

SISTEMA ÚNICO DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA

Audiência Pública

Dia 22/04/2009

Horário: 08h00

Local: Instituto de Engenharia – Av. Dante Pazzanese, 120 – V. Mariana

PERGUNTAS E RESPOSTAS:

Empresa : SPTRANS

Representante: Claudio Bispo dos Santos
Diretor de Relações Internas

PERGUNTA:

- 1 - Por que passar para o sistema de bilhetagem para iniciativa privada, se ele já deu certo no Município de São Paulo e Grande São Paulo?
Os postos de trabalho dos desenvolvedores e operadores de um sistema em funcionamento como ficam?

RESPOSTA:

Como já afirmado pela Secretaria Municipal de Transportes, não haverá demissões pela implantação do novo sistema.

O Município não tem dificuldades em gerir o sistema. O município tem dificuldades em agregar parceiros buscando novas receitas acessórias.

Empresa : TRABALHADORES METROVIÁRIOS SP

Representante: Flávio Godoi

PERGUNTA:

- 1 - A estimativa de investimento da concessionária é 310 milhões. Em que prazo será investido?
- 2 - Haverá pagamento de 200 milhões pela tecnologia já implantada pelas estatais. Em que prazo será pago?
Como será rateado entre estatais?
- 3 – Qual o fundamento, a justificativa em se afirmar, no Brasil, que a iniciativa privada é mais competente para o sistema único de bilhetes, do que as estatais?
- 4 – A SPE deverá ser constituída pelas empresas do Consórcio vencedor?

RESPOSTA:

- 1 – Durante o período de concessão

2 – O pagamento à Prefeitura será no ato da assinatura do contrato de concessão

3 – Como já afirmado na resposta anterior. Não há dificuldade em gerir o sistema, há dificuldade em agregar parceiros buscando novas receitas acessórias.

4 – sim

Empresa : CONLUTAS

Representante: Raimundo Cordeiro

PERGUNTA:

1 – Pela apresentação nesta audiência pública foi apresentado que no dia 31/11/2009 será concluído o processo de concessão. A partir desta data os trabalhadores do Metrô, CPTM, EMTU e SPTRANS que fazem venda de bilhetes e recarga serão substituídos?

2 – Os direitos e adicionais que recebem hoje por realizarem esta atividade serão mantidos?

3 – A atividade será realizada nas atuais bilheterias?

Empresa : CIA. DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO

Representante: Sindicato do Metroviários de São Paulo

PERGUNTAS:

1 - Quanto será o salário de um bilheteiro do Metrô depois da concessão? Os adicionais serão mantidos Ex: adicional risco de vida, quebra de caixa, etc....
Quais serão as atribuições do AE (atual bilheteiro).?
Qual será a redução real do salário do AE metroviário?
Todas as bilheterias serão operadas pela empresa detentora do processo licitatório.

RESPOSTAS:

O salário de um AE – Agente de Estação será o mesmo de hoje até porque a legislação veda qualquer redução salarial.

Os adicionais que o atual AE recebe são cláusulas de acordo coletivo e só podem ser eliminadas mediante negociação coletiva.

As funções do AE depois da concessão serão aquelas já praticadas atualmente (fluxo de passageiros, orientação de usuários, condução de deficientes físicos, operação de SSO, etc.)

As atividades serão realizadas nas atuais bilheterias.

Empresa : PLANETEK E. SOLUTION

Representante: Alexandre Bellizia

PERGUNTAS:

- 1 – Ao término da concessão como ficam os valores investidos e não depreciados até a data?
- 2 – O valor a ser pago de aproximadamente R\$ 200 milhões poderá ser auditado antes do pagamento pela empresa vencedora (auditoria SPTRANS, SISTEMA DE BILHETAGEM , METRÔ, CPTM e etc....)?
- 3 - A STM tornará disponível os dados de demanda (atuais e projetadas) utilizados nos estudos de viabilidade da Concessão, tanto do sistema sobre trilhos quanto dos ônibus municipais, bem como da estrutura tarifária adotada de maneira a possibilitar uma análise detalhada e uma modelagem financeira comparativa, por parte dos participantes do Certame?
- 4 - Como foi tratada a introdução de cartão de débito e o cartão de crédito? Vocês consideraram isso gerador de crédito para a empresa ou custo de transação sobre as tarifas?
- 5 – A STM tornará disponível os resultados dos estudos de viabilidade da Concessão, contendo as receitas estimadas, as despesas operacionais, os índices alcançados (TIR, ICSD), etc.?
- 6 – Qual a estrutura tributável aplicável à concessão em questão? Haverá algum tipo de incentivo fiscal por parte do Estado e/ou do Município, tendo em vista que os tributos serão, em última análise, pagos pelas próprias instâncias de governo?
- 7 – Qual a estrutura legal que ampara o recebimento, por parte da Prefeitura de São Paulo, da taxa de R\$ 197 milhões citada no diário oficial de 05/02/2009. Considerando que, em tese, esse valor já teria sido pago pelos usuários do Bilhete Único e, uma vez incorporado no preço da Concessão, seria pago pelos Poderes Concedente em duplicidade?
- 8 – Tendo em vista que as políticas tarifárias do Estado e da Prefeitura são diferentes qual será o tratamento a ser dispensado para os bilhetes que integram a atual política de “Gratuidade” e como se integram à Política Tarifária? Como serão ajustadas as eventuais alterações na política de “Gratuidade” que venham a ser adotadas durante o período da concessão?
- 9 – Como se dará o tratamento dos futuros reajustes tarifários, no que se refere ao impacto na remuneração do Concessionário?
- 10 – Quais as implicações da existência de compromissos já assumidos e ainda em vigor (contratos, acordos, convênios, protocolos, entendimentos, etc.) e como avaliar os custos decorrentes de respectivas interrupções (multas, indenizações, compensações, etc.) caso não sejam sub-rogados ao novo Concessionário, por razões não imputáveis ao mesmo? Quais obrigações do novo Concessionário (subrogadas) serão mandatórias?
- 11 – O projeto objetiva oferecer atratividade para segmentos do sistema financeiro, por incentivar a comercialização de créditos e transações em meios eletrônicos sem limitar a sua aplicação às atividades exclusivas de transporte público. Assim, capacitação técnica e operacional a ser exigida não poderá se assentar exclusivamente em aplicações de comercialização de direitos de transporte e ignorar a capacidade técnica instalada e em operação na rede bancária, bem como em outros segmentos do sistema financeiro.

- 12 – Qual é a venda atual da exploração comercial de todo o sistema?
- 13 – Caso venha ser solicitada na futura capacitação técnica quem será considerado para validação de rede a empresa que contem a rede ou o fabricante dos equipamentos?
- 14 – Os equipamentos importados sem empresa no Brasil poderão participar da concessão?

RESPOSTAS:

- 1 – Todos os valores investidos deverão ser depreciados até o final da concessão, salvo exceções previstas no edital e no contrato.
- 2 – Não
- 3 – Sim
- 4 – A forma de venda é de responsabilidade da Concessionária, o repasse do recurso será no dia útil seguinte à da realização da venda.
- 5 – Os documentos poderão serem disponibilizados durante o processo licitatório.
- 6 – Não há estrutura tributária. Deverá ser observada a legislação vigente. Não haverá incentivo fiscal.
- 7 – Indenização compensatória pelo desenvolvimento do sistema
- 8 – O SUAC deverá permitir a adoção de qualquer política tarifária.
- 9 – A fórmula de remuneração da Concessionária já contempla essa questão.
- 10 – A SPE deverá, a seu critério, subrogar os contratos.
- 11 – Os atestados exigidos são aqueles necessários para a boa prestação dos serviços objeto da concessão.
- 12 – Não foi entendida a indagação.
- 13 – O edital esclarecerá.
- 14 – Não foi entendida a indagação

Empresa : PANAMERICANO

Representante: Sady Dalmas

PERGUNTAS:

- 1 - Como ficam os contratos já assumidos pelo SPTRANS/METRÔ/CPTM?
- 2 – O que acontece caso seja encontrada uma falha no sistema de bilhetagem eletrônica?
Quem arca com as diferenças financeiras verificadas no futuro ou mesmo já ocorridas?
- 3 – As empresas que participam da construção da linha – 4 do Metrô podem participar desta concessão?

- 4 – O SPTRANS tem acesso a todo sistema atual, ou isto é propriedade das empresas que fornecem os equipamentos e o sistema atual?
- 5 – Qual será o órgão gestor deste contrato? Quero dizer, SPTRANS, METRÔ ou CPTM?
- 6 – Quais outros produtos poderão ser colocados no mesmo plástico que entrará em vigor?
- 7 – Será possível usar a cabine para venda de outros produtos?

RESPOSTAS:

- 1 – A critério da SPE os contratos serão subrogados
- 2 – A partir da assunção do serviço toda a responsabilidade pelo sistema e sua funcionalidade será da SPE/Concessionário.
- 3 – Como regra não há impedimento.
- 4 – A SPTRANS tem acesso a todo o sistema atual
- 5 – Comissão de Monitoramento constituída pelos Poderes Concedentes
- 6 – Em principio não há vedação, devendo ser respeitados os dispositivos do Edital, Contrato e legislação vigente.
- 7 - As cabines nos terminais e estações serão utilizados exclusivamente para comercialização dos meios de acesso ao sistema.

Empresa : PANAMERICANO

Representante: Sady Dalmas

PERGUNTA:

- 1 – O custo de cada transação com cartão de crédito e cartão de débito foi analisado para achar a taxa de retorno do projeto?
- 2 – Quanto vocês vendem atualmente de mídia em cada modal de transporte? (Metrô, CPTM/SPTRANS)
- 3 – O vencedor terá exclusividade com o cartão de crédito dentro do sistema?
- 4 - A rede é considerada do fabricante do equipamento ou de quem montou a rede?
- 5 – O que acontece se por razões políticas a tarifa de transporte seja gratuita?
- 6 – O plano de negócio elaborado por vocês será distribuído para validação dos números?

RESPOSTAS:

- 1 – Sim

2 – Hoje não há contrato em negociação com exploração de mídia no sistema

3 – Sim

4 – Hoje, de quem montou a rede

5 – Política tarifária não é pertinente à concessão

6 – Não. O plano de negócio é de responsabilidade do proponente

Empresa : PANAMERICANO

Representante: Sady Dalmas

PERGUNTAS:

1 – A mídia nos cartões de transportes será do ganhador da concessão?

2 - O ganhador da concessão terá a possibilidade de venda de demais produtos/serviços juntamente com a bilhetagem?

3 – No caso de venda de passagens com cartão de crédito do qual o prazo máximo que o Metrô/CPTM e SPTRANS aceitam para receber os valores de repasse?

RESPOSTAS:

1 – Sim

2 – Sim, exceto nas dependências do Metrô, CPTM , SPTRANS e VIAQUATRO

3 – No dia útil seguinte da realização da venda

Empresa : TTRANS

Representante: Fabio Henrique Labadeça

PERGUNTA:

1 – O sistema atual da SPTRANS (Bilhete Único) utiliza (circuitos e software) de autenticação de cartões inteligentes. Estes sistemas serão utilizados ou permanecerão sendo utilizados no SUAC. Haverá, caso afirmativo, de disponibilização das tecnologias do sistema, do bilhete único (SPTRANS) aos concessionários do SUAC? Ou melhor, aos proponentes para o SUAC?

RESPOSTA:

Haverá disponibilização de documentação para operação do Bilhete Único. Porém a Concessionária deverá desenvolver o seu próprio sistema nos prazos previstos no Edital.

Empresa : BB TRANSPORTES E TURISMO LTDA.

Representante: Cesar San Miguel

PERGUNTA:

Por que a EMTU, pertencente à Secretaria de Transportes Metropolitanos não é partícipe do processo, uma vez que possui também um sistema de bilhetagem eletrônica (BOM)?

Empresa : BRASANCE INTERNATIONAL

Representante: Charles Le Tertre

PERGUNTA:

Na audiência pública de 15/05/2004 relativa à concessão do sistema Metropass, a EMTU era presente na lista dos órgãos públicos interessados.

Quais são as razões da ausência da EMTU hoje na lista?

RESPOSTA:

O Sistema de Arrecadação Centralizada será iniciado a partir dos Sistemas de Arrecadação atualmente implantados na SPTRANS (Bilhete Único) e no Metrô e CPTM (Edmonson).

Após o processo de assunção dos sistemas atuais será incorporado, por adesão também os sistemas de transporte gerenciados pela EMTU.

Empresa : SIGNALCARD TECNOLOGIA IND. E COM. LTDA.

Representante: Mário Gualberto Pinto Ferraz
Diretor

PERGUNTA:

Qual a posição dos responsáveis da concessão do sistema de arrecadação no que tange a observação dos direitos de propriedade industrial (patentes) que venham a ser atingidos pelo modelo apresentado na apresentação na audiência pública.

REPOSTA:

Os direitos de propriedade industrial do sistema serão de titularidade dos poderes concedentes.

Empresa : POLITEC

Representante: Margarete Mota

PERGUNTA:

- 1 – Na contratação dos serviços do sistemas único composto por: validadores, bloqueios, sistemas e atualizações; O que significa bloqueios?
- 2 – O edital prevê a aquisição de um sistema que será desenvolvido, correto? Previsão estimado de horas para desenvolvimento?
- 3 – Previsão do reaproveitamento dos sistemas legados e validadores atuais?

RESPOSTA:

- 1 – São equipamentos que formam a barreira de controle de acesso para o sistema metroferroviário.
- 2 – A concessão prevê a assunção dos sistemas de bilhetagem existentes e o desenvolvimento de um novo sistema conforme especificações técnicas e operacionais descritas no Edital.
- 3 – Sim, desde que atendam as especificações e desempenho previstas no Edital

Empresa : ABRAVALE

Representante: André Martins

PERGUNTA:

Como fica o contrato de credenciamento das empresas distribuidoras de vale-transporte, no novo modelo que sendo concedido?

RESPOSTA:

Os contratos serão subrogados à futura concessionária.

Empresa : AZEVEDO SETTE ADVOGADOS

Representante: Gustavo Rocha

PERGUNTA:

- 1 – Favor esclarecer sobre o procedimento de resgate/execução da garantia a ser ofertada pelo parceiro público.
- 2 – Favor esclarecer sobre a caução a ser ofertada pelo parceiro privado como forma de garantia pela execução dos serviços a serem prestados.

Empresa : BANCO ITAÚ

Representante: Silvio Uchôa Jr

PERGUNTA:

Em relação a constituição da conta vinculada/caução vocês poderiam esclarecer o modelo/fluxo previsto para a administração desta conta?

RESPOSTA:

O Edital conterà informações detalhadas sobre garantia, caução e conta vinculada.

Empresa : PANAMERICANO

Representante: Sady Dalmas

- 1 – Vamos poder instalar Tvs para comunicar informações institucionais e venda de mídia nas cabines e dentro do Metrô?
- 2 – Qual número de usuários diários (pagantes) no Metrô atualmente e expectativa para 2010?
- 3 - Qual o número de usuários diários (pagantes) nos ônibus e qual expectativa quando ampliar o mesmo para a região metropolitana?
- 4 – Qual número de usuários diário (pagantes) de trem e expectativa para 2010?
- 5 – Quem ganhar a concessão fica com a tecnologia atual das catracas?
- 6 – A implantação de novas catracas em outras linhas ficará por conta de quem ganhar a concessão?
- 7 – Para a padronização do sistema único de passagens em ônibus, trem, metrô em SP e região metropolitana, o custo da tecnologia da implantação será de quem?

RESPOSTA:

1 – Não

2 – 3 e 4 – Tendo em vista que a concessionária será remunerada pelo acesso, passamos esses números:

Metrô	- 684 milhões/ano
SPTRANS	- 2,8 bilhões/ano
CPTM	- 437 milhões/ano
VIAQUATRO	- 204 milhões/ano

5 – A concessionária terá o direito de uso do sistema atual.

6 – Sim

7 – O custo será da SPE/concessionária

Empresa : SINDICATO FERROVIÁRIOS DA SOROCABANA

Representante: Alexandre

PERGUNTA:

- 1 - Qual a análise jurídica feita pelo Governo do Estado para fazer a concessão do sistema de bilhetagem, considerada atividade fim do sistema metroferroviário.

RESPOSTA:

A modelagem econômico-jurídico institucional foi devidamente aprovada pelo Conselho Gestor do Estado de São Paulo e pelo Conselho Gestor do Município de São Paulo

Trata-se de concessão administrativa, onde não se discute a questão de atividade meio ou atividade fim.

Empresa : TTRANS – SISTEMAS DE TRANSPORTES S/A

Representante: Massimo A. Giavina - Bianchi

PERGUNTAS:

- 1 – A STM/SMT fornecerá o detalhamento da Estrutura Tarifária atualizada aplicável à estruturação financeira das propostas? Fornecerá ainda os valores reais e históricos das efetivas receitas tarifárias em cada um dos modais (ônibus, metrô e ferrovia) e das respectivas integrações?
- 2 – Qual a estrutura tributária aplicável à Concessão em questão? Haverá algum tipo de incentivo fiscal por parte do Estado e/ou do Município, tendo em vista que os tributos serão, em última análise, pagos pelas próprias instâncias de governo?
- 3 – Quais contratos estão em vigor entre cada uma das operadoras que integrarão o SUAC com terceiros, com respectivos encargos, prazos de vigência e demais informações indispensáveis para compor a estruturação financeira em amparo à confecção das propostas dos participantes no Certame? Em cada um deles consta explicitamente a condição de sub-rogação ou transferência quando da concessão nos termos ora propostos?
- 4 – Como assegurar que o Contratante não assumirá quaisquer ônus decorrentes da impossibilidade de subrogados ou transferências de direitos de contratos em vigor com as instâncias dos Poderes Concedentes, particularmente no que se refere a eventuais passivos trabalhistas?
- 5 – Qual estrutura legal (contratos e outros instrumentos), interna ao Governo Municipal, ampara a operação atual do BU na Prefeitura (na Secretaria Municipal dos Transportes e na SPTRANS) e que será substituída pela Concessão em pauta? Essa estrutura já foi objeto de apreciação por parte do TCM (Tribunal de Contas do Município)?
- 6 – A inexistência de restrições à participação no Certame poderia torná-lo impugnável em vista da possibilidade de se caracterizar vantagem competitiva incontestável a determinados setores de atividade e, portanto, sem assegurar igualdade de participação podendo, inclusive, acarretar prejuízo ao estado.

- 7- Para assegurar igualdade de participação a todos os proponentes, é imperativo que sejam disponibilizadas as informações detalhadas de todos os protocolos de comunicação entre os diversos componentes do atual sistema de validação e tratamento do BU, sob o domínio da SPTrans, inclusive os referentes à configuração do carregador do chip SUN bem como do mapa dos cartões BU. Hoje, essas informações são proprietárias dos atuais fabricantes, podendo caracterizar propriedade exclusiva dos mesmos.
- 8 – A estrutura legal implica a existência de dois Contratantes (dois Poderes Concedentes) que se situam em esferas distintas (Governo do Estado de São Paulo e Prefeitura do Município de São Paulo). Como se dará a gestão do contrato? Como serão tratadas as demandas decorrentes da operacionalização do contrato? Como caracterizar a “responsabilidade solidária” entre as duas instâncias?
- 9 – A estrutura legal que inclui a Prefeitura do Município de São Paulo como um dos contratantes e beneficiários dos resultados do empreendimento, não desencoraja a futura adesão por parte dos demais municípios da Região Metropolitana de São Paulo?
- 10 – Quais limitações serão impostas à contratada (através da SPE) para oferecer os direitos da Concessão em garantia a financiamentos?
- 11 – É necessário que a tecnologia do cartão inteligente seja a mesma que a do Bilhete Único e/ou de outros cartões inteligentes, com interface sem contato, já existentes, utilizados em sistemas de transporte público que operam nas regiões metropolitanas de São Paulo?

RESPOSTAS:

- 1 – Sim
- 2 – Não há estrutura tributária. Deverá ser observada a legislação vigente. Não haverá incentivo fiscal.
- 3 – Os contratos serão relacionados e disponibilizados durante o processo licitatório.
- 4 – O contratante deverá assumir todos os ônus com a subrogação ou eventual rescisão dos contratos em vigor. Contratante gera aquele que receber a subrogação.
- 5 – A relação da legislação pertinente à presente concessão será disponibilizado como anexo no edital.
- 6 – O processo licitatório observará todas as normas e princípios legais vigentes.
- 7 – As informações pertinentes à licitação serão disponibilizadas aos proponentes
- 8 – A gestão e operacionalização do contrato será realizada por uma comissão bipartite “Comissão de Monitoramento”.
- 9 – Não
- 10 – As limitações observarão a legislação vigente.
- 11 – O Edital conterá detalhes sobre a questão.