

São Paulo, 31/08/2015

Sr. Jilmar Tatto
Secretaria Municipal de Transportes

Ref: Licitação dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo

Prezado Senhor,

A Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo – vem por meio desta contribuir com sugestões para a “Licitação dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo” de 2015.

O texto do edital para a Licitação traz importantes informações para a mobilidade na cidade de São Paulo. Entre elas, deixa claro que 1/3 dos deslocamentos realizados todos os dias na cidade são por transportes não motorizados (TNM), sendo que desses mais de 90% são feitos a pé. É preciso reforçar, adicionalmente, que todos aqueles que usam ônibus – segundo seus dados cerca de 30% dos deslocamentos diários – também entram e saem do Sistema de Transporte Coletivo por meio do modo a pé: ao ir de casa ao ponto de ônibus, ao terminal, ao fazer trocas de linhas, troca de modais, ao descer do ônibus e seguir para seu destino final.

Diante desta realidade, qualquer proposta referente ao Sistema de Transporte Coletivo na cidade de São Paulo não pode ser dissociada da Mobilidade a Pé, que também deveria contar com um sistema em rede. Na falta dele, uma atenção especial deve ser dada, no contexto da licitação, à **1) caminhabilidade nos equipamentos e espaços de conexão do Sistema**, assim como à **2) informação ao usuário**.

1) A **caminhabilidade** deve estar inserida em todos os espaços relacionados ao Sistema de Transporte Coletivo, quais sejam: terminais de ônibus, pontos de conexão e transferência, paradas em ruas e em corredores, calçadas do entorno, assim como travessias de acesso. Todos esses espaços precisam ter pavimentos largos, uniformes, regulares, acessíveis, sem buracos ou obstáculos. As entradas e saídas de terminais, assim como seu entorno, precisam ser tão amplas e acessíveis quanto seu interior. Os acessos, como travessias, cruzamentos, passarelas, precisam também de toda atenção para comportar, com conforto e segurança, o fluxo de pessoas que utilizam o Sistema. Sinalização também contribui para a caminhabilidade: ao saber onde ir, os trajetos são mais curtos, eficientes e seguros. Não basta ônibus de última geração – é preciso calçadas e travessias de qualidade também.

2) Além disso é necessário atentar para a **informação aos usuários dos ônibus**. Os deslocamentos pela cidade são muito mais confortáveis e eficientes quando se sabe onde pegar um ônibus, onde descer do ônibus, quando tempo demorará o trajeto e como será a baldeação. É essencial que os ônibus disponham de informações básicas dentro deles, indicando pontos de parada, conexões e horários. Se a tecnologia existe, se equipamentos de áudio e vídeo já estão previstos nos carros, por que não garantir esse serviço essencial aos passageiros, que aumentaria a qualidade do deslocamento?

Pensando no usuário do Sistema de Transporte Coletivo que se desloca a pé ao entrar e sair do ônibus, ao fazer baldeações e trocar de modais, seguem abaixo sugestões para acrescentar no edital de licitação. Em alguns casos sugerimos os artigos onde tais questões podem se inserir.

1) Caminhabilidade/acessibilidade

Segundo o Edital, “os **terminais seguem constituindo os mais importantes equipamentos de transferência do sistema e pontos de conexão entre linhas**, oferecendo ao usuário uma grande flexibilidade de destinos. Configuram-se como os principais pontos de troncalização da rede e devem abrigar grande número de integrações, especialmente entre linhas locais e estruturais.”

E o Edital ainda salienta que: “além das transferências no interior dos terminais de ônibus, **a rede de linhas também priorizará as integrações nos locais denominados “conexões”, que são conjuntos organizados de pontos de parada, normalmente próximos a cruzamentos ou estações de metrô e trem** e estão sendo objeto de tratamento especial visando possibilitar que abriguem os usuários de forma segura e confortável em suas integrações. O projeto dos locais de conexão na rede inclui a aproximação dos pontos de parada sempre que possível, diminuindo o caminhamento dos usuários nas transferências, melhorias de iluminação, acessibilidade, sinalização, segurança e principalmente informação ao usuário.

Além destas conexões em cruzamentos viários, a rede proposta requer a implantação de locais de integração de linhas em alguns pontos de concentração de itinerários, com a previsão de implantação de infraestrutura de apoio adequada ao menor porte em relação aos terminais tradicionais.”

Assim, o edital deixa clara a importância dos terminais, conexões e integrações para o sucesso do Sistema. E esses espaços precisam de ser pensados visando a segurança, conforto e caminhabilidade para o usuário. Embora as características físicas dos terminais e estações de transferência, assim como as diretrizes de Administração, Operação, Manutenção e Conservação estejam detalhadas no Anexo VII, 7-C, é **importante que fique estabelecida a responsabilidade das concessionárias pelos espaços de deslocamento dentro do sistema e em sua entrada e saída**, pensando nesses

espaços como parte de um Sistema de Transporte maior, que inclui o Sistema de Mobilidade a Pé.

Assim, gostaríamos de sugerir alguns itens adicionais à Minuta do Edital para explicitar essa necessidade:

Capítulo III - Da forma de prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros:

DOS TERMINAIS

3.35. A gestão dos terminais está baseada nos seguintes preceitos:

Sugerimos acrescentar:

- Acessibilidade e conectividade universal dos usuários ao terminal, coordenando entradas e saídas dos terminais às lógicas de deslocamentos principais de acesso ao terminal, bem como os deslocamentos internos;
- Provimento de informações aos usuários das redes e áreas servidas pelo terminal, linhas servidas, itinerários, horários de saída, frequência dos ônibus, detalhamento das linhas e mapas dos arredores.

3.37. A execução dos serviços relativos aos Terminais corresponde a Administração, Operação, Manutenção e Conservação dos terminais de integração e estações de transferência na seguinte conformidade:

Sugerimos acrescentar:

- 3.37.6. Manutenção de calçadas, rampas, travessias, passarelas e todos os espaços de acesso aos terminais e os espaços de deslocamento dentro deles, garantindo vias regulares, uniformes, desobstruídas, acessíveis e seguras a todo momento.

2) Comunicação com o usuário nos veículos

A nova organização do Sistema em rede proposta promete “uma melhor leitura do sistema pelo usuário, que passa a ter um ‘mapa mental’ das principais ligações e locais de conexão da rede, analogamente com o que ocorre no sistema metroferroviário, com suas linhas e estações” (Anexo I, página 96). A informação ao usuário passa a ser um item fundamental para a qualificação do serviço, como é afirmado no Anexo I. Porém, por mais lógica e intuitiva que seja essa rede, um “mapa mental” simplesmente não é suficiente para o usuário transitar com eficiência pelo Sistema. É importante o usuário ter disponibilidade de informações tanto nos equipamentos de acesso à rede (terminais, conexões, abrigos), quando no interior dos veículos da rede.

2.1) Das informações obrigatórias essenciais

Os usuários do Sistema necessitam das seguintes informações obrigatórias essenciais: mapas, afixados ou projetados nos veículos, com informação de onde estão as principais ligações e locais de conexão da rede, além de informações de itinerário tais e quais os do metrô, indicando a próxima parada, pontos de interesse, pontos de referência, pontos de intermodalidade, entre outros.

Os equipamentos que deverão atender esta função de comunicação com o usuário estão descritos primeiro no Anexo 5-1-1, Artigos 11.21.3, 11.24.1, 11.24.4 e 11.24.5. (e no Anexo 5-1-2). Porém, quando o Anexo 7-A descreve a gestão destes equipamentos, alguns deles e suas funções foram esquecidas.

Com isso propomos:

- 1.) Adicionar no Artigo 11.21.3 (Anexo 5-1-1) as informações que devem ser obrigatoriamente providas aos usuários pelos painéis não eletrônicos:
 - Esquema (ou mapa) do itinerário completo da linha, com indicações de paradas, distância entre paradas, conexões, integração com metrô, trem, ciclovias e transferências; dados sobre a linha, dias e horários de operação; partidas por faixa de horário; veículos acessíveis; tempo estimado de viagem; QR Codes conectando à página completa da linha no site da SPtrans;
- 2.) Adicionar ao Artigo 7.2.2.7 (Anexo 7-A) “Painel Interno de Mensagens Variáveis” e ao Artigo 7.2.2.9 “Sistema de Áudio” os itens:
 - Indicação e aviso das paradas – e preferencialmente de pontos de referência (hospital, posto do INSS, Poupatempo, etc.);
 - Indicação de conexões dentro do sistema e com outros sistemas (terminais, metrô, trem e ciclovia), como ocorre no Metrô;
- 3.) Mover o item “Mensagens Institucionais pré-definidas” do Artigo 7.2.2.7 (Anexo 7-A) para o sistema de mídia televisiva **onde?**;
- 4.) Adicionar um “Artigo 7.2.2.12” no Anexo 7-A, ditando o que deve ser apresentado no conteúdo do “Sistema de Mídia Televisiva” (apresentado no Anexo 5-1-1, Artigo 11.24.25):
 - 33% de “Mensagens Institucionais pré-definidas” e outras informações da prefeitura, SPTrans, CET e SMT; 33% de propaganda e entretenimento; e 33% de mensagens sobre a linha e o sistema de transporte integrado a ela, incluindo: Nome da parada, nome das próximas 2 ou 3 paradas, tempo estimado de viagem para as próximas paradas, Mensagens enviadas em tempo real pela UCP e/ou CCO, Indicação de pontos de referência na proximidade, indicação de conexões com o sistema e com outros sistemas (terminais, metrô, trem e ciclovia)

2.2) Das responsabilidades e prazos

É imprescindível que esteja muito claro no edital de quem é a responsabilidade por prover as informações, assim como por veiculá-las. O prazo para implementação desse serviço deve estar determinado com clareza. E é essencial estabelecer as previsões, penalidades ou multas em caso de descumprimento.

Não se deveria repetir aqui os erros cometidos na licitação relativa aos abrigos de ônibus da cidade, na qual a SPtrans é responsável por fornecer as informações para a SPObras encaminhar para a Concessionária afixar nos abrigos.

No caso dos abrigos, pela falta de clareza quanto aos procedimentos no texto da licitação, após 2 anos de vigência da concessão poucas paradas ofertam informações aos usuários; as informações, quando existentes, são afixadas com uma qualidade extremamente baixa, sendo facilmente sujeita a vandalismo (ao contrário das mensagens publicitárias, protegidas por quadros de vidro de grandes dimensões), e são muito inferiores às necessidades dos usuários, que gostariam de ter acesso a detalhamento das linhas, mapas do entorno, horários de passagem dos ônibus, entre outras.

Se a provisão para a veiculação de informações no interior dos veículos for realizada com clareza e todos os detalhes, o Sistema de Transporte Coletivo ganhará em qualidade e eficiência.

Conclusão

A Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo está confiante de que o Sistema de Transportes Coletivo para a cidade de São Paulo será mais eficiente e de melhor qualidade que o antigo sistema.

Agradecemos a consideração de nossas sugestões visando um excelente Sistema de Transportes Coletivo.

Cidadeapé