0,7 x NT) + (0,3 x NP)."
Resposta 141.: A Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias cuidará da questão mencionada.

Pergunta 142.: ANEXO VII - CADERNO III 8-DISPOSIÇOES FINAIS - Pagina 62"-Como irá se garantir que um fornecedor obtenha a mesma pontuação num laboratorio (LTD) ou em outro? - Conforme esta escrito no Caderno III, qualquer fornecedor pode certificar a sua solução em todos os laboratorios, é correto?
Resposta 142.: O fornecedor escolherá um único laboratório.

Pergunta 143.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "9.3 - Modo de ImplantaçãoO - Pagina 72. Todos os programas, adequações ou aplicativos escritos especificamente para o SMGO da SPTrans, deverão ser entregues em forma de ESCROW, juntamente com a respectiva documentação e códigos fonte, propiciando a SPTrans autonomia técnica e segurança para a manutenção dos mesmos, cedendo obrigatoriamente o direito de uso por no mínimo 05 (cinco) anos após o término dos Contratos de Concessão e a respectiva Sociedade de Propósito Específico. A conta de garantia é de responsabilidade do Fornecedor do SMGO."""" "Segundo o descrito, é requerido que o codigo fonte seja aberto ao cliente. Em quais circunstancias sera entregue? Entendemos que o codigo fonte deverá ser

depositado é custodiado em um notário e só poderia ser resgatado em certas ocasões que não estão bem claras ou definidas, como por exemplo: - Falência do fornecedor ou causa maior - Os softwares são sistemas normalmente estándares onde essa customização faz parte do código fonte matriz, sendo impossivel entregar só uma parte do codigo fonte sem entregar o resto do codigo fonte do sistema raiz.. O codigo fonte faz parte do Know How de qualquer empresa de tecnologia."
Resposta 143.: A Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias cuidará da questão mencionada.

Pergunta 144.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. Planejamento - Pagina 91 a. Planejamento Estratégico dos Transportes. Geração das viagens: definição da quantidade e volume de oferta. A partir dos dados disponíveis da distribuição da população no território, da estrutura da atividade econômica, da atividade educacional e social, os centros comerciais, as estatísticas de mobilidade urbana, etc., deve estimar as demandas e calcular as viagens necessárias e a distribuição nas zonas, concessões e garagens."""O requisito de Planejamento Estratégico se apresenta como uma funcionalidade desejavel mais do que necessario para atender as expectativas de planejamento e controle do transporte publico de São Paulo. Este tipo de funcionalidade encarece o custo do sistema e sendo que foi diminuido o orçamento para o SMGO (segundo Anexo VI), se aprecia como um requisito suplementar sendo suficiente contar com funcionalidades de calculo de demanda a partir da coleta de estudos e dados previos, alimentado pelo proprio sistema de controle e bilhetagem, para definir o volume de viagens a ser ofertado.
Resposta 144.: A SPTrans mantém os valores de referência estabelecidos no Edital contemplando todos os módulos.

Pergunta 145.: ANEXO VII: SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL7.2.2. Planejamento - Pagina 92 "Conforme está detalhado não se trata só de uma solução para o organismo regulador que vai gerar a OSO, senão que tambem é preciso disponibilizar o sistema para as concessionárias que deverão gerir essa OSO atraves de una oferta de serviço programada com um quadro de horário (escala e recursos), portanto seria uma solução operadora, é correto? - O sistema tambem deve ter o modulo de alocação de tripulantes, é correto? - E tudo deve ser integrado e otimizado, é correto?"
Resposta 145.: O Anexo VII contempla todas as funcionalidades que serão exigidas do sistema, assim como os critérios de testes e aprovação.

Pergunta 146.: ANEXO VII: SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. Planejamento - Pagina 92 b. Planejamento Operacional dos Transportes. A programação operacional, estipulando intervalos de partida nas diferentes faixas horárias do dia e a frota necessária, terá uma referência elaborada pela SPTrans e será ajustada a partir de sugestões dos próprios operadores, obedecidas as premissas utilizadas para o planejamento da rede – nível de qualidade dos serviços, intervalo máximo entre partidas, nível máximo de ocupação."""" "Segundo o detalhado, a SPTRANS fará propostas de planejamento das partidas (carta horária) realizando calculos a partir de dados organizados de demanda, e as concessionárias receberão essas propostas podendo ajustar essas cartas horarias a serem operadas. Como continua o processo? - Quais são as responsabilidades de SPTRANS e das concessionarias (GARAGENS) no processo de planejamento? Quem define, propõe, aprova certos dados ou não?"
Resposta 146.: A SPTrans é quem define as Ordens de Serviço de Operação, as quais podem receber propostas de ajustes pelas Concessionárias, as quais serão analisadas pela SPTrans e aprovadas ou não.

PREFEITURA DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

Pergunta 147.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL"7.2.2. - Planejamento - Pagina 92 ""O módulo de planejamento operacional dentro do sistema central deverá permitir que a área responsável pela geração da oferta o faça mediante a disponibilidade da rede de transporte e de recursos de operação, com destaque para a tripulação embarcada e os veículos. Ao tomar esses como restrições quantitativas a uma programação elaborada, a qualidade da prestação de serviço, já apontada nesse item como um dos objetivos da gestão do sistema de transporte público municipal estará condicionado aos seus usos ótimos. A SPTRANS na função de emissão das OSOs e gerador de oferta limita-se a dimensionar e planejas a tripulação embarcada (motoristas e cobradores)? Quem dimensiona e planeja a tripulação (motoristas e cobradores) são as concessionárias, é correto? A SPTRANS deve aprovar a programação de mão de obra por parte das concessionárias?
Resposta 147.: O dimensionamento e alocação da tripulação é de responsabilidade das Concessionárias, desde que atendidos os requisitos legais.

Pergunta 148.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 93. Parada de abastecimento: local onde exista a possibilidade de abastecimento do veículo."""Quando se nomeia as paradas de abastecimento, não está se especificando que deve existir um controle do tempo mín/max de carga de combustível, sendo desta forma permitido identificar as paradas onde fazer o abastecimento.
Resposta 148.: O Anexo VII prevê que esses pontos sejam cadastrados e identificados no sistema.

Pergunta 149.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 93. b. Planejamento Operacional dos Transportes. Sistematicamente, esse módulo deverá ser alimentado pelo cadastro unificado, que entregará as restrições quantitativas de demarcação da atuação; deverá apresentar como saída uma oferta de serviço programada para o módulo de operação, com quadro horário e escala de recursos (tipo de veículo, prefixo, tripulação, garagem respectiva, linha e viagem designadas); e deverá ser realimentado pelas saídas do módulo de controle, que apresentará as variáveis operacionais para a delimitação da programação otimizada. Variáveis não entregues pelo módulo de controle deverão ser obtidas diretamente pelo módulo de planejamento.""Segundo a parte final do texto citado, quais são as variaveis operacionais que eventualmente deveriam ser obtidas pelo Modulo de Planejamento?
Resposta 149.: Consideramos que todos os requisitos estão especificados no Anexo VII.

Pergunta 150.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 93b. Planejamento Operacional dos Transportes. o Alocação ótima de recursos de forma a atender uma programação horária delimitada;""" "- Segundo a parte final do texto citado, a que se refere com recursos? Frota e/ou mão de obra? - Alocação de recursos é feita pelas concessionarias das garagens? - A quem cabe a responsabidade da alocação de recursos? Intervem a SPTRANS neste processo de alocação? - O processo de alocação de recursos é apenas logico ou nomeado?"
Resposta 150.: A alocação de frota e recursos humanos é de responsabilidade das Concessionárias.

Pergunta 151.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 95. Aperfeiçoar as funções de agendamento, alocação de tripulação, horas-homem, minimizar o uso de horas extras, o uso de operadores de tempo parcial.""" Dentro do cálculo de serviços não se faz referência à possibilidade de agrupar os diferentes tipos de turnos por grupos para estabelecer restrições como o número mín/max de serviços. Não seria interessante incluí-lo?

Resposta 151.: Entendemos que os requisitos estão perfeitamente especificados.

Pergunta 152.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "8.5. Requisitos da Infraestrutura de Comunicação de Dados - Pagina 145 ""Quando o novo Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional estiver contratado, o licenciamento envolvido também será de total responsabilidade da , bem como a contratação de Suporte Técnico de terceiro nível e Manutenção do Software (correções de falhas e atualizações de versões).""No lugar do documento citado, percebe-se uma virgula sem deixar em claro de quem será a responsabilidade do licenciamento envolvido para o SMGO. Precisa-se esclarecimento.
Resposta 152.: Serão de responsabilidade da empresa Contratada (fornecedor do sistema).

Pergunta 153.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "9.1 - Cronograma - Pagina 180. ""Os prazos para realização dos testes exigidos para a certificação e homologação dos equipamentos embarcados, serão contados a partir da assinatura dos contratos de Concessão. Serão emitidas Ordens de Serviço específicas para a implantação dos equipamentos embarcados e da infraestrutura das garagens, observando os prazos do cronograma acima. O apartado indicado só menciona o prazo de realização da certificação e homologação dos equipamentos embarcados, porem não se indica se o mesmo prazo e condição é tambem para o SMGO. Pode-se esclarecer? Segundo o apartado citado, não se percebe clareza de que as ordens de serviços que serão emitidas sejam tambem para a implantação do SMGO. Pode-se esclarecer?"
Resposta 153.: As Concessionárias, por intermédio da Pessoa Jurídica Gerenciadora, tem o prazo de 18 meses para implantar o SMGO. O não atendimento desse prazo resultará em penalidades definidas no Edital.

Pergunta 154.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "9.2 - Investimento e Custeios - Pagina 182. ""Nota: a manutenção do SMGO engloba a manutenção preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa, incluindo a atualização tecnológica progressiva do sistema e das licenças de uso. 9.2 - Investimento e Custeios - Pagina 182 e 183. Estão incluídas todas as customizações necessárias para atendimento das funcionalidades especificadas neste documento, bem como a manutenção preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa dos softwares, atualização anual das versões das licenças de uso, durante toda a vigência dos contratos de Concessão."""" "Não esta definido qual é o escopo dos tipos de manutenções requeridos: preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa dos softwares. Normalmente a manutenção adaptativa tem a ver com novas funcionalidades ou adaptações de funcionalidades existentes que devem ser mensuradas em esforço devido ao tipo de alteração ou tipo de funcionalidades a serem desenvolvidas. Devido a que o orçamento para a manutenção é limitado, o tipo de manutenção adaptativa deveria estar fora do escopo. No entando, pode ser esclarecido o que é manutenção adaptativa?
Resposta 154.: A manutenção dos softwares engloba todos os tipos de existentes: preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa.

Pergunta 155.: "ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. "9.1 - Cronograma - Pagina 180. 9.3 - Modo de Implantação - Pagina 187. Foi estimado que a equipe técnica de treinamento do fornecedor consumirá 1.000 homens-hora por mês, durante um período de 24 meses." "Segundo o apartado 9.1 o treinamento é definido até o 18' mês, contudo no apartado 9.3 encontra-se detalhado que o treinamento é por 24 meses. - O treinamento não deveria ser pelo prazo de 18 meses segundo a duração definida para implantação do projeto? "
Resposta 155.: Trata-se de uma estimativa. O Plano de Treinamento deverá ser apresentado pelo fornecedor para avaliação e aprovação da Pessoa Jurídica Gerenciadora, e será fiscalizado pela SPTrans.

PREFEITURA DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

Pergunta 156.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. "9.3 - Modo de Implantação - Pagina 187. Foi estimado que a equipe técnica de treinamento do fornecedor consumirá 1.000 homens-hora por mês, durante um período de 24 meses. "Entendemos que a quantidade de 1000 horas mensal durante o periodo de 24 meses é uma estimativa e que isto será consensuado no momento da contratação do SMGO e em função do escopo de treinamento e recursos a serem formados, é correto? - Existe alguma restrição de como deve se desenvolver o treinamento para os diferentes grupos de usuarios? Que quantidades de usuarios deven ser formados? (Operadores e Analistas do COP de SPTRANS, Operadores e Analistas das garagens Concessionárias, Corpo Gerencial das Concessionárias, Corpo Gerencial da SPTRANS). - Entende-se que a forma de dar o treinamento é proposta pelo fornecedor do SMGO sendo possivel reunir varios grupos de um mesmo tipo para ministrar o treinamento do SMGO.
Resposta 156.: Trata-se de uma estimativa. O Plano de Treinamento deverá ser apresentado pelo fornecedor para avaliação e aprovação da Pessoa Jurídica Gerenciadora, e será fiscalizado pela SPTrans.

Pergunta 157.: ANEXO VIII - 8D "CLAUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO - 3.1. ""As Ordens de Serviço para o item 1.1.1. e subitens, serão emitidas no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da assinatura do contrato de concessão. Anexo VIII–8-A. - 17.3.1. Fiscalizar o processo de seleção e contratação dos fornecedores;"" " "A Pessoa Juridica Gestora formada a partir da criação do Fundo de Investimento deve necessariamente celebrar um unico contrato com o fornecedor do SMGO completo, ou pode celebrar contrato com cada um dos fornecedores que provisionem os modulos que compõem o SMGO? A pergunta tem a ver com que o SMGO é composto por varios modulos os quais podem ser fornecidos por diferentes fornecedores. Entendemos que pode caber um esquema onde exista uma negociação conjunta entre todos os fornecedores que compõem o SMGO e a Pessoa Juridica Gestora, mas os contratos a serem celebrados precisam ser individuais, cada um com seu faturamento e condições para cada fornecedor."
Resposta 157.: A Pessoa Jurídica Gestora pode firmar diversos contratos.

Pergunta 158.: ANEXO VIII - 8D "CLAUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO - 3.1. ""As Ordens de Serviço para o item 1.1.1. e subitens, serão emitidas no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da assinatura do contrato de concessão Anexo VIII – 8-A. - 17.3.1. ""Fiscalizar o processo de seleção e contratação dos fornecedores; 17.3.2. ""Aprovar os orçamentos e contratos;""" "O citado ponto faz referencia à emissao das OSs no prazo de 5 dias uteis após da assinatura do contrato de Concessão (8A), mas sem que antes se defina uma data maxima em que a Pessoa Juridica Gestora e os fornecedores do SMGO assinem o contrato para implantação de tal sistema. - Existe algum limite de tempo estabelecido para as assinaturas de contrato entre Pessoa Juridica Gestora e os fornecedores so SMGO?"
Resposta 158.: Após a emissão das ordens de serviço, os fornecedores do SMGO terão cronograma e prazos a serem cumpridos.

Pergunta 159.: ANEXO X - 10.3 ESTUDODE VIABILIDADE ECONOMICA. ANEXO IV - 4.5 METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO" "10.3 - Investimento no Sistema de Monitoramento e Sistema de Terminais - Pagina 31. Ano 0 - R$9.000.000. Ano 1 - R$ 36.060.000. Ano 2 - R$ 36.060.000. Anexo IV - Pagina 31. 4.2. ""O valor de investimento - INV com uma Taxa Interna de Retorno - TIR de 9,85%, considerando os investimentos e custos efetivamente realizados, respeitados os limites máximos de valores previstos no Anexo VI , resultando em um valor máximo de R$ 954.500,00 (novecentos e cinquenta e quatro mil e quinhentos reais) por mês a partir da assinatura do contrato da Pessoa Jurídica prevista no Edital."""" "Segundo no Anexo X o valor de R$ 81.120.000 a ser remunerado para o SMGO por parte da Pessoa Juridica

Gestora criada pelo Fundo de Investimentos será parcelado nos primeiros 3 anos, contudo no Anexo IV, o valor mensal para O SMGO esta limitado a R$ 954.500. Como seria efetivamente o cronograma de pagamentos para a implantação do SMGO? Devido a que o projeto de implantação do SMGO esta considerado em até 18 meses (segundo Anexo VII - 9.1 - Cronograma - Pagina 180), isto requere um grande esforço por parte dos fornecedores do SMGO para se auto financiar e poder cumprir com esse prazo de 18 meses assumindo assim um risco muito alto."
Resposta 159.: Os pagamentos dos investimentos referentes ao SMGO serão efetuados ao longo do prazo contratual de 20 anos.

Pergunta 160.: ANEXO III - 3.1. Item 5.2. O Item 5.2. Características Operacionais das Linhas da Rede de Referência apresenta, apartir da página 100, tabelas contendo dados de oferta previstos para a Rede de Referência. Ocorre que os valores apresentados nas colunas "Meias Viagens-Mensal" e "Produção Quilométrica-Mensal" apresentam dados inconsistentes com a metodologia de projeção através dos índices descritos na página51 do mesmo documento, e além disso linhas contendo características semelhantes quanto a extensão e quantidade de meias viagens por tipo dia, apresentam resultados inconsistentes quanto às meias viagens mensais e produção quilométrica mensal. Destacam-se fortes discrepâncias nas linhas de características noturnas em vários lotes. Qual deve ser o entendimento a ser adotado, a metodologia do cálculo ou os resultados apresentados nas referidas tabelas?
Resposta 160.: As colunas “Extensão sentido 2 (km)”, “Meias Viagens Mensal” e “Prod. Quilométrica Mensal” encontram-se corrigidas, conforme Comunicado Nº 008/2019, publicado em 10 de janeiro de 2019. Cabe esclarecer que estes dados não alteram os parâmetros para cálculos de dimensionamento de frota, de partidas e de remuneração das linhas.

Pergunta 161.: ANEXO III - 3.1. Item 5.1 e Item 5.2. O Item5.1. Características Operacionais das Linhas para Início de Operação apresenta, a partir da página 54, tabelas contendo dados de oferta para a Rede de Início de operação e o Item 5.2 Características Operacionais das Linhas da Rede de Referência apresenta, a partir da página 100, dados de oferta previstos para a Rede de Referência. O lote E3 apresenta no Início de Operação uma distribuição de frotas entre dias úteis, sábados e domingos, onde a frota do sábado representa 52% do dia útil e o domingo 33%. As meias viagens do sábado são 66% do dia útil e no domingo 49%. Ocorre que na Rede de Referência a proporção se altera significativamente, passando a frota do sábado a ser 90% do dia útil e do domingo 55%, enquanto que as meias viagens de sábado ficarão em 70% e no domingo 57%. Apesar de existirem alterações no desenho operacional de algumas linhas, a mudança apresenta índices muito diferentes neste lote. Solicitamos seja revisada a situação da Rede de Referência do E3 uma vez que o Edital não informa dados de demandas por linhas neste cenário operacional
Resposta 161.: A Rede de Referência proposta foi elaborada utilizando ferramenta de simulação de rede de transporte multimodal, com metodologia amplamente reconhecida em estudos de redes de transporte em vários países. Os cálculos de frota para cada linha consideraram o uso de famílias de ônibus padronizados (quanto à capacidade) por tipo de linha, com especial atenção para as linhas estruturais, com veículos que visam aumentar o conforto e a oferta de lugares à população. Por ocasião da implantação e quando for o caso, os tipos de veículos fixados poderão ser substituídos seja em razão de padrão operacional ou restrição do sistema viário que dificulte a circulação de veículos de maiores dimensões, sempre sendo recalculadas as frotas de modo a manter o nível de serviço proposto. O dimensionamento da Rede de Referência para sábados e domingos seguiu os critérios estabelecidos no Anexo III-3.1, sendo a oferta dimensionada a partir da demanda de máximo carregamento observada, tipo de veículo adotado, taxa de conforto e intervalo mínimo por tipo de linha e dia da semana. Dessa forma, a classificação descrita no Edital está correta e atende as diretrizes estabelecidas, esclarecendo ainda que a Metodologia de Cálculo para

Dimensionamento das Linhas encontra-se detalhada no item 3.7 do Anexo 3.1. As colunas “Extensão sentido 2 (km)”, “Meias Viagens Mensal” e “Prod. Quilométrica Mensal” encontram-se corrigidas, conforme Comunicado Nº 008/2019, publicado em 10 de janeiro de 2019. Cabe esclarecer que estes dados não alteram os parâmetros para cálculos de dimensionamento de frota, de partidas e de remuneração das linhas.

Pergunta 162.: Anexo 5.1.1 e 5.1.4 "Item de Segurança (7). 7.1 Conectores (a)" "Proposta1: A conexão pneumática utilizada fora da capital de São Paulo é do tipo tipo roscada, material Cobre ou latão, que proporciona maior segurança no engate, reduz o risco da válvula escapar na operação, por motivos de desgaste. Novo texto do item a) Conector pneumático: Conexão de engate rápido ou conexão roscada. Proposta 2: Utilizar o texto da nova versão da NBR15.570, conforme segue: Conexões para reboque Deve ser instalada uma conexão para reboque na parte dianteira. As conexões devem suportar operação de reboque do veículo em ordem de marcha, em rampas pavimentadas que possuam até 6 % de inclinação, além de trajetórias circulares, conforme estabelecido na Seção 18. Para maior segurança nas operações de reboque, o veículo equipado com freio pneumático deve possuir na parte dianteira, em lugar de fácil acesso e com indicação clara, uma tomada para receber ar comprimido e um conector para receber sinais elétricos."
Resposta 162.: Propostas não aceitas, pois é especificado no Manual dos Padrões Técnicos de Veículos que a conexão pneumática deve ser do tipo engate rápido. Essa opção foi adotada para proporcionar mais rapidez e facilidade nas operações de socorro em via pública. As especificações estão conforme a versão da norma ABNT NBR 15.570 em vigor.

Pergunta 163.: Anexo 5.1.1. 10.5. Sistema de Transmissão. Incluir explicitamente a possibilidade de usar transmissão manual.
Resposta 163.: Proposta não aceita, pois existem disponíveis no mercado três tipos de transmissão, sendo elas a mecânica, automática e automatizada, o Manual dos Padrões Técnicos de Veículos contempla exatamente estes três tipos, uma vez que deixa claro a obrigatoriedade da automática para os veículos do tipo Padron, Articulado e Biarticulado. Já para os veículos do tipo Miniônibus, Midiônibus e Básico, recomendam-se a automática e/ou admitem-se a automatizada, logo, se estes veículos forem fabricados originalmente com transmissão mecânica, os outros dois tipos são considerados opcionais.

Pergunta 164.: CCO01_2015_Edital. CCO02_2015_Edital. Item 3.40.1.1. Grupo Estrutural. Articulação Regional" "Sugestão de novo ramp-up que torna mais factível a introdução de veículos com tecnologia de propulsão alternativa e não poluente."

PREFEITURA DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

	Atual MP	Sugerido MP	Atual Nox	Sugerido Nox	Atual CO2	Sugerido CO2
1	24,8%	24,8%	20,5%	20,5%	13,6%	13,6%
2	33,9%	33,9%	27,5%	27,5%	15,3%	15,3%
3	39,1%	39,1%	32,1%	32,1%	18,0%	18,0%
4	61,7%	61,7%	53,2%	45,0%	31,7%	22,2%
5	78,8%	66,8%	68,3%	52,7%	38,1%	26,5%
6	82,6%	69,6%	73,2%	57,9%	44,9%	29,8%
7	85,3%	73,7%	77,9%	65,4%	47,7%	34,8%
8	87,6%	82,0%	84,3%	77,5%	48,7%	52,2%
9	90,3%	90,4%	89,7%	89,7%	50,4%	50,4%
10	90,8%	90,1%	90,2%	89,7%	55,3%	55,3%
11	91,3%	91,2%	90,7%	92,0%	60,3%	60,3%
12	91,7%	93,4%	91,3%	95,4%	65,3%	65,3%
13	92,2%	94,4%	91,8%	96,0%	70,2%	70,2%
14	92,7%	96,5%	92,3%	97,9%	75,2%	75,2%
15	93,1%	97,2%	92,9%	98,4%	80,1%	80,1%
16	93,6%	97,9%	93,4%	98,8%	85,1%	85,1%
17	94,1%	97,9%	93,9%	98,8%	90,1%	90,1%
18	94,5%	99,1%	94,5%	99,5%	95,0%	95,0%
19	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

	igual
	sugestão

Resposta 164.: Propostas não aceitas. As tabelas constantes no edital, com metas de redução de emissões, foram elaboradas com base em tecnologias atualmente existentes e disponíveis no mercado, considerando a composição da frota do sistema e renovação anual em função da vida útil dos veículos. Além da proposta apresentada não discriminar as tecnologias utilizadas, o ramp-up das tabelas sugeridas tende a postergar a redução das emissões de poluentes para o final do ciclo de 10 anos, estabelecido na Lei 16.802 de 18 de Janeiro de 2018, não sendo favorável, do ponto de vista ambiental, para a Cidade de São Paulo. Novas tecnologias que possam surgir no período de vigência do contrato e possuam potencial de alterar o panorama de simulação utilizado para a criação da tabela, poderão ser apresentadas ao Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, instituído pelo artigo 50, § 6º, inciso II, da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009 que estabelece a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, na redação conferida pelo artigo 1º da Lei nº 16.802, de 18 de janeiro de 2018.

Pergunta 165.: CCO03_2015_Edital "Item 3.40.1.1. Grupo Distribuição""Sugestão de novo ramp-up que torna mais factível a introdução de veículos com tecnologia de propulsão alternativa e não poluente."

PREFEITURA DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

	Atual	Sugerido	Atual	Sugerido	Atual	Sugerido
	MP	**MP**	**Nox**	**Nox**	**CO2**	**CO2**
1	26,3%	13,3%	17,4%	9,8%	1,2%	1,2%
2	39,9%	19,5%	26,3%	14,3%	1,2%	1,2%
3	62,9%	38,3%	46,6%	28,1%	1,2%	1,2%
4	67,0%	67,4%	49,5%	49,4%	1,2%	1,2%
5	71,6%	68,2%	57,2%	51,5%	10,4%	10,4%
6	76,0%	71,1%	64,4%	57,1%	19,6%	19,6%
7	81,6%	77,0%	73,5%	67,1%	32,2%	32,2%
8	86,4%	81,5%	82,5%	74,9%	41,9%	41,9%
9	90,7%	90,7%	93,0%	93,3%	50,4%	50,4%
10	91,1%	91,1%	93,2%	93,3%	55,3%	55,3%
11	91,5%	91,5%	93,4%	93,3%	60,3%	60,3%
12	92,0%	92,0%	93,6%	93,3%	65,3%	65,3%
13	92,4%	92,4%	93,8%	93,3%	70,2%	70,2%
14	92,8%	92,8%	94,0%	93,3%	75,2%	75,2%
15	93,3%	93,3%	94,2%	94,2%	80,1%	80,1%
16	93,7%	93,7%	94,4%	94,4%	85,1%	85,1%
17	94,1%	94,1%	94,6%	94,6%	90,1%	90,1%
18	94,6%	94,6%	94,8%	94,8%	95,0%	95,0%
19	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

igual
sugestão

Resposta 165.: Propostas não aceitas. As tabelas constantes no edital, com metas de redução de emissões, foram elaboradas com base em tecnologias atualmente existentes e disponíveis no mercado, considerando a composição da frota do sistema e renovação anual em função da vida útil dos veículos. Além da proposta apresentada não discriminar as tecnologias utilizadas, o ramp-up das tabelas sugeridas tende a postergar a redução das emissões de poluentes para o final do ciclo de 10 anos, estabelecido na Lei 16.802 de 18 de Janeiro de 2018, não sendo favorável, do ponto de vista ambiental, para a Cidade de São Paulo. Novas tecnologias que possam surgir no período de vigência do contrato e possuam potencial de alterar o panorama de simulação utilizado para a criação da tabela, poderão ser apresentadas ao Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, instituído pelo artigo 50, § 6º, inciso II, da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009 que estabelece a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, na redação conferida pelo artigo 1º da Lei nº 16.802, de 18 de janeiro de 2018.

Pergunta 166.: ANEXO 8.B No item 1.2.1 Primeira Fase Na tabela demonstrada nas páginas 12/114 e 13/114, temos as seguintes denominações de linhas compondo o Lote AR0

CÓDIGO	DENOMINAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	LOTE	TECNOLOGIA	FROTA PICO DA MANHÃ	REGIÃO
1.00.90	STA. MARGARIDA MARIA - PÇA. DA REPÚBLICA	TRÓLEBUS	ARO	TRÓLEBUS	7	CENTRO
1.02.93	JD. VL. FORMOSA - PÇA. DA REPÚBLICA	TRÓLEBUS	ARO	TRÓLEBUS	10	CENTRO
1.02.95	TERM. VL. CARRÃO - PÇA. DA SÉ	TRÓLEBUS	ARO	TROLEBUS (15M)	32	CENTRO
1.02.96	TERM. SÃO MATEUS - TERM. PQ. D. PEDRO II	TRÓLEBUS	ARO	TRÓLEBUS (15M)	50	CENTRO
1.02.98	TERM. VL. PRUDENTE - TERM. PQ. D. PEDRO II	TRÓLEBUS	ARO	TRÓLEBUS (15M)	20	CENTRO
1.03.92	GENTIL DE MOURA - PÇA. DA SÉ	TRÓLEBUS	ARO	TRÓLEBUS (15M)	25	CENTRO
2.00.99	TERM. PQ. D. PEDRO II - TERM. BANDEIRA	TRÓLEBUS	ARO	TRÓLEBUS (15M)	10	CENTRO
2.22.97	TERM. SÃO MATEUS - TERM. PENHA	TRÓLEBUS	ARO	TRÓLEBUS	40	CENTRO
3.00.16	MACHADO DE ASSIS - CARDOSO DE ALMEIRA	TRÓLEBUS	ARO	TRÓLEBUS	9	CENTRO

5.02.14	SÃO MATEUS - TERM. PQ. D. PEDRO II	TRÓLEBUS	ARO	TROLEBUS	6	CENTRO
N401-11	TERM. VL. CARRÃO - PÇA. DA SÉÃO - PQ. D. PEDRO II	SERVIÇO NOTURNO	ARO	TRÓLEBUS	-	LESTE
N404-11	TERM. SÃO MATEUS - TERM. PENHA	SERVIÇO NOTURNO	ARO	TRÓLEBUS	-	LESTE

Nesta tabela, podemos observar que a linha 5.02.14 (São Mateus – Term. Pq. D. Pedro II), consta como tecnologia TRÓLEBUS, porém a mesma ATUALMENTE por trafegar no mesmo itinerário da linha 1.02.96 e precisar atender pontos de parada localizados no lado esquerdo na RUA DO GASÔMETRO E AV. RANGEL PESTANA, necessitando portanto ser operada com Trólebus (15M), pelo fato de que os veículos Trólebus (13M) da frota pública não possuírem porta esquerda. "PERGUNTA 1: Esta linha 5.02.14 (São Mateus – Term. Pq. D. Pedro II) vai permanecer com o mesmo trajeto atual da linha 2290-21 (São Mateus – Term. Pq. D. Pedro II) que opera com veículos com porta esquerda, ou ter seu trajeto alterado e operar com veículos Trólebus (13M)?

Resposta 166.: Os trajetos propostos para cada linha da Rede de Referência estão representados em arquivos digitais (GOOGLE_EARTH / MAPINFO / SHAPE) no Anexo III – Especificação e Avaliação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo (3.1. Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo - Mapas das Linhas da Rede de Referência). Os pontos de parada existentes ao longo do itinerário de cada linha deverão ser atendidos de modo a preservar o padrão atual de atendimento aos usuários, e na fase de transição serão estabelecidas as diretrizes operacionais necessárias para atingir este objetivo.

Pergunta 167.: ANEXO 8.B No item 1.2.1 Primeira Fase "PERGUNTA 2: Na terceira fase de implantação da Nova Rede de Referência, a linha 1.02.08 (Term. Penha – Term. Pq. D. Pedro II) vai operar com veículos de tecnologia Trólebus no Lote AR0, onde atualmente, parte do trecho do itinerário desta linha localizado na Av. Celso Garcia, compreendido entre as Ruas Antonio de Barros e Cesário Galero NÃO POSSUI REDE AÉREA INSTALADA; Quando este trecho da Av. Celso Garcia terá a rede aérea instalada para operacionalizar a frota TRÓLEBUS?

Resposta 167.: O trajeto proposto para a linha em referência prevê a utilização da rede aérea existente, inclusive no trecho citado já opera a linha 342M (Term. São Mateus / Term. Penha), a qual utiliza veículos trólebus. Na fase de transição serão adotadas as medidas e intervenções necessárias de modo a eliminar descontinuidades na rede aérea.

Pergunta 168.: ANEXO 8.B No item 1.2.1 Primeira Fase "PERGUNTA 3:Ainda com referência a linha 1.02.08 (Term. Penha – Term. Pq. D. Pedro II) que na terceira fase de implantação da Nova Rede de Referência vai operar com veículos de tecnologia Trólebus no Lote AR0, ATUALMENTE o trajeto e operador pela linha 390E-10 com veículos com tecnologia Diesel e atende pontos de paradas localizados no lado esquerdo na RUA DO GASÔMETRO E AV. RANGEL PESTANA, sendo que os atuais veículos TRÓLEBUS (13M) da frota pública não possuírem porta esquerda, onde apenas os veículos TRÓLEBUS (15M) da frota pública possuem a porta do lado esquerdo, onde, perguntamos se a tecnologia que irá operar a linha 1.02.08 (Term. Penha – Term. Pq. D. Pedro II) será alterada para TRÓLEBUS (15M) ou vai se abrir a porta esquerda nos atuais TRÓLEBUS (13M) da frota pública."

Resposta 168.: Conforme explicitado na resposta à pergunta 1, os trajetos propostos para cada linha da Rede de Referência estão representados em arquivos digitais (GOOGLE_EARTH / MAPINFO / SHAPE) no Anexo III , e todos os pontos de parada existentes ao longo do itinerário de cada linha deverão ser atendidos de modo a preservar o padrão atual de atendimento aos usuários. Na fase de transição serão estabelecidas as diretrizes operacionais necessárias para atingir este objetivo.

Pergunta 169.: ANEXO 8.B No item 1.2.1 Primeira Fase "PERGUNTA 4: A quantidade de veículos Trólebus 13 Metros que ultrapassarem os 8% (oito pontos percentuais) determinados

como Reserva Técnica serão baixados e devolvidos ao poder público ou ficarão compondo a frota operacional da empresa que estiver operando o Lote AR0, sem cobrar aluguel?
Resposta 169.: Nesse caso o veículo não deverá ser devolvido e será mantida a cobrança de aluguel, especificamente para o lote AR0 a reserva técnica será de 8% do total da frota, podendo eventuais diferenças por tipologia serem compensadas com a frota própria.

Pergunta 170.: Anexo 5.2.1. Infraestrutura de garagem. "A fim de comprovar a regularização do imóvel perante os órgãos públicos e permitir a verificação das suas conformidades, a Empresa Operadora deve enviar à SPTrans cópias dos seguintes documentos: i. Planta de Aprovação ou planta baixa detalhada e atualizada contendo todas as edificações com respectivas dimensões; ii. Planta de Regularização; (a) Este documento deve ser anexado no caso de edificações que passaram por processo de anistia, ou alteração de área existente na planta de aprovação; iii. Alvará de Licença de Localização e Funcionamento; iv. Auto de Verificação de Segurança (AVS) ou certificado de manutenção; (a) Documento emitido pelo CONTRU v. Alvará de funcionamento para equipamentos como tanques e bombas; (a) Documento emitido pelo CONTRU. vi. Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros – AVCB; vii. Planta detalhada e declaração de que há nas áreas de lavagem de peças, chassi e ônibus, sistema de drenagem e de escoamento de águas servidas com retenção e separação de dejetos como óleo e outras substâncias, de modo a evitar seu lançamento na rede pública de esgoto e na galeria de águas pluviais; viii. Capa do último IPTU, ou seja, do exercício vigente; ix. Licenciamento Ambiental de postos de combustíveis (conforme Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA nº 273, de 29 de novembro de 2000); x. Outorga de Direito de Uso de Recursos Hídricos Subterrâneos (quando aplicável), emitido pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE; e xi. Outorga de Licença de Execução de Poço Tubular Profundo (quando aplicável), emitido pelo DAEE."
PERGUNTA ...: Considerando que nesta data a empresa atual locadora da garagem destinada ao Lote AR0 (Garagem Tatuapé) não dispõe do requisitado no Anexo 5.2.1 – Infraestrutura de Garagem no item “i” (Planta de Aprovação ou planta baixa detalhada e atualizada contendo todas as edificações com respectivas dimensões) que entendemos ser de responsabilidade do locador, a quem cabe a responsabilidade e os custos sobre a regularização cadastral requerida no anexo 5.2.1, itens 4.2 i, ii, vii e viii?"
Resposta 170.: Especificamente no caso das garagens públicas, a responsabilidade e os custos da mencionada regularização cadastral são do Poder Concedente.

Pergunta 171.: Anexo VIII – Contratos. "Anexo 8-A – Minuta do Contrato. CLÁUSULA QUARTA- DOS DEVERES DA CONCESSIONÁRIA" "4.1.6 Operar somente com tripulação devidamente cadastrada junto ao Poder Concedente, 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 pela concessionária e o Poder Público, em conformidade como dispositivo no Anexo V-5.4.1 – Procedimentos para Qualificação de Operadores, deste contrato. 4.1.46 A partir da assinatura deste contrato a Concessionária deverá disponibilizar as tabelas de serviço e, diariamente, informar no Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) os recursos destinados a operação – prefixo do veículo, CPF do motorista e CPF do cobrador quando necessário, conforme procedimentos estabelecidos pelo Órgão Gestor.

ITEM	EVENTO OU OCORRÊNCIA	BASE DE CÁLCULO: TARIFA DE ÔNIBUS PÚBLICA VIGENTE NA DATA DA IMPOSIÇÃO DA MULTA

OP-L29	Deixar de informar diariamente, no Sistema integrado de Monitoramento (SIM) os recursos destinados a operação – prefixo do veículo, CPF do motorista e CPF do cobrador quando necessário, conforme estabelecido pelo Órgão Gestor.	125 (cento e vinte e cinco) tarifas por dia.

PERGUNTA...: Se a cláusula 4.1.6 começa dizendo que a empresa operadora do lote deverá ter a tripulação (motorista e cobrador quando necessário), "devidamente cadastrada junto ao Poder Concedente, capacitada e habilitada, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista", qual a necessidade da cláusula 4.1.46, já que os operadores que são destinados para operar a frota cadastrada já estão devidamente cadastrados junto ao órgão gestor?

Resposta 171.: Os deveres estabelecidos no item 4.1.6 da Minuta de Contrato referem-se à fiscalização do Órgão Gestor sobre as obrigações de capacitação e habilitação dos operadores para o exercício da função de operadores do transporte coletivo no âmbito municipal. O item 4.1.46 trata da vinculação de mão de obra aos veículos em operação nos moldes da Operação Controlada existente na situação atual. Esta vinculação visa especificamente facilitar a associação dos dados entre os sistemas de rastreamento da frota (SIM) e de bilhetagem eletrônica (SBE), permitindo o rastreamento das viagens.

Pergunta 172.: Anexo VIII – Contratos. "Anexo 8-A – Minuta do Contrato. CLÁUSULA QUARTA- DOS DEVERES DA CONCESSIONÁRIA. Atualmente o item 4.1.46 é feito através do cadastro dos veículos e operadores (com CPF de motorista e cobrador) apenas para as linhas da Rede da Madrugada, onde este cadastro ocorre anteriormente à saída da frota (até 23:45h) da noite do dia anterior, porém qualquer alteração de prefixo de veículo que for necessária, posteriormente não se consegue escalar novamente este mesmo veículo em outra tabela, ocorrendo isto também com os tripulantes, onde:

PERGUNTA ....: Ocorrerão as mudanças necessárias no sistema de inclusão dos dados no SIM, de modo a não engessar a saída da frota e otimizar a mão de obra encarregada desta nova tarefa diária, nos moldes que possamos primeiramente alocar prefixos de carros e duplas de operadores programados nas tabelas e, posteriormente após a saída da frota, fazermos as devidas atualizações de frota e tripulantes? Bem como, Após a saída da frota e feitas as alterações, haverá também campo para as atualizações que posam ocorrer durante o dia de operação, como realocações e trocas de prefixos de veículos e tripulantes durante a jornada?

Resposta 172.: Para o cadastramento dos operadores no SIM será utilizado o módulo existente, que poderá sofrer adequações ao longo do período do contrato, inclusive para substituição de veículos e/ou tripulação durante a operação em função de eventos operacionais como envolvimento em acidente, defeito e/ou irregularidade, dentre outros.

Pergunta 173.: ANEXO 5.3.1 Procedimentos de Atendimento aos usuários . Tópico 2.1 Sistema de Controle de Tratamento de Reclamações e Sugestões. Nesta tabela, consta que o prazo atual de 10 (dez) dias úteis será alterado para apenas 05 (cinco) dias úteis para que a resposta seja enviada ao órgão gestor, com a inclusão da menção: A RESPOSTA DEVERÁ TER CARÁTER TERMINATIVO (deve contemplar o diagnóstico baseado em dados e informações circunstanciais e as ações adotadas ou medidas e andamento para solucionar a causa ou minimizar os efeitos), onde PERGUNTA ...: Considerando que as empresas terão de convocar o funcionário para esclarecimentos e estabelecer critérios para treinamento de modo a cumprir o CARÁTER TERMINATIVO, não seria mais coerente permanecer com o prazo de 10 (dez) dias para a resposta e cobrar as ações da operadora de modo que a resposta cumpra o CARÁTER TERMINATIVO?

Resposta 173.: No que se refere aos 05 (cinco) dias úteis para apresentação de resposta ao usuário, entenda-se como CARÁTER TERMINATIVO a efetiva resposta à questão apresentada, contendo o diagnóstico e as ações adotadas. Desta maneira mantemos o prazo estabelecido no edital

Pergunta 174.: EDITAL DE LICITAÇÃO 002/15. Capítulo IX. Item 9.4.7. EDITAL DE LICITAÇÃO. Capítulo IX – do conteúdo do envelope 01 – dos documentos para habilitação. Item 9.4.7 Declaração conforme segue - É solicitado a utilização das declarações contidas no Anexo IX. A declaração citada no item 9.4.7.3. Declaração de Disponibilidade e Vinculação da(s) garagem(ns), Anexo IX-9.04 cita apenas os casos de Garagem Própria ou Empresa que irá desapropriar área para instalação de garagem. Não há nenhuma menção na declaração que faça referência à utilização de Garagem pública, como é o caso do Lote AR0 ou outro modelo de declaração para o caso. PERGUNTA ...: Qual modelo de declaração deverá ser utilizada no Lote AR0, já que no Anexo IX-9.04 não há nenhuma menção na declaração que faça referência à utilização de Garagem pública?
Resposta 174.: Deverá simplesmente ser expressamente indicada qual garagem será utilizada.

Pergunta 175.: EDITAL DE LICITAÇÃO 002/15 - Capitulo III . Item 3.35.1.1.1. Edital de Licitação Capitulo III - Item 3.35.1.1.1 - A vida útil estimada dos trólebus é de 15(quinze) anos, podendo ser, excepicionalmente, estendida até 03 (Três) anos, após manifestação formal da concessionária, condicionada a avaliação anual pelo Poder Público dos itens mecânicos e de carroceria, considerando-se especialmente as condições do viário da região onde se instalam a infraestrutura elétrica desse subsistema, e tendo em vista a longevidade dos componentes de tração elétrica. PERGUNTA ...: A vida útil dos trólebus não poderia ser estendida em até 5 (cinco) anos em vez de até 03 (três) anos?
Resposta 175.: Mantido o texto original do edital, que estabelece excepcionalmente a extensão da vida útil em até 03 (três) anos.

Pergunta 176.: Anexo X - Proposta comercial. Anexo 10.1. Manual para preenchimento do Fluxo de caixa - Fluxo de remuneração do lote AR0. Quadro 1 - Distribuição da frota lote AR0. No Anexo 10_1_Manual de Preenchimento / Excel - está demonstrado no Quadro 1 que no ano 1 a empresa ganhadora da licitação deverá adquirir Frota de 44 Trólebus 15 mts a Bateria e com Ar. PERGUNTA ....: Em vez de aquisição de 44 Trólebus 15 mts a Bateria e com Ar, pode-se considerar também como alternativa a aquisição de Trólebus 13 metros a bateria e com Ar?
Resposta 176.: Não, o Anexo 10.1 deve ser preenchido conforme demonstrado no Edital. Na execução do contrato, eventuais alterações na OSO terão seus impactos considerados na remuneração conforme metodologia.

Pergunta 177.: Anexo 8 - C Minuta de regulamento do Fundo; Anexo 8 - D Minuta DE Contrato ADESÃO ENTRE O PODER CONCEDENTE E A EMPRESA CRIADA PELO FUNDO DE INVESTIMENTO EM PARTICIPAÇÃO PARA GERENCIAMENTO DOS OBJETOS ACESSÓRIOS DO EDITAL DE CONCESSÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO Art.29. do 8-C – MINUTA DO REGULAMENTO DO FUNDO DE INVESTIMENTO: "Todas as deliberações das Assembleias Gerais de Cotistas serão tomadas pela maioria dos votos dos cotistas presentes, nos termos deste Regulamento ou da regulamentação aplicável. Parágrafo Único - As matérias referidas nos incisos II, IV, VI e VII do artigo 26 somente podem ser adotadas por votos que representem, ao menos, 50% (cinquenta por cento) das cotas emitidas mais 1 (uma) cota do FUNDO. Já as matérias elencadas nos incisos V, VIII, e IX somente podem ser adotadas por

votos que representem 100% (cem por cento) das cotas do FUNDO. " Considerando a relevância ao transporte municipal do Grupo Estrutural, notadamente por serem os delegatários dos transportes da Linhas Estruturais Radiais; Linhas Estruturais Perimetrais do subsistema Estrutural; Considerando que em virtude da amplitude e tipo de transporte ofertado, os serviços relacionados à administração, operação, manutenção, vigilância e conservação dos Terminais, Expresso Tiradentes, Estação de Transferência, Corredores, Paradas Clínicas e Eldorado, incluindo a aquisição, instalação e manutenção de equipamentos e sistemas de tecnologia da informação, conforme especificações do Anexo XI do Edital e a Operação das Bilheterias dos Terminais e Estação de Transferência, e dos Postos de Atendimento ao Usuário do Bilhete Único, conforme especificações do Anexo XI do Edital ("Objetos Acessórios"); Considerando o disposto na minuta de regulamento do Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, no qual o Grupo Estrutural apenas deterá parcela não majoritária das cotas do Fundo, sendo repartido em até 9 sociedades ou consórcios distintos; Considerando que as principais matérias do Fundo serão decidias por 50%+1 dos quotistas; Considerando que o Fundo foi concebido para investimento em sociedade cujo proposito único é promoção dos Objetos Acessórios, como previsto no Anexo VIII-D ("Sociedade Investida"), atividade extremamente sensível ao transporte público de passageiros em SP, especialmente ao Grupo Estrutural; Considerando que a atual estrutura decisória do Fundo poderá permitir que os quotistas alheios ao Grupo Estrutural poderão decidir por esvaziar os investimentos e fragilizar a governança Sociedade Investida, prejudicando a prestação deste serviço essencial; Considerando que o dever de proteção da prestação dos Objetos Acessórios pela Sociedade Investida é a única razão real de existência do Fundo, entende-se relevante a revisão do regulamento do Fundo para a criação de classe de cotas distintas de quotistas, por meio da qual o Grupo Estrutural seja autorizado a gerir os temas afeitos à Sociedade Investida e a prestação dos Objetos Acessórios, protegendo o transporte e mitigando o risco de que as atividades que o Grupo Estrutural deva realizar fiquem prejudicadas por interesse conflituosos dos demais prestadores do transporte. Confirma este entendimento?
Resposta 177.: Não é cabível a imposição pelo Poder Concedente de criação de quaisquer tipos de classes de cotas distintas entre os quotistas.

Pergunta 178.: EDITAL 9.1.6. Declaração expressa conforme Anexo IX-9.10. de que, se vencedora, e antes da celebração do contrato com o Poder Concedente, providenciará: (...) 9.1.6.3. No caso de sociedade empresária participante individual, optar pela constituição da Sociedade de Propósito Específico - SPE, esta deverá providenciar o seu devido registro mediante a alteração no objeto do seu Contrato Social ou do seu Estatuto Social para naquela fazer constar o específico propósito de execução do serviço concedido. Confrontando este dispostivo com a Declaração do Anexo IX-9.10, não existe declaração que contemple a possibilidade prevista no item 9.1.6.3, ou seja, de que a sociedade empresária participante individual, irá tão somente providenciar o seu registro mediante a alteração do objeto no seu estatuto social para fazer naquele constar o específico propósito de execução do serviço concedido. Na declaração do Anexo IX-9.10 a interessada diz que irá constituir uma SPE ou seja, declara algo que não irá ocorrer na hipótese de optar pela alteração de objeto social. O que a licitante deve fazer nesse sentido?
Resposta 178.: Nos termos do 5.1. do Edital, poderão participar da licitação, pessoas jurídicas ou consórcio de empresas brasileiras cuja natureza e objeto sejam compatíveis com as obrigações e atividades previstas na concessão ora licitada, observadas as disposições contidas na Lei Municipal nº 13.241/01. Desta forma o objeto social da empresa deve ser compatível com o objeto da licitação. A referida declaração (Anexo IX-9.10) trata apenas e tão somente das empresas que venham a participar como Consórcio ou Sociedade de Propósito Específico – SPE.

PREFEITURA DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

Pergunta 179.: Anexo 3.2 ANEXO 3.2 Procedimentos de Avaliação dos Serviços. Índices : ICV/IOP/IPP "Inicialmente cabe esclarecer que o ICV NÃO é um indicador observado diretamente pelo SIM. Suas informações básicas, assim como o ICVr, Índice de Cumprimento de Viagens para o Resam, calculado para o código G 64, são extraídas do SIM, Sistema Informatizado de Monitoramento. Porém, os dados iniciais passam por um tratamento Metodológico voltado para o Gerenciamento do sistema, e não para a fiscalização. Por isso não é recomendável a utilização do indicador voltado ao Gerenciamento dos serviços para uso na Fiscalização das viagens programadas. O ICV considera apenas os eventos válidos monitorados. Para exemplificar, apresentamos a seguir os dados do SIM dos eventos iniciados no dia 01/9/2016 para o sistema de transporte coletivo municipal. Neste dia, para um total de 19.613.033 minutos Programados, 90.6% foram validados e atribuídos a um evento específico como, por exemplo, percurso da garagem ao terminal principal da linha, ou veículo parado na garagem, ou percurso do Terminal Principal ao Terminal Secundário da linha. No entanto, para outros 9.4% dos minutos, não foi possível identificar o evento realizado: São eventos inválidos. Isso se deve principalmente à situação atual precária em que se encontram os Módulos AVLs, que necessitam passar por modernização tecnológica, com o devido período de transição, conforme o item 1 do ANEXO 4.5.1 METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO PARA O INÍCIO DA OPERAÇÃO. 1. DISPOSIÇÕES INICIAIS. 1.1. Em conformidade com o previsto no item 3.1 do Anexo VII, as tecnologias previstas de equipamentos embarcados, adequações do SIM e Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional (SMGO) deverão respeitar a transição de instalação dos equipamentos e seus protocolos de comunicação. 1.2. Considerando que as inovações tecnológicas previstas requerem confiabilidade a ser garantida pelos testes de certificação e homologação, além da implantação, treinamento e respectivas configurações do SMGO, e que tais inovações são importantes instrumentos de medição dos serviços a serem remunerados, no início de operação a concessionária será remunerada de acordo com o estabelecido neste Anexo, ficando suspensos os itens 2.1, exceto 2.1.7, 2.2, 2.3 do Anexo 4.5 do Edital. Portaria 16/16 regula a medição da G64 via ICVr, Índice de Cumprimento de Viagens para RESAM, e realiza ajustes de acordo com critérios e parâmetros devido à capacidade limitada de atuação das Empresas sobre a velocidade dos veículos . Na prestação do serviço de transporte público de passageiros , há fatores que escapam ao controle do operador. Quando o assunto é a apuração do cumprimento de viagens, deve-se considerar que, na grande maioria das linhas do Sistema, o Viário é compartilhado total ou parcialmente com o transporte individual. Disso resulta que o operador possui capacidade limitada de atuação sobre a velocidade dos ônibus , e o trânsito pode prejudicar o cumprimento das viagens. O ICV tem tratamento parcial dos eventos inválidos, com expurgo apenas das ocorrências registradas de indisponibilidade do SIM e de transmissão (na antena GPRS) registradas. Outras ocorrências ou problemas de eventos inválidos não são tratados. Além disso, o ICV não considera as situações relacionadas às vicissitudes da cidade – como, por exemplo, as condições de trânsito que impactam na velocidade, no tempo de viagem e, conseqüentemente no cumprimento da viagem. Também não considera a compensação de viagens entre períodos de operação. Assim, é considerado descumprimento quando o operador, em virtude do TRÂNSITO, tem a partida atrasada para o período seguinte.
O tratamento dessas questões é tão relevante no cálculo de indicadores gerenciais, tanto quanto necessário na aplicação das informações básicas do SIM para fiscalização eletrônica das viagens Monitoradas. Por isso o ICVr dá tratamento matemático às questões colocadas neste esclarecimento, partindo da mesma base de dados do SIM utilizados no cálculo do ICV.
Uma das principais diferenças metodológicas entre o ICV para fins gerenciais e o ICVr do código da G 64 é que esse último tem o tratamento específico para o problema da velocidade das vias no momento da operação. Na grande maioria das linhas do sistema, o viário é compartilhado total ou parcialmente com o transporte individual. Disso resulta que o operador possui capacidade limitada de atuação sobre a velocidade dos ônibus, e o TRÂNSITO pode e vai prejudicar o cumprimento das viagens programadas. Por isso no cálculo do ICVr as viagens

programadas são ajustadas pela velocidade real da monitorada. O ajuste consiste na simulação do cumprimento das viagens programadas, mas com o tempo efetivamente realizado e monitorado da viagem mais próxima ao horário programado, e considerando a frota programada para a faixa horária. Disso decorre que um tempo de viagem maior que o programado pode prejudicar a realização de partidas, e tal efeito é aplicado no cálculo, considerando o efeito do TRÂNSITO no exato momento da operação. PEDIDO: Portanto se faz necessária a inclusão dos mesmos parâmetros e critérios da medição do ICVr na medição do ICV no ANEXO 3.2 Procedimentos de Avaliação dos Serviços. No caso do IOP e IPP, em hipótese alguma, para medição destes índices, podem ser utilizadas as faixas horárias que tiveram ajuste nas viagens programadas, critérios do ICVr, as condições de trânsito impactam na velocidade, no tempo de viagem e, conseqüentemente no cumprimento da viagem. São situações que fogem ao controle ou vontade do operador.
Resposta 179.: Os indicadores estabelecidos no Anexo 3.2. têm como objetivo estabelecer parâmetros de medição, análise e melhoria do desempenho das Empresas Operadoras e do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo. Nesse contexto, cada indicador tem seu objetivo específico: - ICV – Verificar a eficiência no cumprimento das viagens especificadas por faixa horária, a fim de avaliar a regularidade. - IOP – Monitorar o grau de conforto oferecido aos passageiros no interior dos veículos em operação. - IPP – Medir a pontualidade das partidas realizadas, visando a tomada de ações voltadas a melhorar a regularidade e confiabilidade dos serviços. Conforme metodologia de cálculo estabelecida para os indicadores, são expurgados para fins de cálculo os dias ou períodos de horas com registro de ocorrências de indisponibilidade do SIM e indisponibilidade de transmissão da antena GPRS, assim como a incidência de ocorrências que prejudicaram a operação da linha (manifestação em via pública, PAESE, paralisações em terminais/ garagens, alagamentos intransitáveis, interrupções no viário e ocorrências do Sistema Trólebus) e de indisponibilidade do Sistema SIM, registradas pelo Órgão Gestor. Especificamente com relação ao ICV e IPP é adotada uma tolerância de 3 minutos, para mais ou para menos, para cobrir o tempo de passagem pelos pontos notáveis, a qual pode ser ajustada em função das características da linha, de modo a não prejudicar a contabilização da viagem dentro da faixa horária correspondente. Diante disso, consideramos que os critérios utilizados, devidamente auditados pelos órgãos fiscalizadores, atendem aos objetivos do Anexo 3.2. – Procedimentos de Avaliação dos Serviços.

Pergunta 180.: Anexo 4.5 e 3.2. "Anexo 3.2. OCUPAÇÃO DE PASSAGEIROS NOS VEÍCULOS IOP FONTES DE COLETA DE DADOS. Passageiros: Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE. Viagens: Sistema Integrado de Monitoramento – SIM. Os sistemas de Bilhetagem Eletrônica e de Monitoramento ainda não estão interligados, são 2 Sistemas distintos. Apresentam informações divergentes. As viagens eventualmente não monitoradas tem os respectivos passageiros contabilizados. Um cálculo realizado em uma faixa horária de uma linha com os passageiros transportados de um carro que não foi monitorado ou viagens não realizadas devido ao Transito vão gerar um Índice irreal e negativo penalizando a Empresa. Considerando que as inovações tecnológicas previstas requerem confiabilidade a ser garantida pelos testes de certificação e homologação, além da implantação, treinamento e respectivas configurações do SMGO, e que tais inovações são importantes instrumentos de medição dos serviços a serem remunerados. ANEXO 4.5 METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO PARA O INÍCIO DA OPERAÇÃO. 1. DISPOSIÇÕES INICIAIS. 4.5. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO. 2. REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE. 2.1.6.2.1. A Empresa Operadora terá um prazo de 72 horas, contadas da disponibilização do relatório, para eventuais contestações, porém apenas as contestações apresentadas em 48 horas poderão ser analisadas para o pagamento diário, ficando as demais para uma revisão mensal, podendo a Empresa Operadora, nas contestações, utilizar-se subsidiariamente das informações geradas pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica. Pedido: Temos que ter a oportunidade de comprovar

as viagens não monitoradas utilizando o item 2.1.6.2.1 do Anexo 4.5, tem a mesma função de comprovar as viagens eventualmente não monitoradas mas efetivamente realizadas com a Bilhetagem Eletrônica.
Resposta 180.: Conforme estabelecido na ficha técnica do Indicador de Ocupação de Passageiros – IOP, são consideradas as viagens monitoradas pelo SIM, ou seja, as viagens validadas pelas regras do sistema TP/TS e vice-versa. As viagens não monitoradas não são consideradas para avaliação dos resultados. Os passageiros transportados são alocados posteriormente (off-line), com base no prefixo do veículo e horário das transações realizadas nos validadores, que são registradas no SBE. Conforme metodologia de cálculo estabelecida para os indicadores, são expurgados para fins de cálculo os dias ou períodos de horas com registro de ocorrências de indisponibilidade do SIM e indisponibilidade de transmissão da antena GPRS, assim como a incidência de ocorrências que prejudicaram a operação da linha (manifestação em via pública, PAESE, paralisações em terminais/ garagens, alagamentos intransitáveis, interrupções no viário e ocorrências do Sistema Trólebus) e de indisponibilidade do Sistema SIM, registradas pelo Órgão Gestor. Desta forma, os dados das viagens não registradas pelo SIM, bem como seus passageiros, não são utilizados para avaliar o desempenho da empresa.

Pergunta 181.: ANEXO VIII A - CLÁUSULA QUINTA - DAS PENALIDADES / Anexo 4.5.1 1.2. Considerando que as inovações tecnológicas previstas requerem confiabilidade a ser garantida pelos testes de certificação e homologação, além da implantação, treinamento e respectivas configurações do SMGO, e que tais inovações são importantes instrumentos de medição dos serviços a serem remunerados, no início de operação a concessionária será remunerada de acordo com o estabelecido neste Anexo, ficando suspensos os itens 2.1, exceto 2.1.7, 2.2, 2.3 do Anexo 4.5 do Edital. ANEXO VIII A - CLÁUSULA QUINTA - DAS PENALIDADES. 5.1.2.2. Compete ao Poder Concedente editar ato normativo próprio, visando disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades devendo, entretanto, observar a necessidade de prévia notificação e a constituição de duplo grau de julgamento, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa. Pedido : Incluir as multas de TI e tambem as multas que estão vinculadas, a fase de transição conforme ANEXO 4.5.1 item 1.3. A fase de transição de remuneração vigorará até a implantação do SMGO, que terá prazo máximo limitado a 48 meses após a assinatura do contrato de Concessão – Anexo VIII-8A, não podem entrar em vigor antes da finalização da Fase de Transiçao.
Resposta 181.: Não há necessidade de edição de ato normativo próprio visando disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades, conforme apontado. A previsão do devido processo legal já consta expressamente do instrumento contratual.

Pergunta 182.: Anexo 4.5. Item 2. 3.3.7 - Índice de Cumprimento de Viagens para viagens. As variáveis que fogem do controle dos concessionários são considerados no cálculo dos indicadores?
Resposta 182.: Serão considerados de acordo com o disposto no item 2.3.3.7.1: "as viagens programadas para fins de cálculo deste indicador deverão ser ajustadas pelos efeitos da velocidade real da linha em relação à velocidade programada, considerando para isto o tempo de ciclo medido em relação ao tempo de ciclo programado e os efeitos de eventuais distorções nas faixas horárias subsequentes."

Pergunta 183.: Edital. item 16.1 – desapropriação. 1) Esclarecer o significado do termo "mediante a efetivação da desapropriação concernente ao imóvel, indicado, no Anexo IX-9.4 - Declaração de Disponibilidade e Vinculação das Garagens." item 16.1 do edital. Ou seja, como e quando a Prefeitura de São Paulo considerará efetivada a desapropriação?
Resposta 183.: No caso da desapropriação judicial, a partir do momento da imissão na posse.

Pergunta 184.: Edital item 9.4.7.3 - declaração de indicação de garagem para desapropriação. 2) O anexo IX-9.4 indica as garagens para fins de desapropriação, sendo certo que o valor da indenização será arcado pela licitante/concessionária interessada, pergunta: quem será a autora do processo de desapropriação? Em que momento esse processo será iniciado?
Resposta 184.: O Poder Concedente outorga à concessionária a promoção das desapropriações concernentes aos referidos imóveis. O início do processo deve acatar o disposto no item 3.9.4.1 do Anexo VIII-8A-Minuta de Contrato.

Pergunta 185.: Edital. Item 9.4.7.3 - declaração e disponibilidade de garagem. No caso da licitante ter disponibilidade de garagem, mas se interessar por uma área a ser desapropriada, deverá optar pelo modelo de declaração do item 9.4.7.3 com redação do primeiro texto que afirma dispor de área para início da operação ou do segundo texto que declara que por ocasião do início da operação?
Resposta 185.: A licitante é a única responsável pela escolha de uma garagem específica a ser indicada para sua respectiva participação no certame.

Pergunta 186.: Contrato. Clausula 3.9.4 do contrato de concessão – desapropriação. É correto o entendimento que no caso da licitante optar por uma garagem objeto de DUP, para a desapropriação deverá, em até 30 dias da assinatura do contrato, comprovar o ingresso de ação para desapropriação da área, conforme autorização da clausula 3.9.4 do contrato de concessão e com base no artigo 3º do Decreto Municipal nº 3.365 de 21/06/1941?
Resposta 186.: Nos termos do item 3.9.4.1. do Anexo VIII-8A – Minuta de Contrato, no prazo de 30 (trinta dias), contados da assinatura deste contrato, a concessionária deverá comprovar a adoção de medidas judiciais (ação expropriatória) e/ou negociais para obtenção da posse do imóvel.

Pergunta 187.: ANEXO VIII 5.1 Características Operacionais das Linhas para Início de Operação 5.2 Caracteristicas Operacionais das linhas da Rede de Referência "Na tabela do Lote E9 -Características Operacionais das Linhas para Início de Operação a linha 7245-10 TERM. STO. AMARO - HOSP. DAS CLÍNICAS mantém as caracteristicas atuais não operando aos finais de semana, no item 5.2 Caracteristicas Operacionais das linhas da Rede de Referência Lote E9 a 4.16.10 TERM. STO. AMARO - HOSP. DAS CLÍNICAS passa a operar aos finais de semana porém com uma oferta de veículos igual a do dia útil e a a quantidade de meias viagens aos domingos maior que a estimada para os dias úteis,, é correto afirmar que esses dados devem ser revisados?
Resposta 187.: O Anexo VIII-8.B (Implantação da Rede de Referência - Regras de Transição) apresenta todas as diretrizes para início de operação das linhas pelos novos concessionários, bem como as ações necessárias para atingir a rede e frota de referência, dentre as quais destacamos: - A quantidade de veículos da frota operacional que será necessária no início da operação dos serviços, obedecerá à quantidade de veículos em operação das linhas como se encontrarem naquele momento, com possibilidade de ajuste na composição da tecnologia veicular aplicando-se o fator de equivalência; -Cada etapa do Plano de Implantação será precedida da revisão dos parâmetros operacionais, em especial a demanda transportada na hora e sessão crítica e os tempos de viagem, de modo a validar quantidade, tipo de veículo e a quantidade de viagens por linha; - Os cálculos de frota para cada linha consideraram o uso de famílias de ônibus padronizados (quanto à capacidade) por tipo de linha. Por ocasião da implantação e quando for o caso, os tipos de veículos fixados poderão ser substituídos (....) sempre sendo recalculadas as frotas de modo a manter o nível de serviço proposto. O dimensionamento da Rede de Referência para sábados e domingos seguiu os critérios estabelecidos no Anexo III-3.1 (item 3.7 - Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas), sendo a oferta dimensionada a partir da demanda de máximo carregamento

observada, tipo de veículo adotado, taxa de conforto e intervalo mínimo por tipo de linha e dia da semana. Dessa forma, a especificação apresentada no Edital está correta e atende as diretrizes estabelecidas.

Pergunta 188.: ANEXO VIII 5.2. Caracteristicas Operacionais das linhas da Rede de Referência. No item 5.2 Caracteristicas Operacionais das linhas da Rede de Referência Lote E9 a 6.00.20 TERM. STO. AMARO - TERM. PRINC. ISABEL pussui uma oferta de veículos no final de semana igual a do dia útil e a a quantidade de meias viagens aos domingos maior que a estimada para sábado,, é correto afirmar que esses dados devem ser revisados?
Resposta 188.: vide Resposta 187

Pergunta 189.: ANEXO VIII 5.2. Caracteristicas Operacionais das linhas da Rede de Referência "No item 5.2 Caracteristicas Operacionais das linhas da Rede de Referência Lote E9 6.00.15 TERM. STO. AMARO - TERM. PRINC. ISABEL pussui uma oferta de veículos no final de semana igual a do dia útil é correto afirmar que esses dados devem ser revisados?
Resposta 189.: vide Resposta 187

Pergunta 190.: ANEXO VIII 5.1 Características Operacionais das Linhas para Início de Operação "No item 5.1 Características Operacionais das Linhas para Início de Operação Lote D12 consta a linha 7014-10 E T. ÁGUA ESPRAIADA - TERM. STO. AMARO que foi cancelada em 08/12/2018, está correta a informação de reativação da linha?
Resposta 190.: Conforme descrito no Anexo VIII-8.B (Implantação da Rede de Referência - Regras de Transição), a quantidade de veículos da frota operacional que será necessária no início da operação dos serviços, obedecerá à quantidade de veículos em operação das linhas como se encontrarem naquele momento, com possibilidade de ajuste na composição da tecnologia veicular aplicando-se o fator de equivalência. Foi adotada a data de referência de 9 de novembro de 2018 para compor a rede de linhas para Início de Operação.

Pergunta 191.: ANEXO VI 6.3 - INVESTIMENTOS EM EQUIPAMENTOS EMBARCADOS, SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL E SERVIÇOS MENSAIS DE HOSPEDAGEM, PROCESSAMENTOS, ARMAZENAMENTOS E COMUNICAÇÃO DE DADOS - (a. Investimentos em Equipamentos Embarcados). No quadro (a. Investimentos em Equipamentos Embarcados) nos lotes estruturais não consta os valores do Lote E09. Esse quadro será corrigido?
Resposta 191.: Sim.

Pergunta 192.: ANEXO VI 6.3 - INVESTIMENTOS EM EQUIPAMENTOS EMBARCADOS, SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL E SERVIÇOS MENSAIS DE HOSPEDAGEM, PROCESSAMENTOS, ARMAZENAMENTOS E COMUNICAÇÃO DE DADOS - (b. Manutenção dos Equipamentos Embarcados e Custos com Comunicação dos Dados Embarcados) No quadro (b. Manutenção dos Equipamentos Embarcados e Custos com Comunicação dos Dados Embarcados) nos lotes estruturais não consta os valores do Lote E09. Esse quadro será corrigido?
Resposta 192.: Sim.

Pergunta 193.: ANEXO III 5.2 Caracteristicas Operacionais das linhas da Rede de Referência. No item 5.2. Caracteristicas Operacionais das linhas da Rede de Referência Lote E9 a frota PM é monor que a frota PT, seria correto manter a mesma frota nos dois picos, uma vez que a quantide de partidas e usúarios é equivalente?
Resposta 193.: O dimensionamento da frota para a Rede de Referência seguiu os critérios estabelecidos no Anexo III-3.1 (item 3.7 - Metodologia Recomendada para o Dimensionamento de Linhas), sendo a oferta dimensionada a partir da demanda de máximo carregamento

observada por sentido (ida e volta) e período do dia (pico manhã, entre picos e pico da tarde), por tipo de veículo adotado, taxa de conforto e intervalo mínimo por tipo de linha e dia da semana. Dessa forma, a especificação apresentada no Edital está correta e atende as diretrizes estabelecidas.

Pergunta 194.: ANEXO VIII 8-A - Minuta do contrato - Estrutural - Pagina 12 . No item 3.35.6 o percentual de Reserva Tecnica estipulado é de 8% da frota operacional, levando em concideração que os lotes operacionais iniciam com uma frota superior a frota da Rede Referência, é correto considerar que a obrigatoriedade desse percentual sobre a frota operacional da Rede Referência?
Resposta 194.: Vide Resposta 11. Conforme estabelecido no item 3.35.6 do Anexo VIII-8A Minuta do Contrato, a concessionária deverá manter disponível o percentual de 8% (oito por cento) de veículos como Reserva Técnica em sua frota patrimonial ao longo do todo o período de vigência do contrato.

Pergunta 195.: Edital - CONCORRÊNCIA Nº 001/2015 - PROCESSO ADMINISTRATIVO N° 2015-0.051.567-8 Item 3.48. Para as atividades de que tratam os subitens 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 e 1.1.5 deste Edital, as concessionárias deverão constituir um Fundo de Investimento em Participação, regido por regulamento próprio, em conformidade às diretrizes do modelo do Anexo VIII-8C, Instrução CVM nº 578, de 30 de agosto de 2016, e demais disposições legais e regulamentares que lhe forem aplicáveis. Item 3.49. As licitantes adjudicatárias deverão comprovar a constituição do Fundo de Investimento em Participação e a contratação de pessoa jurídica gestaora, em conformidade ao disposto no item 3..48 e subitens deste Edital, como condição para a assinatura do Anexo VIII-8-A - Contrato. Item 13.3. A adjudicatária será convocada para assinatura do contrato, Anexo VIII-8-A, no prazo de até 10 (dez) dias úteis, contados da apresentação do instrumento de constituição do Consórcio ou da Sociedade de Propósito Específico - SPE, bem como dos documentos do subitem 13.3.1 deste edital, podendo esse prazo ser prorrogado uma vez, por igual período, a pedido da adjudicatária, por motivo devidamente justificado e aceito pelo Poder Concedente, nos termos do § 1º do art. 64 da Lei nº 8.666/93. Item 13.3.1. A adjudicatária deverá apresentar o instrumento comprobatório de criação do Fundo de Investimentos em Participação e da contratação de pessoa jurídica mencionados no subitem 3.48. deste Edital, devidamente assinados como condição para assinatura do contrato de concessão descrito nos itens 13.3 e 16.2 deste Edital. Uma vez que é condição para a assinatura do contrato de concessão a criação do Fundo de Investimentos em Participação, que deverá ser constituído por todas as adjudicatárias, vencedoras de todos os lotes, incluindo Grupo Estrutural, Local de Articulação e Local de Distribuição, entende-se que as assinaturas de todos os contratos de concessão somente ocorrerão após a adjudicação de todos os lotes. Está correto o entendimento?
Resposta 195.: Sim. Correto o entendimento.

Pergunta 196.: Edital - CONCORRÊNCIA Nº 001/2015 - PROCESSO ADMINISTRATIVO N° 2015-0.051.567-8 Item 3.48. Para as atividades de que tratam os subitens 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 e 1.1.5 deste Edital, as concessionárias deverão constituir um Fundo de Investimento em Participação, regido por regulamento próprio, em conformidade às diretrizes do modelo do Anexo VIII-8C, Instrução CVM nº 578, de 30 de agosto de 2016, e demais disposições legais e regulamentares que lhe forem aplicáveis. Item 3.49. As licitantes adjudicatárias deverão comprovar a constituição do Fundo de Investimento em Participação e a contratação de pessoa jurídica gestaora, em conformidade ao disposto no item 3..48 e subitens deste Edital, como condição para a assinatura do Anexo VIII-8-A - Contrato. Item 13.3. A adjudicatária será convocada para assinatura do contrato, Anexo VVV-8-A, no prazo de até 10 (dez) dias úteis, contados da apresentação do instrumento de constituição do Consórcio ou da Sociedade de Propósito Específico - SPE, bem como dos documentos do subitem 13.3.1 deste edital,

podendo esse prazo ser prorrogado uma vez, por igual período, a pedido da adjudicatária, por motivo devidamente justificado e aceito pelo Poder Concedente, nos termos do § 1º do art. 64 da Lei nº 8.666/93. Item 13.3.1. A adjudicatária deverá apresentar o instrumento comprobatório de criação do Fundo de Investimentos em Participação e da contratação de pessoa jurídica mencionados no subitem 3.48. deste Edital, devidamente assinados como condição para assinatura do contrato de concessão descrito nos itens 13.3 e 16.2 deste Edital. Uma vez que é condição para a assinatura do contrato de concessão a criação do Fundo de Investimentos em Participação, que deverá ser constituído por todas as adjudicatárias, vencedoras de todos os lotes, incluindo Grupo Estrutural, Local de Articulação e Local de Distribuição, entende-se que o prazo referido no item 13.3. somente se inciará após a adjudicação de todos os lotes. Está correto o entendimento?
Resposta 196.: Sim. Correto o entendimento.

Pergunta 197.: Edital - CONCORRÊNCIA Nº 001/2015 - PROCESSO ADMINISTRATIVO N° 2015-0.051.567-8 Item 9.2.1.6 Para a comprovação da aptidão Técnico-Operacional de que trata o item 9.2.1, somente será aceito atestado em nome da licitante, salvo nos casos de fusão, cisão, incorporação/aquisição integral, ou a criação de subsidiária integral, nas formas dos artigos 251 a 253 da Lei nº 6.404/76 e como meio de recuperação judicial, nos termos que dispõe o inciso II do artigo 50 da Lei nº 11.101/2005, ou como reorganização societária. Item 9.2.1.6.1. Vedada qualquer forma disfarçada que traga embutida em si o objetivo de capacitar a licitante a participar e ser habilitada no certame, tais como: aumento de capital ou subscrição de capital com a utilização de acervo técnico pertencente à empresa que esteja em situação jurídico-financeira que a impossibilite de participar diretamente do certame. Entendemos que o Item 9.2.1.6.1 do edital veda toda e qualquer operação societária que seja uma forma disfarçada de capacitar a licitante que não atenda aos requisitos editalícios a participar e ser habilitada no certame, sendo certo que as operações citadas (aumento ou subscrição de capital) são meramente exemplificativas. Está correto o entendimento?
Resposta 197.: Não será admitida a operação societária que, no âmbito jurídico, capacite empresa que está em cumprimento de sanção que a impede de participar do certame, ou financeiro, limitado aos casos de falência ou existência de Recuperação Judicial sem prévio Plano de Recuperação aprovado.

Pergunta 198.: Edital - CONCORRÊNCIA Nº 001/2015 - PROCESSO ADMINISTRATIVO N° 2015-0.051.567-8 Item 9.3.3.2. Serão considerados como na forma da Lei, as Demonstrações Contábeis assim apresentadas: Item 9.3.3.2.1 - Na sociedade empresária regida pelas Leis Federais nº 6.404/76, 11.638/07 e 11.941/09, mediante documento publicado em Diário Oficial ou em jornal de grande circulação. Consoante art. 3º da Lei nº 11.638/07, "Aplicam-se às sociedades de grande porte, ainda que não constituídas sob a forma de sociedades por ações, as disposições da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, sobre escrituração e elaboração de demonstrações financeiras e a obrigatoriedade de auditoria independente por auditor registrado na Comissão de Valores Mobiliários. Parágrafo único. Considera-se de grande porte, para os fins exclusivos desta Lei, a sociedade ou conjunto de sociedades sob controle comum que tiver, no exercício social anterior, ativo total superior a R$ 240.000.000,00 (duzentos e quarenta milhões de reais) ou receita bruta anual superior a R$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais). Assim sendo, entendemos que a sociedade empresária limitada, que não seja classificada como de grande porte nos termos da Lei nº 11.638/07, está desobrigada de apresentar suas demonstrações contábeis mediante publicação no Diário Oficial ou em jornal de grande circulação, não estando sujeita ao item 9.3.3.2.1. Esse entendimento está correto?
Resposta 198.: Deverão ser apresentadas todas as demonstrações contábeis solicitadas no Edital para qualificação econômico-financeira, estritamente em conformidade ao exigido por lei.

PREFEITURA DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

Pergunta 199.: Edital - CONCORRÊNCIA Nº 001/2015 - PROCESSO ADMINISTRATIVO N° 2015-0.051.567-8. Item 9.5.5. Para efeito desta licitação, excetuada a regra contida no item 9.3.5, as Certidões exigidas para a habilitação serão consideradas válidas pelo período nelas especificado. Inexistindo esse período de validade, serão consideradas válidas por 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua expedição. Uma vez que o atestado de capacidade é documento exigido para demonstração da qualificação técnica da licitante, e, não existindo no item 9.2.1 período de validade para o referido documento, e, em não se tratando de certidão conforme descrita no item 9.5.5, é correto o entendimento de que não aplica o prazo de 180 dias para sua validade?
Resposta 199.: Sim. Correto o entendimento. Não se aplica o referido prazo para o atestado de capacidade técnica da licitante.

Pergunta 200.: ANEXO 10.3. Investimento em equipamentos embarcados - Pagina 30

	ANO 0	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4
UCP		50%	50%		
Terminal dados		50%	50%		
Botão de emergência		50%	50%		
WI-FI		50%	50%		
Telemetria		50%	50%		
CFTV			50%	50%	
PMV				50%	50%
Sistema de áudio			50%	50%	

No quadro de cronograma de investimento de equipamentos deverá ser considerada a renovação dos equipamentos depois de 8 anos, nesse caso a renovação dos equipamentos devem seguir o mesmo critério de distribuição em percentual nos anos de renovação?
Resposta 200.: Sim, esta correta.

Pergunta 201.: Anexo Vll - Caderno lll - Teste Homolgação - 5 - Sistema de monitoramento e Gestão Operacional. 5.2 - Base da Dados. O anexo Vll - Caderno III, Item 7.2.1.1 - Adequações SIM/Infotrans/Atende, solicita o desenvovimento de ferramentas de integração e serviços de melhorias no ambiente olho vivo. O Item 5.2 do anexo VII - SMGO - Base de dados, apresenta, entre os itens 65 a 100 da planilha, funcionalidades referentes a esse sistema. Assim, pergunta-se: é necessária a solicitação de homologação desses itens junto ao OCD na fase 1 (etapa de homologação)?
Resposta 201.: O processo de homologação está perfeitamente descrito no Anexo VII e seus Cadernos.

Pergunta 202.: Anexo Vl - Planilha de Investimentos. Item 6.3 Investimentos em equipamentos embarcados, sistema de monitoramento e gestao operacional e serviços mensais de hospedagem , processamentos, armazenamentos e comunicação de dados. A planilha de investimentos não contempla os custos referentes às solicitações apresentadas no Anexo 4.6 - Infraestrutura para bilhetagem eletronica definidos nas paginas 3 e 4 do documento. Esses itens deverão fazer parte da proposta comercial?
Resposta 202.: Estarão incluídos na remuneração das Concessionárias.

Pergunta 203.: Anexo VII - Caderno I 8.38Configuração do Limite para Alerta de Acelerômetro - 8.38.1. O Edital informa que aceleração e desaceleração devem seguir o padrão de 3G (gravidade). Assim, pergunta-se: qual o limite de tolerância máxima? E se seria necessário haver temporizador (por exemplo, 2 segundos) para configurar esse limite máximo?
Resposta 203.: O Anexo VII e seus Cadernos especificam os requisitos exigidos.

PREFEITURA DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

Pergunta 204.: Anexo VII - Caderno II 5.5 - Telemetria - 5.5.4. Será avaliada a integração com os seguintes sensores: O rol em questão apresenta referência a sensores que não existem na rede Canbus dos ônibus, independente da geração dos veículo, como por exemplo, pressão dos pneus, carga/peso, nível de ruído. A ausência de tais sensores, no referido sistema, impedirá a aprovação dos veículos?
Resposta 204.: As especificações do Anexo VII não tratam de aprovação de veículos.

Pergunta 205.: Anexo II SMGO 5.5 - Telemetria A telemetria deverá ser feita usando protocolo J1939 quando disponível. A coleta dos dados da CANBUS, na ausência do protocolo disponibilizado, deve ser feita através de conectores acessando diretamente a porta CANBUS existente. Assim, considerando-se que nem todas as marcas de adaptadores possuem modelos com acesso direto à porta CANBUS (protocolo J1939), pergunta-se: qual é a orientação para esses casos?
Resposta 205.: O Anexo VII e seus Cadernos especificam os requisitos exigidos.

Pergunta 206.: 6"Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional.
" 7.2.1.1. Adequações SIM/Infotrans/Atende É apontado neste ítem a necessidade da realização de algumas melhorias nos sistemas SIM/Infotrans/Atende, sendo previsto que essa etapa entre no processo de homologação do software. Porém os códigos fontes desses sistemas não são de conhecimentos dos fornecedores. Entendemos que esse item deveria ser retirado do processo de homologação, visto que essa informação não esta acessivel aos participantes do processo. Esse entedimento está correto?
Resposta 206.: O SIM - Sistema Integrado de Monitoramento não precisa ser homologado, pois é o sistema adotado pela SPTrans desde 2004.Esse sistema legado será repassado para as Concessionárias. O Edital prevê investimentos nesse sistema enquanto o SMGO não ficar pronto.

Pergunta 207.: Anexo VIII - 8-C- Artigo 4ºÉ apontado neste ítem que o Fundo de Investimento criado deverá " proporcionar aos seus cotistas a valorização do capital investido, através de aplicação na aquisição ou subscrição de ações de emissão de uma ou mais companhias, que atuam no setor de tecnologia da informação". Isso implica na aquisição parcial ou total pelo Fundo de Investimento de ações do fornecedor do SMGO escolhido?
Resposta 207.: Não.

Pergunta 208.: Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional - Caderno III
" 3.2. Metodologia As empresas que irão participar do edital terão como critérios de avaliação classificações como inaceitável, insuficiente, bom e excelente (nível 2). Quais serão os critérios objetivos e metodologias utilizadas para classificar o fornecedor de forma que esses possam simular essa avaliação em prepração à homologação?
Resposta 208.: O Anexo VII e seus Cadernos detalham os procedimentos mencionados.

Pergunta 209.: Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional - Caderno III. 3.2. Metodologia Para realizar a homologação do SMGO há necessidade de um hardware já homologado. Assim, pergunta-se: este processo não pode ocorrer com um hardware disponibilizado pela SPTrans ou OCD, haja visto que não há obrigatoriedade de fornecimento casado entre as soluções?
Resposta 209.: O fornecedor do SMGO não é necessariamente fornecedor de equipamentos embarcados. O fornecedor do SMGO, terá de demonstrar que o seu sistema funciona com os equipamentos de algum fornecedor homologado. A SPTrans obrigará que os fornecedores de equipamentos embarcados homologados disponibilizem seus equipamentos para esses testes.

Pergunta 210.: Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional "5.Certificação/Homologação dos Equipamentos Embarcardos É permitida a homologação do SMGO com tecnologia embarcada que foi certificada com resalvas?
Resposta 210.: A homologação do SMGO deverá ser feita com equipamentos embarcados que foram homologados. Eventual ressalva na homologação desses equipamentos, desde que não influa na troca de informações com o SMGO, não será impeditiva para a realização dos testes. Fique claro, no entanto, que o fornecedor dos equipamentos embarcados terá de solucionar as ressalvas apontadas.

Pergunta 211.: Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional. " 7.2.2.1. Adequações SIM/Infotrans/Atende Tendo em vista que o Olho Vivo, hoje, já disponibiliza informações incompletas a aplicações que se conectam a esse serviço, bem como a afirmativa posta no item 1.5, é correto afirmar que o SMGO disponibilizará dados brutos para aplicações terceiras?
Resposta 211.: Sim.

Pergunta 212.: Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional 7. Sistema de Monitoramento e Gestão e Item 1.5 Considerada a complexidade da implantação do SMGO, haverá possibilidade de implantá-lo em módulos ou fases, da mesma forma que será a tecnologia embarcada?
Resposta 212.: Sim, desde que o prazo final seja atendido.

Pergunta 213.: "Anexo VII - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional. 7. Sistema de Monitoramento e Gestão Considerando a aparente complexidade de se operar o SMGO, pergunta-se: há estimativa de custos com infraestrutura e pessoal para operar tal sistema?
Resposta 213.: O SMGO será operado pelo COP. Cada Concessionária deverá acessá-lo para otimizar sua operação.Cumpre lembrar que a utilização do SMGO permitirá redução de custos de operação.

Pergunta 214.: ANEXO VI - INVESTIMENTOS E RESPONSABILIDADES "6.3 - Pagina 10. d. Manutenção do Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional – Custos Mensais. MANUTENÇÃO MENSAL DO SMGO. (a partir do 13º mês da instalação do SMGO no ambiente de produção)" Segundo especificado a manutenção é iniciada a partir do 13º mês apos a instalação. Assim, pergunta-se: qual é o motivo de não se iniciar a manutenção logo após instalados e em Produção o SMGO?
Resposta 214.: Nos primeiros 12 meses após a instalação consideramos que o sistema está na garantia, Esse período de estabilização do sistema é por conta do fornecedor, não havendo custos para a Pessoa Jurídica Gestora.

Pergunta 215.: ANEXO VII - CADERNO III 3. CONDIÇÕES GERAIS PARA REALIZAÇÃO DOS TESTES - Página 7 Conforme está explicado no Caderno III, para um fornecedor de um determinado modulo do SMGO garantir sua homologação, deverá permitir que este se integre com os módulos de possiveis fornecedores outros modulos, com os quais se comformaria uma solução conjunta para o SMGO. Esta interpretação é correta? Nessa hipótese, devido às multiplas opções de fornecedores do mercado, haverá uma "pre-homologação" por cada ferramenta/modulo que irá conformar o SMGO?
Resposta 215.: Os diferentes módulos poderão ser fornecidos por diferentes fornecedores, desde que homologados. Por óbvio tem de haver a integração entre eles. Cumpre observar que o gerenciamneto desse processo será exercido pela Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento, o que significa dizer que tal empresa tem de contratar profissionais qualificados do ramo.

PREFEITURA DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

Pergunta 216.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA a. NÍVEL 1 – Documentação - Pagina 9 ""v. Análise documental por parte da OCD: Em caso de aprovação, proceder a continuidade dos testes (Nível 2), conforme descrito no subitem b. do item 3.1.3; Em caso de não atendimento, observar a descrição do subitem a. do item 3.1.3. Segundo o detalhado no NIVEL 1 do processo de Certificação, não esta claro qual é a medida ou o criterio aplicado para se aprovar o início do NIVEL 2. Assim, pergunta-se: à aprovação basta a apresentação de todos os documentos exigidos? Em caso negativo, quais são os demais critérios?
Resposta 216.: O processo de aceitação está perfeitamente explicado no Edital.

Pergunta 217.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. b. NÍVEL 2 – Verificação Funcional e Usabilidade - Pagina 10. ""A usabilidade ou facilidade de uso do sistema também será verificada neste Nível 2, onde serão medidas as quantidades de ações que o usuário deve realizar (abrir telas, verificar manualmente arquivos) para executar uma determinada operação;""" O termo "usabilidade", na falta de correspondência jurídica, é um critério um tanto vago, caracterizando-se enquanto absolutamente subjetivo. Assim, considerando que tal verificação poderá ser feita por laboratórios distintos, inclusive atribuindo pontuação, indaga-se: quais são os critérios objetivos em que as análises se basearão?
Resposta 217.: Os critérios adotados serão adotados com bom senso e fiscalizados pela SPTrans para evitar qualquer tipo de subjetividade. Lembramos novamente que a Pessoa Jurídica Gestora deverá acompanhar o processo.

Pergunta 218.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA b. NÍVEL 2 – Verificação Funcional e Usabilidade - Pagina 11""Em caso de aprovação – somatória dos pontos igual ao superior a 6.115 – proceder a continuidade dos testes (Nível 3);""" Tem-se neste nivel 728 pontos a verificar de forma conjunta com o SMGO. Considerando-se a hipótese de se obter classificação de "Bom"em todos eles, atribuindo-se assim 8 pontos por cada item, o total da pontuação seria de 5824 pontos. Ainda assim será insuficiente para se atingir os 6.115 pontos, conforme exigido para se passar ao nível 3. A régua definida é esta mesmo?
Resposta 218.: A critério da Pessoa Jurídica Gerenciadora, o SMGO poderá ser contratado por módulos, com diferentes fornecedores, desde que as condições técnicas mínimas exigidas sejam atendidas e o preço se mostre vantajoso. Evidentemente deverá haver integração entre todos os módulos.

Pergunta 219.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA c. NÍVEL 3 – Verificação de desempenho - Pagina 11 "iii. O entregável deste Nível 3 será um relatório indicando o atendimento os requisitos de desempenho."Não há referência, neste item, a critérios objetivos de avaliação. Assim, pergunta-se: como será garantido que a pontuação será feita com o mesmo critério para todos os fornecedores que irão se certificar?
Entendemos que tem pouca diferença entre a pontuação ""Bom"" e ""Excelente"", apenas 2 (dois) pontos."
Resposta 219.: Os critérios adotados serão adotados com bom senso e fiscalizados pela SPTrans para evitar qualquer tipo de subjetividade. Lembramos novamente que a Pessoa Jurídica Gestora deverá acompanhar o processo.

Pergunta 220.: ANEXO VII - CADERNO III "3.2-METODOLOGIA. d. NÍVEL 4 – Verificação de Protocolo Aberto: pag 12" Pelo que se entende, a avaliação do NIVEL 4 não aplica ao modulo de Planejamento. Mesmo o Planejamento sendo parte do SMGO, a integração a ser apresentada deve ser com outros modulos do SMGO. O entendimento é correto?
Resposta 220.: Sim, é correto.

Pergunta 221.: ANEXO VII - CADERNO III "4-DOCUMENTAÇÃO - Pagina 13. ""Indicação do responsável que deverá ter pleno conhecimento das documentações relativas ao Sistema de

Monitoramento e Gestão Operacional (Item 7 do Anexo VII); além de conhecimento técnico para que este possa ser contatado em quaisquer situações durante o processo de certificação e sua respectiva atuação."""" No processo de Certificação, como será determinado um responsavel para o SMGO sendo que a solução total é completada por vários módulos de fornecedores diferentes? Haverá um responsavel tecnico de cada modulo que compõe o SMGO para auxiliar no processo de certificação e homologação?
Resposta 221.: A Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias cuidará da questão mencionada.

Pergunta 222.: ANEXO VII - CADERNO III 6-DESEMPENHO - Pagina 58 Está descrito que para os testes de desemrenho será simulada uma utilização da solução por um periodo continuo de 7 (sete) dias para CARGA BAIXA, 12 (doze) horas para CARGA TOTAL e 15 (horas) para CARGA ELEVADA. Considerando que um dos referenciais é em dias e os outros são em horas, pergunta-se: estão corretas essas magnitudes?
Resposta 222.: A SPTrans mantém o critério adotado no Edital.

Pergunta 223.: ANEXO VII - CADERNO III 8-DISPOSIÇOES FINAIS - Pagina 62 Segundo o Caderno III, a nota minima para certificar o SMGO esta fixada em 6115 pontos, composta pelo somatório de diversos módulos, inclusive SMGO. Assim, pergunta-se: há percentuais mínimos de qualidade, individualmente atribuídos a cada um dos módulos, para se compor o somatório múnimo de 6115 pontos? Haverá uma pré-certificação dos módulos para evitar discrepâncias entre os componentes do somatório?
Resposta 223.: A critério da Pessoa Jurídica Gerenciadora, o SMGO poderá ser contratado por módulos, com diferentes fornecedores, desde que as condições técnicas mínimas exigidas sejam atendidas e o preço se mostre vantajoso. Evidentemente deverá haver integração entre todos os módulos.

Pergunta 224.: ANEXO VII - CADERNO III 8-DISPOSIÇOES FINAIS - Pagina 62 Sabe-se que os fornecededores candidatos obtém a nota após superados os niveis da certificação. Mas, ainda assim, não fica claro em que momento será apurada a nota Técnica-Econômica. Assim, perguntaa-se: como, onde e quando será realizado esse processo de escolha e quem dele participará?
Resposta 224.: A Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento das Concessionárias cuidará da questão mencionada.

Pergunta 225.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "9.3 - Modo de Implantação - Pagina 72 "Todos os programas, adequações ou aplicativos escritos especificamente para o SMGO da SPTrans, deverão ser entregues em forma de ESCROW, juntamente com a respectiva documentação e códigos fonte, propiciando a SPTrans autonomia técnica e segurança para a manutenção dos mesmos, cedendo obrigatoriamente o direito de uso por no mínimo 05 (cinco) anos após o término dos Contratos de Concessão e a respectiva Sociedade de Propósito Específico. A conta de garantia é de responsabilidade do Fornecedor do SMGO."""" Tal imposição não viola o Direito à Propriedade Intelectual? Ademais, quais seriam os mecanismo de compensação pela cessão dos softwares?
Resposta 225.: Não.

Pergunta 226.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. Planejamento - Pagina 91 a. Planejamento Estratégico dos Transportes ""Geração das viagens: definição da quantidade e volume de oferta. A partir dos dados disponíveis da distribuição da população no território, da estrutura da atividade econômica, da atividade educacional e social, os centros comerciais, as estatísticas de mobilidade urbana, etc., deve estimar as demandas e calcular as viagens necessárias e a distribuição nas zonas, concessões

e garagens."""Considerando que o requisito de Planejamento Estratégico se apresenta como uma funcionalidade suficiente para atender as expectativas de planejamento e controle do transporte publico de São Paulo, considerando que a exigência do tipo de sistema previsto no item 7.2.2, página 91, encarece demasiamente o custo e o orçamento para o SMGO (segundo Anexo VI) foi drasticamente reduzido em comparação com o previsto no edital anterior, pergunta-se: é suficiente para atendimento de tal exigência contar com funcionalidades de cálculo de demanda a partir da coleta de estudos e dados prévios, alimentado pelo proprio sistema de controle e bilhetagem, para definir o volume de viagens a ser ofertado?
Resposta 226.: O Anexo VII contém todos os requisitos exigidos pela SPTrans.

Pergunta 227.: ANEXO VII: SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. Planejamento - Pagina 92 b. Planejamento Operacional dos Transportes. A programação operacional, estipulando intervalos de partida nas diferentes faixas horárias do dia e a frota necessária, terá uma referência elaborada pela SPTrans e será ajustada a partir de sugestões dos próprios operadores, obedecidas as premissas utilizadas para o planejamento da rede – nível de qualidade dos serviços, intervalo máximo entre partidas, nível máximo de ocupação.""" Segundo o detalhado, a SPTRANS fará propostas de planejamento das partidas (carta horária) a partir de cálculos baseados em dados organizados de demanda. As concessionárias receberão essas propostas e poderão ajustar essas cartas horarias a serem operadas. Está correto o entendimento? Como se realizará esse processo de ajuste do planejamento?
Resposta 227.: O processo de ajuste de planejamento é detalhado em outro anexo.

Pergunta 228.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 92. ""O módulo de planejamento operacional dentro do sistema central deverá permitir que a área responsável pela geração da oferta o faça mediante a disponibilidade da rede de transporte e de recursos de operação, com destaque para a tripulação embarcada e os veículos. Ao tomar esses como restrições quantitativas a uma programação elaborada, a qualidade da prestação de serviço, já apontada nesse item como um dos objetivos da gestão do sistema de transporte público municipal estará condicionado aos seus usos ótimos.""" Pelo que se entende, a SPTRANS, na função de emissora das OSOs e geradora de oferta, limitar-se-á a dimensionar e planejar a tripulação embarcada (motoristas), ficando a cargo das concessionárias dimensionar e planejar a tripulação (motoristas). É correto esse entendimento? Assim, a SPTRANS deve aprovar a programação de mão de obra por parte das concessionárias?
Resposta 228.: O dimensionamento e alocação da tripulação é de responsabilidade das Concessionárias, desde que atendidos os requisitos legais.

Pergunta 229.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. "7.2.2. - Planejamento - Pagina 93 ""• Construção de uma programação horária ótima para atendimento da demanda; • Alocação ótima de recursos de forma a atender uma programação horária delimitada; • Alocação ótima de recursos de forma a atender uma frequência de atendimento na rede de transporte""" "Qual vai ser a medida para determinar o grau de otimização da ferramenta de planejamento? Esse cálculo será feito pelo Poder Concedente em conjunto com as concessionárias?
Resposta 229.: O cálculo é feito pelo Poder Concedente.

Pergunta 230.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 93 b. Planejamento Operacional dos Transportes. Sistematicamente, esse módulo deverá ser alimentado pelo cadastro unificado, que entregará as restrições quantitativas de demarcação da atuação; deverá apresentar como saída uma oferta de serviço programada para o módulo de operação, com quadro horário e escala de

recursos (tipo de veículo, prefixo, tripulação, garagem respectiva, linha e viagem designadas); e deverá ser realimentado pelas saídas do módulo de controle, que apresentará as variáveis operacionais para a delimitação da programação otimizada. Variáveis não entregues pelo módulo de controle deverão ser obtidas diretamente pelo módulo de planejamento. Segundo a parte final do texto citado, quais são as variaveis operacionais que eventualmente deveriam ser obtidas pelo Modulo de Planejamento?
Resposta 230.: Consideramos que todos os requisitos estão especificados no Anexo VII.

Pergunta 231.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL"7.2.2. - Planejamento - Pagina 93 b. Planejamento Operacional dos Transportes. ""o Alocação ótima de recursos de forma a atender uma programação horária delimitada;""" Segundo a parte final do texto citado, quais seriam os recursos? Frota e/ou mão de obra? A quem cabe a responsabidade da alocação de recursos?
Resposta 231.: A alocação de recursos é de responsabilidade das Concessionárias.

Pergunta 232.: 32 ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 95. ""Aperfeiçoar as funções de agendamento, alocação de tripulação, horas-homem, minimizar o uso de horas extras, o uso de operadores de tempo parcial."""Dentro do cálculo de serviços não se faz referência à possibilidade de agrupar os diferentes tipos de turnos por grupos para estabelecer restrições como o número mín/max de serviços. Existem tais restrições? O agrupamento, nas circunstâncias descritas, é possível?
Resposta 232.: A alocação de recursos é de responsabilidade das Concessionárias.

Pergunta 233.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "7.2.2. - Planejamento - Pagina 98. O módulo deverá possibilitar realizar simulações sobre as condições de aplicação de programações inseridas, de maneira virtual, sem implicações na operação real. Deve permitir projetar indicadores que possam justificar a adoção de programações simuladas em operações reais. As situações referidas (simulações) podem ser salvas e mantidas para futura utilização? Quem terá acesso a tais dados?
Resposta 233.: Entendemos suficientes as especificações que constam no Anexo VII. Observamos que todo sistema sofre aperfeiçoamentos ao longo do tempo. Para isso existe a manutenção evolutiva de software.

Pergunta 234.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. 8.5. Requisitos da Infraestrutura de Comunicação de Dados - Pagina 145. Quando o novo Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional estiver contratado, o licenciamento envolvido também será de total responsabilidade da , bem como a contratação de Suporte Técnico de terceiro nível e Manutenção do Software (correções de falhas e atualizações de versões). No lugar do documento citado, percebe-se uma virgula. Assim, pede-se esclarecimento: de quem será a responsabilidade do licenciamento envolvido para o SMGO?
Resposta 234.: A Pessoa Jurídica Gestora controlada pelo Fundo de Investimento terá de exigir dos fornecedores contratados todas as licenças.

Pergunta 235.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. 9.1 - Cronograma - Pagina 180. Os prazos para realização dos testes exigidos para a certificação e homologação dos equipamentos embarcados, serão contados a partir da assinatura dos contratos de Concessão. Serão emitidas Ordens de Serviço específicas para a implantação dos equipamentos embarcados e da infraestrutura das garagens, observando os prazos do cronograma acima. O apartado indicado menciona o prazo de realização da certificação e homologação dos equipamentos embarcados. Este prazo também é condição

para o SMGO? Ademais, as ordens de serviços que serão emitidas também dizem com a implantação do SMGO. Pode-se esclarecer?
Resposta 235.: As Concessionárias, por intermédio da Pessoa Jurídica Gerenciadora, tem o prazo de 18 meses para implantar o SMGO. O não atendimento desse prazo resultará em penalidades definidas no Edital.

Pergunta 236.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL. 9.2 - Investimento e Custeios - Pagina 182. ""Nota: a manutenção do SMGO engloba a manutenção preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa, incluindo a atualização tecnológica progressiva do sistema e das licenças de uso. 9.2 - Investimento e Custeios - Pagina 182 e 183. Estão incluídas todas as customizações necessárias para atendimento das funcionalidades especificadas neste documento, bem como a manutenção preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa dos softwares, atualização anual das versões das licenças de uso, durante toda a vigência dos contratos de Concessão."" A manutenção adaptativa, ordinariamente, possui maior custo, o que normalmente faz com que seja prevista em apartado. Para melhor dimensionar tal custo, considerando-se a referência a manutenções preventiva, corretiva, evolutiva e adaptativa dos softwares, pergunta-se: em que consiste cada espécie de manutenção?
Resposta 236.: Os quatro tipos de manutenção são amplamente conhecidos no mercado de software por todas as empresas do ramo de desenvolvimento.

Pergunta 237.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL 9.1 - Cronograma - Pagina 180, 9.3 - Modo de Implantação - Pagina 187. Foi estimado que a equipe técnica de treinamento do fornecedor consumirá 1.000 homens-hora por mês, durante um período de 24 meses." Segundo o apartado 9.1 o treinamento é definido até o 18' mês, contudo no apartado 9.3 encontra-se detalhado que o treinamento é por 24 meses. Assim, frente à aparente contradição, pergunta-se: o treinamento não deveria ser pelo prazo de 18 meses segundo a duração definida para implantação do projeto?
Resposta 237.: Trata-se de uma estimativa. O Plano de Treinamento deverá ser apresentado pelo fornecedor para avaliação e aprovação da Pessoa Jurídica Gerenciadora, e será fiscalizado pela SPTrans.

Pergunta 238.: 38 ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "9.3 - Modo de Implantação - Pagina 187. Foi estimado que a equipe técnica de treinamento do fornecedor consumirá 1.000 homens-hora por mês, durante um período de 24 meses." Interpreta-se que a quantidade de 1000 homens-horas mensal durante o periodo de 24 meses é uma estimativa e que a forma de treinamento será ajustada depois de firmados os contratos. O entendimento é correto?
Resposta 238.: Trata-se de uma estimativa. O Plano de Treinamento deverá ser apresentado pelo fornecedor para avaliação e aprovação da Pessoa Jurídica Gerenciadora, e será fiscalizado pela SPTrans.

Pergunta 239.: ANEXO VII - SISTEMA DE MONITORAMENTO E GESTÃO OPERACIONAL "9.4 - Garantia - Pagina 187 e 188. ""O período de garantia de todos componentes, equipamentos e sistemas – incluindo o SMGO descrito no item 7 deste documento – objeto desta especificação, 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. 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. O Termo de Aceitação Definitiva será emitido, pela SPTrans, após o período de garantia, desde que não haja pendências no fornecimento e alteração no projeto inicial, o que renovará automaticamente o prazo de garantia."" A renovação da

garantia após a emissão do Termo de Aceitação Definitiva deve ser por qual prazo? Isto envolve ao SMGO?
Resposta 239.: Consideramos suficientes a descrição dos procedimentos estabelecidos no Anexo VII e seus Cadernos. Novamente enfatizamos que as questões técnicas e gerenciais que porventura suscitem dúvidas, serão resolvidas pela Pessoa Jurídica Gestora, com auxílio do Comitê citado no Anexo VIII-D.

Pergunta 240.: ANEXO VIII-8D - CLAUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO - 3.1. As Ordens de Serviço para o item 1.1.1. e subitens, serão emitidas no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da assinatura do contrato de concessão Anexo VIII – 8-A. - 17.3.1 Fiscalizar o processo de seleção e contratação dos fornecedores; A Pessoa Jurídica Gestora criada a partir da formação do Fundo de Investimento deve necessariamente celebrar um único contrato com o fornecedor do SMGO completo ou pode celebrar contrato com cada um dos fornecedores que provisionem os modulos que compõem o SMGO?
Resposta 240.: A Pessoa Jurídica Gestora poderá celebrar quantos contratos forem necessários para atender às especificações do SMGO.

Pergunta 241.: ANEXO VIII - 8D "CLAUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO - 3.1. ""As Ordens de Serviço para o item 1.1.1. e subitens, serão emitidas no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da assinatura do contrato de concessão Anexo VIII – 8-A. ANEXO VII - 8.11 - Processo de Implantação da Infraestrutura e Migração dos Sistemas - Pagina 169" "Sendo um SMGO para atender funcionalidades que são em parte para execusão da SPTRANS e outras para as empresas que devem atender os 32 lotes de operação, como e quando será definido o alcance e cronograma de entrega e implantação destas Ordens de Serviço? Segundo ANEXO VII - 8.11 - É correta a interpretação que o cronograma de implantação deve ser definido dentro dos 30 (trinta) dias contados da data de assinatura do contrato entre o Poder Concedente e a pessoa jurídica constituída pelo Fundo de Investimento (Anexo VIII-8D)? Se positivo, não deveria existir um prazo maximo que fosse anterior a esta situação para as assinaturas dos contratos entre a Pessoa Juridica Gestora e os fornecedores do SMGO?
Resposta 241.: O prazo máximo de entrega do SMGO está especificado no Edital.Devem ser seguidos os prazos constantes no Anexo VIII-D.

Pergunta 242.: ANEXO VIII - 8D "CLAUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO - 3.1 ""As Ordens de Serviço para o item 1.1.1. e subitens, serão emitidas no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da assinatura do contrato de concessão Anexo VIII – 8-A.""- 17.3.1 ""Fiscalizar o processo de seleção e contratação dos fornecedores;"" 17.3.2 ""Aprovar os orçamentos e contratos;""" Pelo que se verifica, o citado ponto faz referência à emissao das OSOs no prazo de 5 dias uteis após da assinatura do contrato de Concessão (8A), mas sem que antes se defina uma data máxima em que a Pessoa Juridica Gestora e os fornecedores do SMGO assinem o contrato para implantação de tal sistema. Assim, pergunta-se: existe algum limite de tempo estabelecido para as assinaturas de contrato entre Pessoa Juridica Gestora e os fornecedores so SMGO?
Resposta 242.: Vide resposta 158

Pergunta 243.: ANEXO X - 10.3 ESTUDODE VIABILIDADE ECONOMICA. ANEXO IV - 4.5 METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO. 10.3 - Investimento no Sistema de Monitoramento e Sistema de Terminais - Pagina 31 Ano 0 - R$9.000.000 Ano 1 - R$ 36.060.000 Ano 2 - R$ 36.060.000. Anexo IV - Pagina 31 4.2. O valor de investimento - INV com uma Taxa Interna de Retorno - TIR de 9,85%, considerando os investimentos e custos efetivamente realizados, respeitados os limites máximos de valores previstos no Anexo VI , resultando em um valor máximo de R$ 954.500,00 (novecentos e cinquenta e quatro mil e quinhentos reais) por mês a partir da assinatura do contrato da Pessoa Jurídica prevista no Edital. Segundo o Anexo X, o valor de R$ 81.120.000 a ser remunerado para o SMGO por parte da Pessoa Juridica Gestora

criada pelo Fundo de Investimentos será parcelado nos primeiros 3 anos. Contudo, no Anexo IV, o valor mensal para O SMGO está limitado a R$ 954.500. Como seria efetivamente o plano de pagamentos para a implantação do SMGO? Ele não está em contradição com o prazo de 18 (dezoito) meses previsto no Anexo VII - 9.1 - Cronograma - Pagina 180)?
Resposta 243.: Não há contradição. O investimento deve ser efetuado nos primeiros anos. A remuneração do investimento será efetuada mensalmente, na execução do contrato.

Considerando que o teor do presente boletim de esclarecimentos não afeta a formulação de propostas, a data e os horários de entrega e abertura dos envelopes ficam mantidos, conforme segue:

CONCORRÊNCIA N° 001/2015 – SMT-GAB
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051.567-8
SEI nº 6020.2018/0003185-3 - GRUPO ESTRUTURAL
Local: Instituto de Engenharia de São Paulo
Avenida Doutor Dante Pazzanese, 120, Vila Mariana – SP
Entrega dos Envelopes: 23/01/19 – 8h
Sessão de Abertura dos Envelopes: 23/01/19 – 9h

CONCORRÊNCIA Nº 002/2015-SMT-GAB
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051.569-4
SEI nº 6020.2018/0003186-1 - GRUPO LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL
Local: Instituto de Engenharia de São Paulo
Avenida Doutor Dante Pazzanese, 120, Vila Mariana – SP
Entrega dos Envelopes: 23/01/19 – 8h
Sessão de Abertura dos Envelopes: 23/01/19 – 12h

CONCORRÊNCIA Nº 003/2015-SMT-GAB
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051.573-2
SEI nº 6020.2018/0003187-0 - GRUPO LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO
Local: Instituto de Engenharia de São Paulo
Avenida Doutor Dante Pazzanese, 120, Vila Mariana – SP
Entrega dos Envelopes: 23/01/19 – 8h
Sessão de Abertura dos Envelopes: 23/01/19 – 15h

São Paulo, 18 de janeiro de 2019.

Gilmar Pereira Miranda
Presidente Suplente da CEL
Portaria nº 076/2017-SMT-GAB