

Projeto Básico

SISTEMA BRT BELÉM

SEMOB
Superintendência
Executiva de
Mobilidade Urbana



Belém
Prefeitura da *nossa gente*

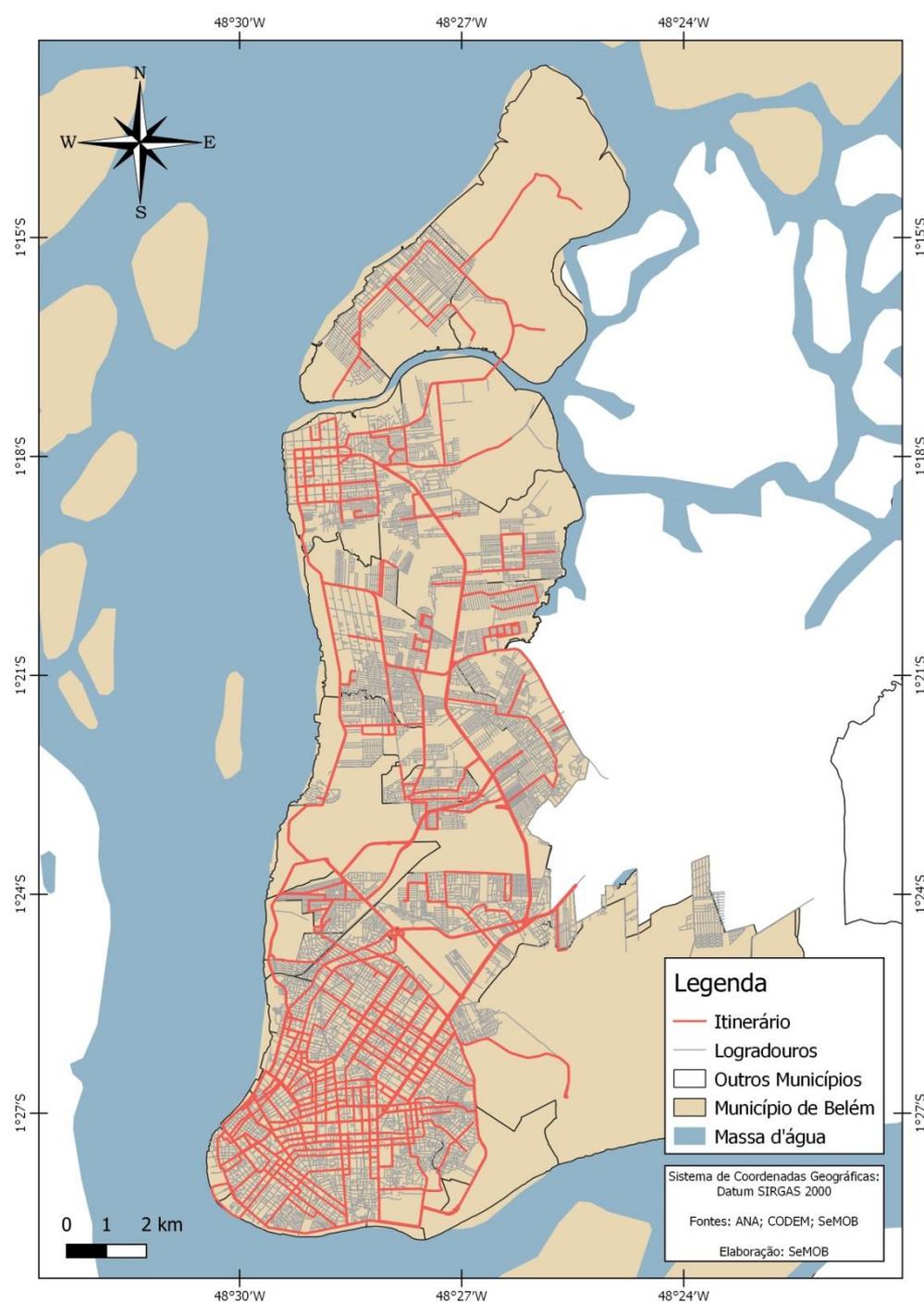
Sistema Atual

- 9.274.166 passageiros/mês (apenas sistema Belém);
- 5.228.777 km rodados/mês;
- 95 linhas de ônibus;
- 11 empresas operadoras
- Tarifa vigente

Convencional: R\$ 4,00

Seletiva: R\$ 6,40

Semiurbana: R\$ 6,40



Sistema Atual: Radioconcêntrico



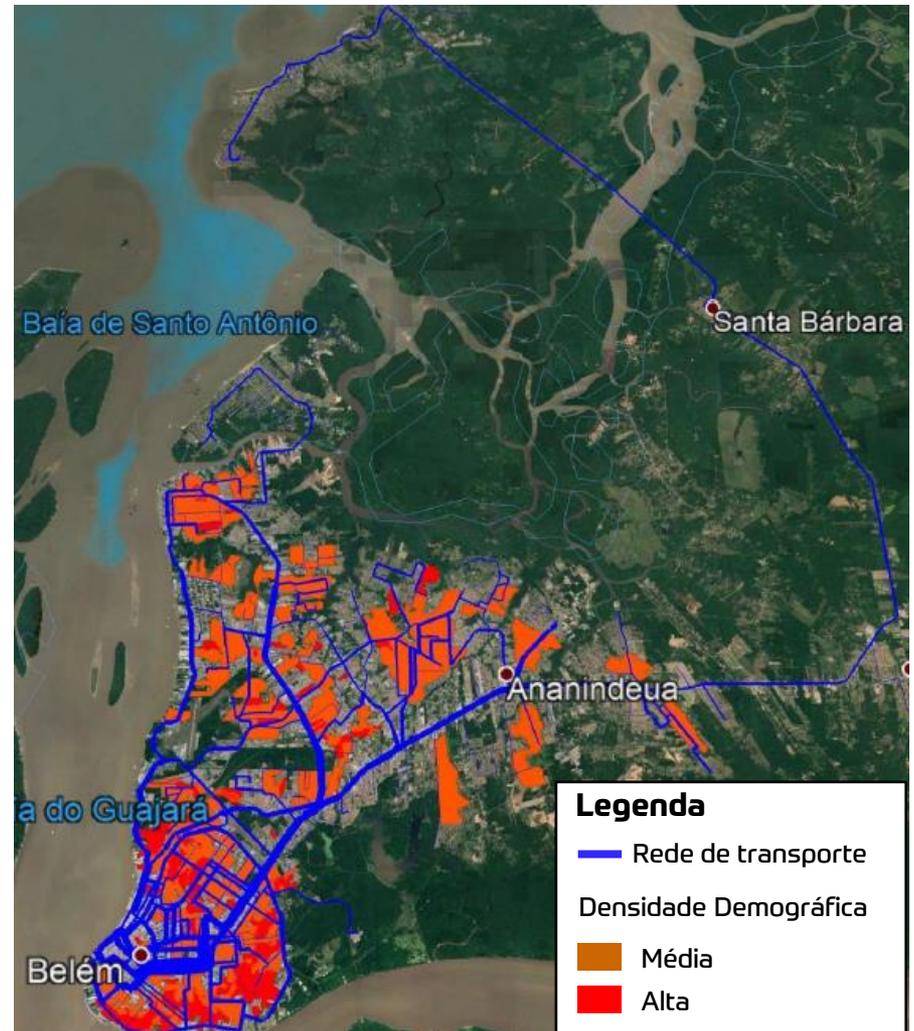
SEMOB
Superintendência
Executiva de
Mobilidade Urbana



Belém
Prefeitura da *noossa gente*

Sistema Atual

Rede de transporte X Demografia



Problemática – Sistema Atual

FUNCIONAL

- Alta sobreposição de linhas nas áreas centrais;
- Ramificação excessiva nos bairros;
- Baixo aproveitamento da frota, frequência baixa de atendimento;

DELEGAÇÃO

- * Falta de atualização da Legislação Municipal;
- * Falta de mecanismos claros de relacionamento (fragilidade contratual);
- * Autorização precária (ordem de serviço).

Problemática – Sistema Atual

GESTÃO

- * Ausência de maior controle da operação e parâmetros e coeficientes para reajuste tarifário (metropolitano);
- * Insuficiência de estrutura para fiscalização e controle da Operação do sistema (radioconcêntrico);
- * Deficiência na avaliação de desempenho.

Licitação do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus de Belém

NOVO SERVIÇO/MOTIVAÇÃO DA LICITAÇÃO

- * **Jurídica:** Regularizar a situação contratual do setor;
- * **Qualidade dos Serviços:** Melhorar as condições das viagens;
- * **Operacional:** Otimizar, racionalizar e elevar o nível de serviço ofertado na rede de transportes do Município;
- * **Gerencial:** Modernizar a estrutura de gestão do setor por meio de contratos de concessão; adoção de tecnologias gerenciais; auditoria e transparência;

Licitação do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus de Belém

NOVO SERVIÇO/MOTIVAÇÃO DA LICITAÇÃO

- * **Tecnológica:** Promover a modernização dos padrões tecnológicos do setor, envolvendo a bilhetagem eletrônica integrada, integração temporal de linhas, monitoramento de veículos; vigilância (câmeras); e
- * **Econômico-financeira:** Buscar a sustentabilidade de longo prazo do setor a tarifas de remuneração justas, públicas compatíveis e com integração tarifária dos serviços.

Licitação do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Belém

FUNCIONAL

- Promover uma otimização do sistema;
- Redução do tempo de viagem dos usuários;
- Otimização do uso da frota;
- Minimizar o custo geral do sistema;
- Possibilitar a ampliação da rede atual;

DELEGAÇÃO

- * Regularizar o sistema de transporte público convencional de passageiros;
- * Adequar as novas regras contratuais.

Licitação do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Belém

GESTÃO

- * Modernidade Regulatória
 - foco no serviço prestado pelo operador
 - fortalecimento e modernização do órgão gestor
- * Possibilidade de Expansão futura e Integração com outros serviços (fluvial, complementar, etc.);
- * Garantia da prestação do serviço;
- * Redução dos impactos das gratuidades e descontos na Receita do Sistema;
- * Promover autonomia financeira do sistema;
- * Disseminação de Informações do Sistema
 - Publicidade e Transparência
 - Estímulo à concorrência saudável

Visão Geral do Novo Sistema

Sistema Integrado de Transporte Público de Belém

Composto por:

* **Categoria BRT**

- Serviço Troncal Principal – veículo articulado porta à esquerda
- Serviço Troncal Secundário – veículo padron com porta dos dois lados
- Serviço Alimentador – veículo micro/midi ou convencional porta à direita

Visão Geral do Novo Sistema

Sistema Integrado de Transporte Público de Belém

* Categoria Básico

- Serviço Básico – veículo convencional
- Serviço Local – veículo de menor capacidade ou convencional
- Serviço Semiurbano – veículo convencional



Visão Geral do Novo Sistema

Sistema Integrado de Transporte Público de Belém

Proposta baseada em experiências de sucesso no Brasil:

- Curitiba
- Goiânia
- Belo Horizonte
- Rio de Janeiro
- Outras experiências recentes (Recife, Fortaleza...)



Contrato com Transição Controlada

- * Operação inicial de acordo com serviços existentes;
- * Futuros concessionários terão 2 anos para de forma gradual e controlada em conjunto com o Poder Público implantar as novas linhas troncais e reorganização das linhas convencionais para atingir o desenho operacional dos serviços especificados;
- * Implantação da Tarifa integrada – 6 meses;

Contrato com Transição Controlada

- * Transição de todas as linhas conforme Projeto de Referência – 24 meses;
- * Cronograma de evolução anual da frota com ar condicionado nos dois primeiros anos os futuros concessionários terão que inserir 20% da frota total;
- * Nos últimos quatro anos (e eventual prorrogação): 5% ao ano (veículos/ano).

Desenho da Rede Integrada

Como vai ficar?

- Maior frequência e regularidade nas linhas;
- Redução de deslocamentos negativos;
- Redução de sobreposição de itinerários; e
- Maior capacidade de atendimento aos passageiros do sistema (ampliação do sistema BRS no centro expandido, etc).

Mesma Cobertura da Rede!
Todos os lugares onde hoje passam ônibus
continuarão sendo atendidos.

Modelo de Delegação

Regime Jurídico e Prazo

Regime Jurídico:

- Concessão.

Prazo de concessão:

- 6 anos;
- Passível de prorrogação uma única vez por mais 6 anos, desde que atenda integralmente as métricas de Avaliação de Desempenho.

Critério de Seleção:

- Preço (menor tarifa)

Modelo de Delegação

Regime Jurídico e Prazo

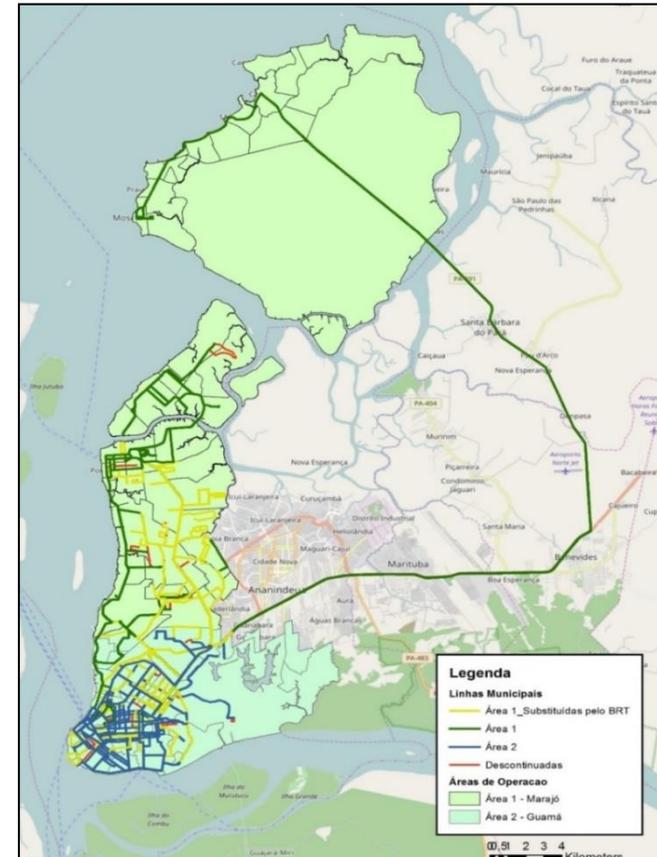
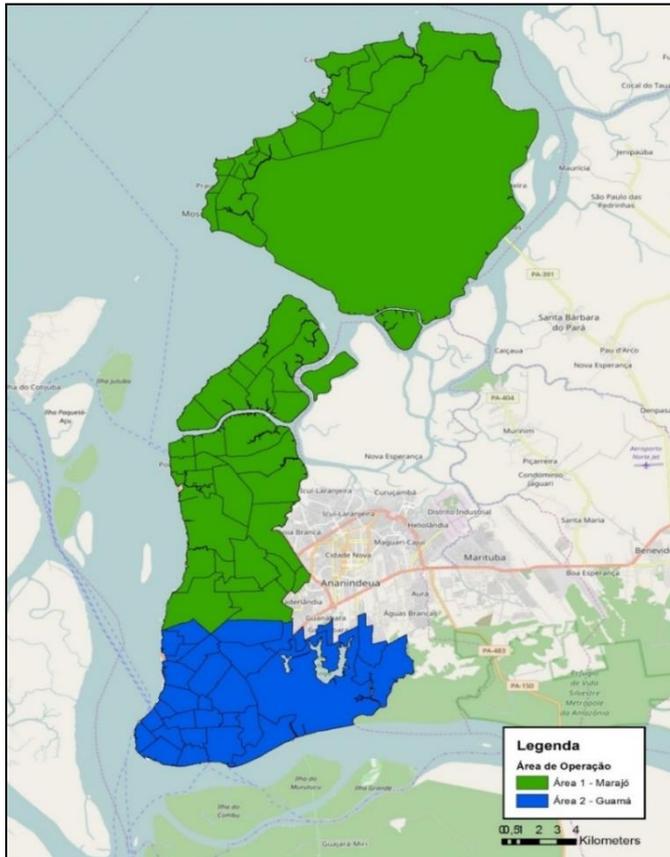
Divisão do mercado :

- Dois lotes
 - BRT integralmente alocado em um lote.

Aspectos gerais:

- Possibilidade de participação de empresas isoladas ou consórcios;
- Necessidade de demonstração de experiência prévia;
- Regularidade fiscal;
- Qualificação econômico-financeira;
- Necessidade de Responsável Técnico.

Áreas Operacionais



Áreas Operacionais

Resumo Operacional do Sistema

Parâmetro	Área de Operação 1	Área de Operação 2
Passageiros (com repetição) /mês	5.397.260	3.876.906
km Mensal (+ 2% km improdutiva)	2.794.697	2.434.080
Frota Total (Operacional + Reserva)	395	365
PMM (km)	7.075	6.669
IPK	1,93	1,59
Linhas	49	46

Novo Modelo de Gestão (Operacional)

- Envolve aspectos relativos à operação propriamente dita, ou seja, às atividades a serem executadas pelas operadoras para realizar o serviço de transporte para a sociedade.

Atividades

- Controle operacional;
- Fiscalização;
- Monitoramento de aspectos ambientais;
- Avaliação de desempenho;
- * Auditorias;
- * Regulação;
- * Planejamento tático;
- * Planejamento estratégico.

Novo Modelo de Gestão (Operacional)

Avaliação de Desempenho (Definida no edital e no contrato)

Objetivos:

- Estimular a busca constante de melhoria na prestação do serviço;
- Verificar o bom cumprimento das condições contratuais;
- Permitir uma ação preventiva por parte do Poder Público;
- Clareza e transparência no reconhecimento do serviço prestado – definição de parâmetros de avaliação.

Novo Modelo de Gestão (Operacional)

Avaliação de Desempenho (Definida no edital e no contrato)

Análise quantitativa de infrações

- Conjunto de infrações penalizadas para o operador;
- Pontuação cumulativa (ex. carteira de motorista) – últimos 12 meses;
- Permite ação preventiva do Órgão Gestor.

Controle da Idade média e máxima da frota

- Medida pela frota operante.

Controle de Quebras / Reconhecimento do Serviço

- Índices máximos previstos em contrato;
- Metas de melhorias progressivas.

Novo Modelo de Gestão (Operacional)

Gestão e Avaliação do Desempenho Operacional

Serão avaliados periodicamente com critérios objetivos de avaliação os índices estabelecidos em contrato (medições periódicas permanentes):

Qualidade do Transporte

- Conforto
- Higiene
- Pontualidade
- Regularidade

(IQT)

Satisfação do usuário

(ISU)

Reclamação do usuário

(IRU)

Segurança Atualidade dos Veículos

(IAV)

A partir da classificação obtida na Avaliação de Desempenho poderão ser atribuídos incentivos ou penalidades à Concessionária

Plano Institucional de Gestão

Entidades

Prefeitura de Belém:

- Poder Concedente e principal responsável.

SEMOB:

- Órgão Gestor e fiscalizador dos serviços.

Empresas Operadoras:

- Prestadoras do serviços de transporte e manutenção de estações e terminais.

Gestão Financeira

Separação entre a Tarifa Pública (paga pelos usuários) e a Tarifa de Remuneração (Tarifa técnica, repassada aos Operadores)

- * Permite que o poder público controle as tarifas cobradas, mesmo que haja reajustes nas remuneração a ser paga para as empresas;
- * Permite a concessão de novos benefícios para a população sem negociação com operadores;
- * Permite maior controle sobre benefícios já existentes (controle de fraudes em gratuidades, meias e vale-transporte).

Composição da Tarifa

Nos termos da Lei 12.587/2012, a Tarifa Pública será calculada para abranger:

- *tarifa de remuneração dos operadores;*
- *gratuidades e isenções futuras;*
- *custos de infraestrutura (estações e terminais);*
- *custos de ITS e sistemas de informação;*
- *custos de gerenciamento.*

Tarifa Pública Integrada

Regulamento Tarifário

- * Tarifa calculada para equilibrar os custos de operação e gerenciamento;
- * Tarifa Integrada para parte dos serviços;
- * Primeira tarifa cheia (preservando todos os benefícios atualmente existentes);
- * Qualquer viagem adicional no período de integração:
 - Inicialmente, 50% da tarifa;
 - Percentual será gradualmente reduzido, quando a maioria dos usuários utilizarem integração.

Novo sistema permite a implantação futura de tarifas diárias e semanais

Regra de Reajuste e Revisão

Reajuste (correção monetária)

- * O reajuste da remuneração do operador será realizado anualmente por meio de fórmula paramétrica (correção de inflação): diesel, pessoal, IR (INPC/IPCA).

Revisão (alterações de plano)

- * A primeira revisão será realizada após 12 meses do início da operação;
- * Após a primeira revisão haverá revisão ordinária a cada 4 anos.

Adoção de novas tecnologias

Sistemas de Controle de Operação

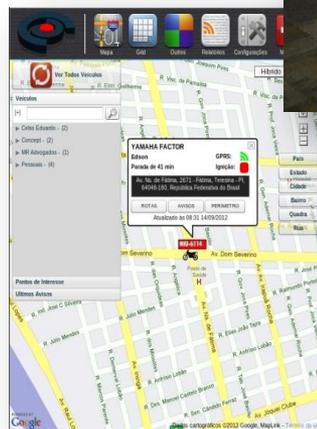
- * CCO

Sistemas de Fiscalização e Supervisão da Operação

- * Rastreamento e câmeras

Sistemas de Informação ao Usuário

- * Terminais, Estações, Internet e celular



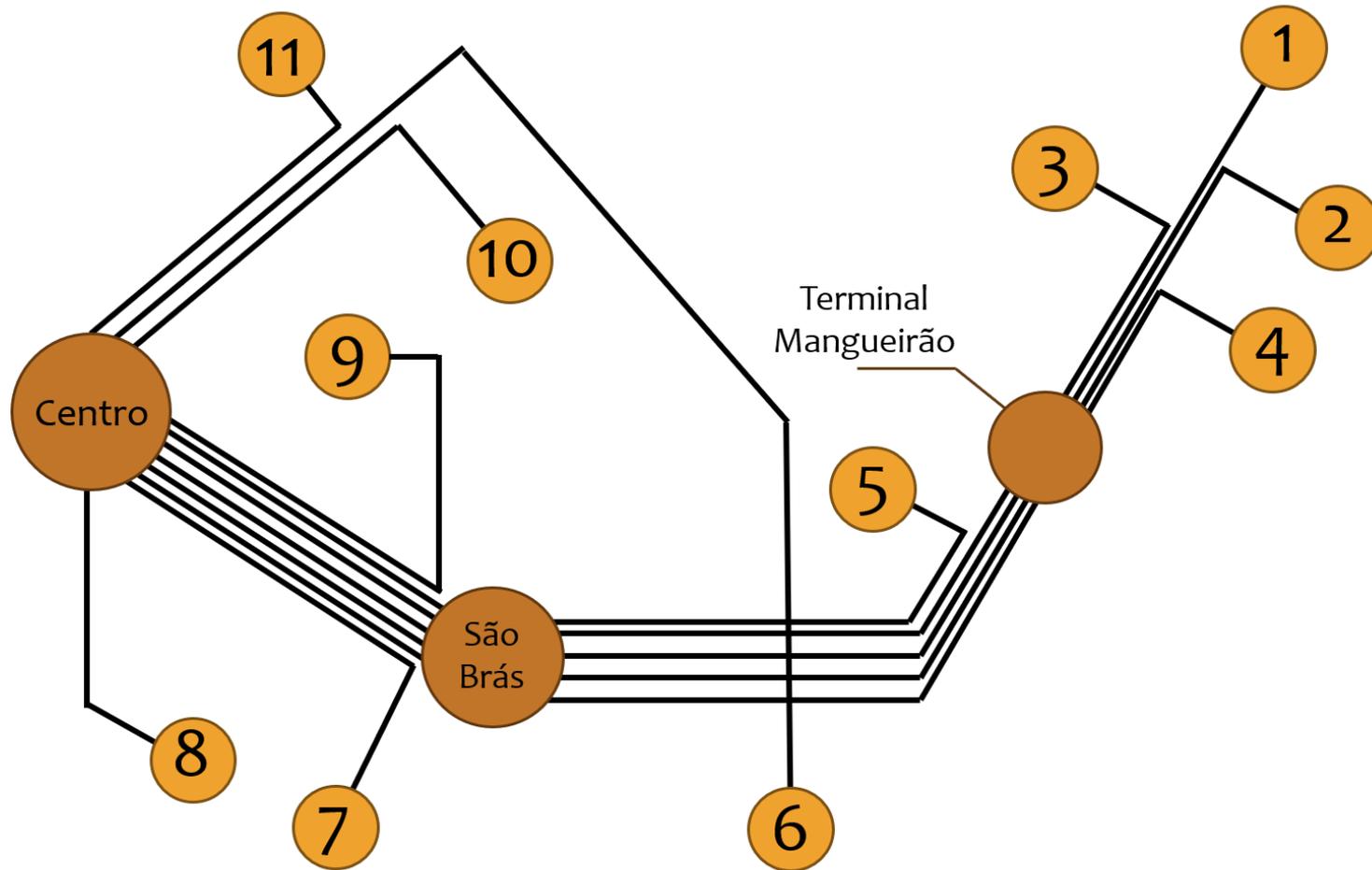
CCO – Estrutura Física, Funcionalidades e Especificações

Edital apresenta especificações centrais, a serem detalhadas pelo concessionário:

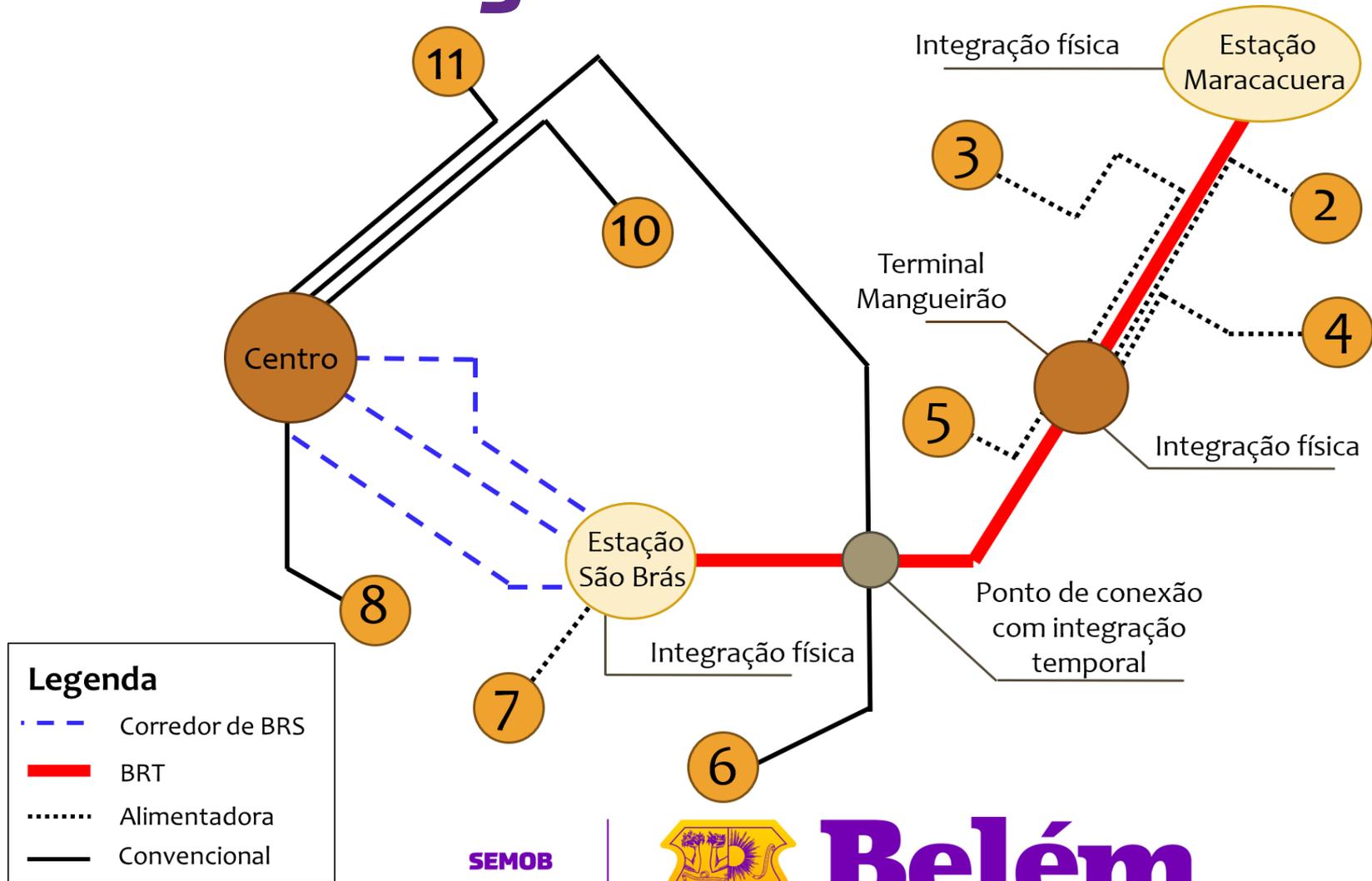
- Pesquisa de mercado – 3 principais fornecedores;
- Edital mescla características dos 3 fornecedores.



Rede Radioconcêntrica



Rede Integrada



Legenda

- Corredor de BRS
- BRT
- Alimentadora
- Convencional

SEMOB
Superintendência
Executiva de
Mobilidade Urbana



Belém
Prefeitura da *noossa gente*

Comparação dos cenários

Sistema atual	Sistema com licitação
Rede rádio concêntrica	Rede integrada
Sobreposição de linha e veículos nos principais corredores de transportes e carência de linhas e veículos nas demais áreas da cidade	Distribuição de linhas e veículos em toda região da cidade de forma equilibrada a atender a demanda de transporte
Veículo com ar condicionado (BRT e linha seletiva)	Inserção de 20% da frota com ar condicionado nos 02 (dois) anos e a inserção de 5% da frota com ar condicionado a cada ano subsequente
Tarifa pública (remuneração dos operadores + gerenciamento do serviço)	Tarifa pública (remuneração dos operadores + isenções de gratuidade + manutenção de terminais e estações + implementação de tecnologia + custo do gerenciamento)
Atualmente poucas integrações	Mais de 75% do sistema integrado
delegação por Ordem de Serviço (relação a título precário com fragilidade jurídica)	Contrato (regras claras)
Baixo nível de serviço em várias regiões da cidade	Melhoria do serviço e redução dos custos operacionais.
Sustentabilidade do sistema (passageiros pagantes + estudantes)	Remuneração do serviço (Passageiros transportados independente de pagantes e gratuidades)
Algumas linhas de BRS no Centro expandido	Ampliação do número de linhas de BRS no Centro Expandido

Comparação dos cenários

Sistema atual	Sistema com licitação
Atual infraestrutura de transporte mantida pelo poder público	Os concessionários serão responsáveis pela infraestrutura (estações e terminais)
Canaletas exclusivas + faixas de BRS (responsabilidade do poder concedente)	Canaletas exclusivas + faixas de BRS (responsabilidade do poder concedente)
Modelo gerencial de controle e de fiscalização analógico (arcaico)	Adoção de tecnologias como CCO, bilhetagem, rastreamento e outros ITS
Informação aos usuários (site / ouvidoria e de forma presencial)	Informações aos usuários (site / ouvidoria / de forma presencial + aplicativos de mobilidades que possibilitam verificar onde se encontra o veículo da linha)
Existência de monopólio por área de atuação.	Quebra do monopólio com a divisão em duas áreas de operação com flexibilidade de veículos para qualquer linha daquela bacia.
Veículos incompatíveis com a demanda e com o serviço	Veículos compatíveis com a demanda e com o serviço
Deficiência no critério de avaliação	Avaliação periódica dos critérios de avaliação (conforto, higiene, pontualidade, regularidade, satisfação do usuário, reclamação do usuário e segurança atualidade dos veículos)

Obrigado pela atenção!

SEMOB
Superintendência
Executiva de
Mobilidade Urbana



Belém
Prefeitura da *noossa gente*