

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

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

Por sua vez, a Lei Federal nº 8.987/95<sup>1</sup>, estabelece que o Poder Concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo. Para cumprir este ditame legal, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes da Cidade de São Paulo, no cumprimento de suas atribuições legais, vem a público justificar a delegação da prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante a realização de concessão, pelas razões a seguir expostas.

É reconhecida e indiscutível a complexidade do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de São Paulo, em especial o Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a seguir denominado Sistema de Transporte, - com seus 14.456 ônibus (Frota Patrimonial - Dezembro/2017) - e a decorrente dificuldade logística e operacional do Município prover diretamente esse serviço essencial a uma população em torno de 12 milhões de habitantes<sup>2</sup>. A cidade de São Paulo tem o maior Sistema de Transporte do mundo. Na maioria das cidades brasileiras, e como vem ocorrendo no Município de São Paulo há décadas, essa atividade é delegada, por concessão ou também por permissão, a entes particulares.

---

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

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

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

Tendo em vista o vencimento dos contratos de permissão em 2013 e considerando que os contratos de concessão vêm sendo sucessivamente prorrogados no prazo legal, mas estão às vésperas de seu termo, é imperioso deflagrar novos procedimentos licitatórios para manter a regularidade e a qualidade dos serviços atualmente prestados pelas Empresas Operadoras, buscando promover os aprimoramentos pretendidos pelo Decreto Municipal nº 58.200/18, coadunando-os com o Plano Diretor Estratégico promulgado pela Lei Municipal nº 16.050/14 e com o Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob/SP 2015, elaborado por exigência da Lei Federal nº 12.587/12.

Os prazos dos contratos serão aqueles estabelecidos na Lei Municipal nº 13.241/01 - alterada pela Lei Municipal 16.211/15<sup>3</sup>, ou seja, 20 anos, podendo ter sua vigência estendida por no máximo mais 1 (um) ano. Em razão da envergadura dos investimentos a serem realizados, como adiante se verá na presente explanação, não se justificaria a outorga do serviço através de permissão, salvo na situação emergencial em que se encontra o Sistema de Transporte atualmente<sup>4</sup>.

Para a implantação da nova rede, desenhada com a contribuição de consultoria externa, a administração optou por um período de transição que permita sua implantação de forma gradual, respeitando o usuário, sua rotina e,

---

<sup>3</sup> Art. 7º O inciso 1 do art. 21 da Lei nº 13.241, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação: “para a concessão: 20 (vinte) anos, contados da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Público”.

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

fundamentalmente, possibilitando uma curva de aprendizado e ajustes, que, seguramente, serão necessários ao longo de sua efetivação.

O Sistema de Transporte, integrante do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, por determinação legal é organizado em Sistema Integrado (composto pelos Subsistemas Estrutural e Local) e Serviços Complementares. A nova organização proposta para o Sistema de Transporte aprofunda os conceitos de estruturação e conexão entre serviços já antes estabelecidos, fortalecendo a malha de ligações de natureza estrutural, que compõem o Subsistema Estrutural, perfazem grandes deslocamentos e integram as diversas regiões da cidade.

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

O Subsistema Estrutural, assim concebido, e organizado em rede pela integração de ligações estruturais, radiais e perimetrais, contribui para descongestionar a área do centro histórico, melhorando a utilização do sistema viário, homogeneizando a macroacessibilidade e interligando todo o território da cidade.

Por outro lado, o Subsistema Local, é responsável por atender às demandas internas de uma mesma região e por conectar cada região ao Subsistema Estrutural. Os trajetos são mais sinuosos, concebidos sob a lógica da capilaridade e da ampliação da área de cobertura e do atendimento de demanda mais dispersa, e, dentro destas características, as linhas do Subsistema Local devem operar com carros menores. Na

nova Rede do Sistema de Transporte, o conceito de tratar cada região como uma "cidade" dentro da Cidade, ganha importância, valorizando os desejos de deslocamentos locais, de curto alcance, e o atendimento aos equipamentos sociais e aos centros dos bairros.

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

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

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

A simplificação do Sistema de Transporte também trará outros benefícios de interesse público, favorecendo especialmente o segmento mais diretamente interessado, que é a população usuária do transporte público. Será facilitada a disponibilização de melhores informações aos usuários nos pontos de parada, em tempo real, garantindo uma melhor leitura e compreensão da população usuária

sobre como utilizar o transporte público no Município de maneira mais adequada aos anseios de cada um dos usuários.

Considerando a época em que a Lei Municipal n. 13.241/01 foi promulgada, verifica-se que hoje a tecnologia embarcada e os mecanismos de bilhetagem estão significativamente mais avançados. São Paulo, acompanhou as mudanças e encontra-se alinhada com municípios de outros países. Podemos destacar os ônibus equipados com GPS (*Global Positioning System* – Sistema de Posicionamento Global)<sup>5</sup>, o que permite o monitoramento automático dos veículos, possibilitando a sua localização instantânea, a coleta de dados operacionais, úteis para fins de fiscalização e planejamento, e a disponibilização de informações aos usuários em tempo real em painéis de mensagens variáveis e pelo site Olho Vivo da SPTRANS. Esta tecnologia disponível na Cidade desde 2005, vem fornecendo ao Poder Público, milhões de dados processados e analisados sistematicamente, apoiando a tomada de decisão.

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

- Aplicar as políticas de transporte definidas pelo Poder Público;
- Gerir a produção de serviços de transporte público por meio de Concessões, da gestão direta ou fretamentos, provendo os recursos necessários;

---

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

- Definir o nível, o volume e a qualidade dos serviços propostos para o público;
- Coletar, centralizar e processar as informações e dados relativos ao objeto de sua competência;
- Compartilhar com as operadoras as informações operacionais relativas aos serviços que devam ser produzidos;
- Receber, verificar e processar as informações e dados enviados pelos diferentes níveis operacionais (garagens, terminais, veículos) como produto da programação dos serviços e de sua realização;
- Medir as discrepâncias entre o serviço programado e o serviço efetuado;
- Tomar as decisões pertinentes para garantir os objetivos predefinidos nas políticas da SPTrans: percursos de serviço produzidos, qualidade dos serviços, quantidade de passageiros transportados, equilíbrio financeiro, índices de produtividade, integração dos serviços, integração multimodal, atratividade dos serviços propostos para os usuários, promoção do transporte público, relacionamento com os usuários, informação aos usuários e para a população em geral;
- Comunicar e interagir com as estruturas relacionadas com os serviços de transporte público, CET, Polícia, SAMU, Bombeiros – seja diretamente, seja por intermédio dos níveis operacionais; e,
- Dar transparência aos dados coletados possibilitando maior controle social pela população da prestação dos serviços.

Os equipamentos instalados em todos os veículos, integrados ao Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional deverão prover todas as informações para a completa gestão do sistema, as quais poderão ser utilizadas pelo Poder Público, Empresas Operadoras e Usuários.

As inovações pretendidas proporcionarão à Administração Pública, sob a ótica da gestão contratual, o conhecimento detalhado e exato do que foi e do que não foi realizado, por linha de ônibus e não só por área. Assim, a rigorosidade dos dados

contribuirá para penalizar cada operador que estiver descumprindo o Contrato, refletindo estas eventuais penalidades na sua remuneração. O aumento da coercibilidade e dos instrumentos operacionais poderá, portanto, potencializar a melhoria da qualidade e da confiabilidade da prestação do serviço do Sistema de Transporte.

Em seara diversa, a divisão em 03 (três) grandes grupos de lotes de serviços, totalizando 31 (trinta e um) lotes, favorecerá a competitividade e a isonomia no certame licitatório, isto porque os lotes formados apresentam exigências distintas de investimento, de frota e de recursos humanos, propiciando a participação de empresas pequenas, médias e de grande porte. As Linhas Estruturais, que requerem maior investimento totalizarão 8 (oito) lotes de serviços. As Linhas Locais de Articulação Regional poderão ser operadas por empresas de porte intermediário, pois, em comparação com as linhas estruturais, atenderão a demandas de passageiros em trajetos menos extensos, somando 10 (dez) lotes de serviços, sendo um deles especial, dedicado à tecnologia trólebus. As Linhas Locais de Distribuição poderão ser operadas por empresas menores, estando divididas em 13 (treze) lotes de serviços.

O primeiro grupo, denominado de "Grupo Estrutural", é formado por 8 (oito) lotes, denominados como "Lotes Estruturais", cujos futuros operadores terão a missão de atuar na operação da primeira camada de linhas estruturais, as quais conformam a "espinha dorsal" da rede, formada pelas Linhas Estruturais Radiais e as Linhas Estruturais Perimetrais.

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

Os lotes do Grupo Estrutural têm suas áreas operacionais definidas pelas grandes e consolidadas regiões geográficas da cidade: Noroeste, Norte, Leste, Sudeste, Sul Sudoeste e Oeste. A região Sul compreende uma grande porção territorial, cortada



pelo Rio Pinheiros que cria uma barreira física e, por este motivo, foi dividida em dois lotes.

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

Assim, os lotes do Grupo Estrutural são:

Lote	Designação das Áreas Operacionais
E1	Área Operacional Noroeste
E2	Área Operacional Norte
E3	Área Operacional Leste
E4	Área Operacional Sudeste
E5	Área Operacional Sul 1
E6	Área Operacional Sul 2
E7	Área Operacional Sudoeste
E8	Área Operacional Oeste

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

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

Em comparação ao Grupo Estrutural, o Grupo de Articulação Regional não requer o



mesmo nível de concentração da operação, por atuar na escala das sub-regiões, do que resulta a oportunidade de acesso à licitação para um maior número de operadores privados.

Foram estabelecidos 10 (dez) lotes, através da subdivisão das grandes regiões geográficas que conformam as áreas operacionais do Grupo Estrutural e com a inclusão do lote ARO relativo às linhas de trólebus.

- A região Norte foi dividida em duas sub-regiões que atendem áreas de geração de viagens distintas e utilização de corredores viários específicos: a sub-região Noroeste e a sub-região Norte.
- A região Leste foi dividida em três sub-regiões, também em função dos corredores viários: a sub-região Nordeste, ao norte das linhas férreas que cortam a região; a sub-região Leste, que abrange o "miolo" da região Leste ao sul das linhas férreas; e a sub-região Sudeste, que abrange as parcelas do território da região Leste mais próximas aos limites da cidade com o ABC.
- A região Sul não foi dividida, pois compreende uma sub-região de padrão mais uniforme de atendimento. Apenas as regiões do Sacomã e Ipiranga poderiam ser recortadas desta sub-região, mas as análises mostraram que tal feito, geraria um lote de serviço com pequena escala operacional, incompatível com as características pretendidas para a atuação dos operadores do nível regional.
- A região Sudoeste foi dividida em duas sub-regiões, pelas mesmas razões das regiões Norte e Leste, gerando: a sub-região Sudoeste 1, com maior relação de fluxo de viagens com a centralidade de Santo Amaro, e a sub-região Sudoeste 2, com maior relação com as centralidades de Pinheiros e Lapa.

Assim, os lotes do Grupo de Articulação Regional são:

Lote	Designação das Áreas Operacionais
AR0	Lote Especial Trólebus
AR1	Noroeste
AR2	Norte
AR3	Nordeste
AR4	Leste
AR5	Sudeste
AR6	Sul
AR7	Sudoeste 1
AR8	Sudoeste 2
AR9	Oeste

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

A estes lotes do Grupo de Distribuição estarão vinculadas as Linhas Locais de Distribuição e as Linhas Locais de Reforço de Pico, cabendo ainda a esse Grupo, a operação dos serviços complementares Atende e das Linhas Locais Rurais.

Em comparação ao Grupo de Articulação Regional, os lotes do Grupo de Distribuição são compostos por linhas de menor abrangência e capacidade, requerendo um grau de concentração de recursos ainda menor que o grupo anterior, do que resulta a oportunidade de acesso à licitação para um número ainda maior de empresas operadoras. Para este grupo de lotes, a proposta de divisão amplia o conceito de maior diversidade de operadores empregada para o Grupo Regional, muito em razão da escala de operação poder ser menor, e pelo fato das linhas serem operadas com veículos de menor capacidade, que requer menor nível de investimento e, portanto, de mais fácil acesso à licitação para um número maior ainda de empresas operadoras.

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

Foram estabelecidos 13 lotes para o Grupo de Distribuição, como mostra o quadro abaixo.

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

É importante lembrar, tendo-se em mente a longa duração dos contratos, que os critérios de remuneração e os critérios de avaliação baseados nas informações trazidas por meios digitais são todos mecanismos que favorecem a obtenção e a melhoria da qualidade necessária para a prestação eficiente do serviço, com rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, atualidade tecnológica e acessibilidade. O foco da Administração Pública, através desta concessão, será, portanto, a qualidade da prestação do serviço, que será medida e avaliada - dentre outras maneiras - por meio de pesquisas de opinião efetuadas com os usuários.

Outra inovação que se pretende implementar com a nova concessão é a operação de Linhas Locais Rurais, as quais serão enquadradas na categoria de Serviços Complementares do Serviço de Transporte Público de Passageiros e atenderão as regiões da Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável e da Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, ambas definidas pelo novo Plano Diretor Estratégico vigente. A introdução destas linhas promoverá a inclusão de significativa parcela da população municipal que até o presente momento vê-se privada de um adequado e eficiente atendimento pelo transporte coletivo.

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

Entre os avanços importantes que constituem o escopo da nova concessão estão os ganhos previstos com a qualidade da frota, cujos veículos devem atender especificações que garantam conforto e confiabilidade. Entre os requisitos exigidos podemos citar a substituição dos motores Euro III pelos motores Euro V, acessibilidade plena, sistema de movimentação vertical da suspensão, bancos estofados, bloqueios de portas, *Wi-Fi*, tomadas USB, limitador de velocidade, tecnologias embarcadas – GPS, CFTV, terminal do motorista, telemetria, entre outras melhorias.

Serão exigidos também outros requisitos adicionais importantes para os veículos

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

Além dos avanços na especificação, o conjunto da frota ampliará o atendimento atual, no que diz respeito à oferta de lugares em números absolutos e médios e à cobertura da rede, resultando em uma ampliação do atendimento da demanda, como pode ser verificado no quadro abaixo, em que se destaca também a expansão da frota do serviço ATENDE, destinado aos usuários com deficiência física e/ou mobilidade reduzida.

Item	Atual (Dez/2017)	Nova Rede
Oferta de lugares (real)	1.033.354	1.139.010
Oferta de lugares por veículo (média)	76	89
Cobertura da rede (km)	4.680	5.100
Serviço ATENDE (frota)	428	540
Demanda (dia útil)	9.330.040	10.282.094

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

- Fixação de metas para atender ao cronograma de redução de emissão de poluentes da frota, como obrigação legal e contratual. A fim de estimular a precocidade do alcance dessas metas, o contrato prevê um estímulo na remuneração em função da antecipação do cronograma.
- Consideração da avaliação do desempenho e da qualidade no Modelo de Remuneração, utilizando um Índice de Qualidade, composto por indicadores associados aos principais processos que impactam na prestação dos serviços de transporte, abrangendo aspectos relacionados ao desempenho operacional em relação aos padrões estabelecidos; a manutenção, conservação e limpeza da frota; o atendimento dos operadores aos procedimentos de trabalho; as reclamações e a satisfação dos usuários apurada por meio de pesquisa específica.

- Definição de 83 indicadores de cumprimento das obrigações contratuais, com aplicação de multa à Empresa Operadora e/ou SPE, em caso de descumprimento.
- Revisão contratual quadrienal, considerando a possibilidade de verificação independente.
- Formação de um Comitê de Mediação para a solução de controvérsias sobre a interpretação ou execução do Contrato. O referido Comitê será formado por um Comitê de Mediação composto por um representante do Poder Concedente e outro do Concessionário que juntos indicarão um terceiro.
- Merece registro também que até que se ultimem os processos previstos no **Plano de Desestatização**, fica a cargo dos Concessionários, organizados em Pessoa Jurídica (SPE), a realização das seguintes atividades:
  - Operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único.
  - Administração, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferência.

A qualidade do serviço e a segurança operacional ganham nova relevância. Indicadores de qualidade, incluindo a satisfação dos usuários, influenciaram na remuneração das Empresas Operadoras, sem prejuízo das penalidades previstas no contrato e no RESAM. Também a diminuição de acidentes com vítima determinará um ganho maior ou menor da Empresa Operadora, confirmando o compromisso da gestão municipal com a segurança viária.

É de se destacar, neste aspecto, que a remuneração prevista nos contratos busca espelhar com muito mais precisão o justo pagamento pelos serviços prestados. Parte-se de um retrato muito mais detalhado de todos os custos envolvidos, ponderado pela demanda efetivamente atendida. Depois disso aplicam-se índices relacionados a regularidade em atendimento às diretrizes operacionais; a qualidade dos serviços prestados; a confiabilidade da frota; a redução de acidentes com vítima; e a antecipação das metas de emissões de poluentes. Por último, o sistema de

remuneração incentiva as Empresas Operadoras a buscarem maior eficiência nos serviços, propiciando ganhos ao Poder Concedente e a eles próprios.

Não passou despercebida à Administração a questão ambiental. Foi promulgada a Lei 16.802, em 17 de janeiro de 2018, que alterou a Lei 14.933/2009 que traz à luz uma nova regulamentação da frota de ônibus municipal no que diz respeito à emissão de gases poluentes. As regras contratuais espelham o que lá está previsto e determinam a redução anual da emissão de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e material particulado. Em 10 anos esses índices serão reduzidos, respectivamente para 50%, 80%, 90%. E, em 20 anos, a frota municipal deixará de emitir qualquer poluente.

Dessa forma, pelo que foi exposto, restou justificada, com base nos critérios da conveniência e oportunidade, a nova modelagem da concessão do Sistema de Transporte que está sendo proposta, com destaque para as características da Nova Rede de Referência, acompanhadas das preocupações com a qualidade do serviço, com o meio ambiente e com a justa remuneração, tendo sido apresentadas algumas importantes consequências, que as mudanças propostas ensejarão na prática e no cotidiano do Sistema.

São Paulo, 23 de abril de 2018.

**Marcelo José Brandão Machado**  
**Presidente da CEL**  
**Portaria nº 076/2017-SMT-GAB**