

Mais Cara, Licitação do Ônibus é Relançada e tira 132 Linhas de SP

Seminário 2.4 - Profª Karin

Catarina Guido Zychan de Moraes - 9351523

Erica Marques Oliveira - 8939742

Gabriel de Souza - 9838821

Guilherme Antonio Pereira Pinto - 9835599

Guilherme Rocha Martins - 9838946

Histórico da Licitação e Sistemas

- A última licitação venceu em 2013, durando 10 anos
- Continuidade na prestação de serviços por contratos emergenciais (a cada 6 meses)
- 2015: Prefeitura lança 1º edital (2 anos de atraso). TCM suspende, por 49 irregularidades.
- 2016: TCM libera a licitação: com 13 pontos com a rever. Eleições paralisaram o processo
- 2018: Atual gestão propõe novo edital
 - Junho: TCM suspende, 51 irregularidades (14 = à anterior)
 - Outubro: TCM libera processo, mas prefeitura deve corrigir pontos irregulares
 - Dezembro: Prefeitura relança os editais
- 2019: Janeiro: Justiça suspende edital; licitação retomada esse mês (maio)
- Nova concorrência: menor corte de linhas porém maior custo
 - Antes: redução de 141 linhas e custo de R\$68,1 bilhões
 - Depois: redução de 132 linhas e custo de R\$71,14 bilhões

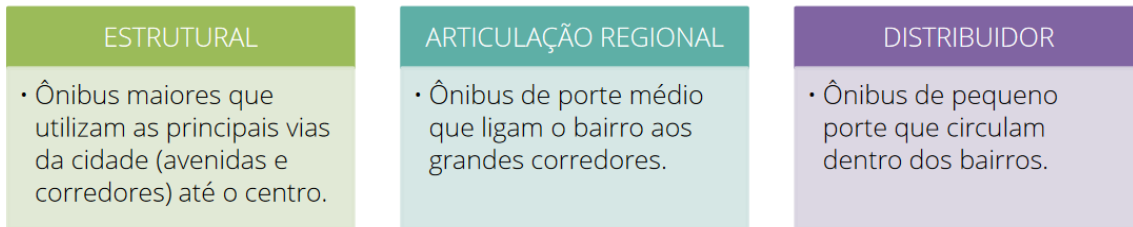


Figura 1 – Nova Licitação de ônibus, mais cara do que versão anterior

Fonte: O Estado de São Paulo

Contextualização e Novidades

- Idade média dos ônibus: 5 anos, mais de 10 anos é proibida a circulação
- Sistema distribuidor: Coletivos que farão o transporte entre bairros. Tem como propósito exercer a função intermediária para os sistemas que já existem hoje: o estrutural, que liga os bairros ao centro, e o regional, que faz percursos curtos



- Plano inicial: Zona Norte
- Novo plano: Zona Leste apresentará maior concentração de veículos
- As alterações que, segundo a prefeitura, tinham como objetivo diminuir o tempo gasto pelos usuários em seus deslocamentos, não estão sendo bem compreendidas pela população
- A ausência de informação sobre itinerários, intervalos, pontos de ônibus etc. também despertou muitas críticas. O secretário, Sérgio Avelleda reconheceu que os usuários sofrem com uma falta absurda de dados

Problemáticas

- Falta de clareza nas informações
- Corte de linhas
- Continuação do setor na mão das mesmas empresas

“O atual serviço de transporte rodoviário foi contratado em 2003, e venceu em 2013. Desde então, os contratos vêm sendo renovados, gerando muito mais custos e problemas ao sistema viário.”

- Contratos fechados por 20 anos, somando R\$ 71,14 bi, com as mesmas empresas e ex-cooperativas

<https://idec.org.br/em-acao/em-foco/idec-repudia-falta-de-clareza-em-processo-de-licitacao-de-onibus-em-sp>

<https://diariodotransporte.com.br/2019/04/05/bruno-covas-homologa-todas-as-empresas-de-onibus-na-licitacao-de-sao-paulo/>

DIÁRIO DO TRANSPORTE		COMPOSIÇÃO DA FROTA DE REFERÊNCIA (Estimativa)			
SUBSISTEMA	LOTE	EMPRESA	FROTA OPERACIONAL	RESERVA TÉCNICA	FROTA PATRIMONIAL
ESTRUTURAL (29,7%)	E1	Bandeirantes	441	35	476
	E2	Sambaiba	457	37	494
	E3	Metrópole	561	45	606
	E4	Via Sudeste	378	30	408
	E5	Mobibrasil	406	32	438
	E6	Grajaú	392	31	423
	E7	Metrópole	370	30	400
	E8	Transvida	667	53	720
	E9	Gatusa	190	15	205
SUB-TOTAL			3.862	309	4.171
ARTICULAÇÃO (26,5%)	AR0	Transvida	226	18	244
	AR1	Bandeirantes	342	27	369
	AR2	Sambaiba	679	54	733
	AR3	Metrópole	421	34	455
	AR4	Express	523	42	565
	AR5	Via Sudeste	339	27	366
	AR6	Mobibrasil	137	11	148
	AR7	KBPX	194	16	210
	AR8	Gato Preto	214	17	231
AR9	Transvida	376	30	406	
SUB-TOTAL			3.451	276	3.727
DISTRIBUIÇÃO (43,8%)	D1	Transnoroeste	743	59	802
	D2	Transnoroeste	469	38	507
	D3	Transunião	467	37	504
	D4	UpBus	130	10	140
	D5	Pêssego	485	39	524
	D6	Allibus	598	48	646
	D7	Transunião/Imperial	140	11	151
	D8	Movebus	500	40	540
	D9	A2 Transportes	483	39	522
	D10	Transwolff	655	52	707
	D11	Transwolff	594	48	642
	D12	Transcap	281	22	303
	D13	Alfa Rodobus	135	11	146
	SUB-TOTAL			5.680	454
TOTAL			12.993	1.039	14.032

Aspectos Econômicos

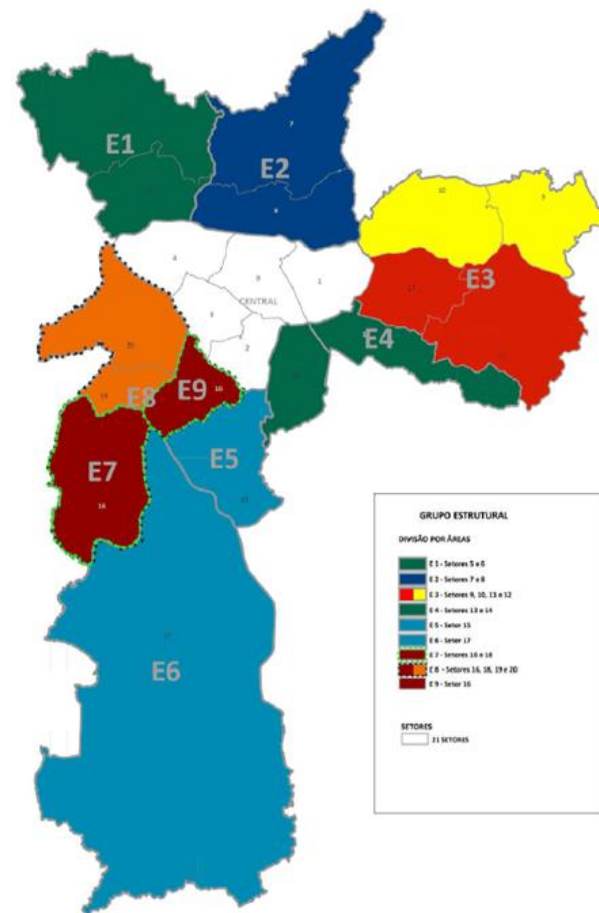
- Um participante para cada lote de linhas

Lotes de linhas	Valor proposto	Valor máximo do edital
E1 - Área Operacional Noroeste	R\$2,6139	R\$2,6139
D13 - Área Operacional Oeste	R\$4,2814	R\$4,2814

Fonte: <https://diariodotransporte.com.br/2019/04/04/licitacao-dos-onibus-de-sao-paulo-bruno-covas-classifica-todas-as-propostas-de-tarifas-dos-grupos-estrutural-e-de-articulacao-regional/>

- Perda considerável devido à inexistência de concorrência:
 - Irregularidades apontadas nos contratos antigos perpetuam prejuízos
- Fundo financeiro para manutenção de terminais de ônibus e modernização de tecnologias de monitoramento da frota e operação (SPE):
 - Aspecto positivo proveniente do novo contrato

<https://diariodotransporte.com.br/2019/04/04/licitacao-dos-onibus-de-sao-paulo-bruno-covas-classifica-todas-as-propostas-de-tarifas-dos-grupos-estrutural-e-de-articulacao-regional/>



Política Tarifária

- Pela política tarifária, existem duas formas principais de remuneração de empresas:
 - Por Usuário: pode levar a uma busca de uma demanda maior ou de uma redução dos custos (diminui a frota, causando superlotação)
 - Por Oferta aos Cidadãos: pode acontecer de diversas formas, como remuneração por quilômetros rodados (pode aumentar demais a frota para aumentar tal valor)
- Nessa nova licitação: relação com a qualidade do serviço e satisfação dos usuários, sendo o primeiro por itens como a renovação da frota por ônibus que usam combustíveis menos poluentes
- Segundo uma pesquisa de 2017, dos quase 15 mil ônibus que circulam pela cidade de São Paulo, apenas 212 usam combustíveis não poluentes (1,4%)

<https://www.nossasaopaulo.org.br/2017/08/15/apenas-14-dos-onibus-de-sao-paulo-usa-combustivel-menos-poluente/>

<http://mecanicaonline.com.br/wordpress/2015/06/06/conheca-o-primeiro-onibus-do-brasil-abastecido-por-gas-produzido-a-partir-de-dejetos-de-aves/>

<https://www.mobilize.org.br/noticias/10868/onibus-eletrico-comeca-a-operar-em-brasilia-a-partir-de-abril.html>



Figura 2 - Ônibus a Biometano.

Fonte: Mecânica Online



Figura 3 - Ônibus Elétrico.

Fonte: Mobilize