

choeirinha, além de se constituir em área de influência dos terminais da Barra Funda e da Lapa. Este desenho atual deverá ser consolidado com a implantação de dois novos terminais, Britânia e Perus. Este último localizado no extremo Norte da Área 1.0 viabilizará a integração com a Estação Perus da CPTM. É, portanto, uma área consolidada em que não se viu a oportunidade de segregação. A Área 2.0, também não desmembrada, tem como um dos elementos de sua consolidação operacional, o elemento geográfico, em razão de seu relevo, com destaque à Serra da Cantareira, além do fato de que parcelas de seu território cumprem o papel de reserva ambiental. Operacionalmente se caracteriza por uma concentração da demanda no eixo do Metrô, particularmente da Linha Norte-Sul.

A Área 5.0 consolidação sua operação do eixo da Av. Professor Luiz Anhaia Melo e do Expresso Tiradentes, com destaque aos terminais Sacomã, Vila Prudente e São Mateus. É uma área de extensão reduzida com relação às demais, estando previstos investimentos por parte da PMSP no Corredor Perimetral Pinheiros – Vila Prudente. Essas características não suscitaram seu desmembramento.

Área 7.0, que também teve seus limites mantidos tem como eixo de consolidação operacional as Estradas do M'Boi Mirim e Itapeperica, que estão conectadas aos terminais de transferência Jardim Ângela, Guarapiranga, Capelinha e João Dias, que por sua vez se articulam com o Terminal Santo Amaro. Estão previstos investimentos em dois novos terminais – Baronesa e Novo Jardim Ângela –, que deverão consolidar essa configuração.

Na busca de uma configuração adequada à reorganização com racionalização do subsistema local, operado sob o regime de permissão, 4 (quatro) das atuais 8(oito) áreas de permissão foram subdivididas, cada uma delas, em 2 (duas) áreas. Referimo-nos às áreas 3.0, 4.0, 6.0 e 8.0, nas quais foram criadas, respectivamente, as áreas 3.1., 4.1., 6.1 e 8.1.

O desmembramento da atual Área 3.0 nas Áreas 3.0 e 3.1 levou em consideração os investimentos previstos nos terminais Itaim Paulista e Vila Mara, atrelados aos corredores Celso Garcia e Perimetral Itaim Paulista – São Mateus, que formam um núcleo de infraestrutura que facilitará a reorganização com racionalização do conjunto de linhas que hoje formam a porção Leste da atual Área 3.0. Na porção Oeste (3.1) da atual Área 3.0 também se verificam condições semelhantes do ponto de vista da infraestrutura, com os investimentos previstos nos terminais Tiquatira e Concórdia. Esses dois terminais compõem o complexo do Corredor Celso Garcia, configurando assim outro núcleo de infraestrutura que facilitará a reorganização com racionalização do conjunto de linhas que mantêm afinidade com esse núcleo.

As Áreas 4.0 e 4.1 resultaram da subdivisão da atual Área 4.0 da permissão. A porção Leste do que hoje corresponde a Área 4.0 da permissão, tem investimentos previstos no Novo Terminal São Mateus e no Corredor Perimetral São Mateus – Itaim Paulista. Destaca-se ainda o investimento previsto no Terminal Itaquera, fundamental à conexão dos serviços de ônibus com o modal metro-ferroviário e, do ponto de vista geográfico, situa-se no que virá a se constituir o limite das duas áreas resultantes da subdivisão da atual Área 4.0. Este terminal também tem papel importante como receptor das linhas que têm origem na porção Leste da atual Área 4.0, permitindo sectionamentos fundamentais à reorganização com racionalização desse conjunto de linhas, que promoverá uma redução significativa do volume de ônibus em circulação, o viabilizando uma reorganização com racionalização na porção Oeste (4.1) da Atual Área 4.0, contando com a integração ao eixo metro-ferroviário. Ainda na porção Oeste da Área 4.0 atual, outros investimentos na infraestrutura estão previstos, como a requalificação dos corredores Radial Leste e Aricanduva.

A subdivisão da atual Área 6.0 da permissão nas Áreas 6.0 e 6.1, consagra a existência de dois conjuntos de linhas com características operacionais bastante diferenciadas, que por si só justificam um desmembramento. Além desse nítido estímulo, a porção Sul da Área 6.0, de considerável extensão geográfica, tem previsão de investimentos nos novos terminais Varginha, Parelheiros e Jardim Eliana além dos corredores Belmira Marin, Canal Cocaia e Vila Natal, que consolidarão a infraestrutura da porção Sul da Área 6.0, e, conseqüentemente, a afinidade do conjunto de linhas. Também na porção Norte da atual Área 6.0 estão previstos investimentos nos novos terminais Jardim Miriam, Pedreira e Jardim Aeroporto, bem como nos corredores Miguel Yunes, Sabará, contando ainda com a influência direta do Corredor 23 de Maio (Norte-Sul).

Por fim, o desmembramento da atual Área 8.0 da permissão nas novas áreas 8.0 e 8.1, a exemplo das anteriores, também se apoia em aspectos operacionais e nas perspectivas de investimento em infraestrutura. A porção Sul da atual Área 8.0 tem ligação direta com o futuro Corredor Capelinha – Vila Sônia e com os terminais existentes Campo Limpo, Capelinha e João Dias, constituindo uma base de infraestrutura que consolida os interesses de deslocamento da população usuária que prioriza a ligação com o eixo da Estrada de Itapeperica com destino à Santo amaro, portanto, a porção Sul da atual Área 8.0. A porção Norte da atual Área 8.0, por outro lado, revela a identidade do interesse dos usuários com as regiões de Butantã e Pinheiros, por meio do atual corredor Francisco Morato – Rebouçes – Centro, cabendo destacar que a futura implantação do Terminal Vila Sônia e as novas estações da Linha amarela de Metrô, consolidarão a articulação com o sistema metro-ferroviário.

Deste modo, pretende-se licitar 12 (doze) áreas de permissão e 7 (sete) das oito áreas de concessão, uma vez que uma das áreas, a denominada área 4 tem contrato de concessão vigente até o ano de 2017.

A par de todo o exposto e tendo em vista o vencimento dos contratos de concessão e de permissão em 2013, faz-se necessário deflagrar novos procedimentos licitatórios visando manter a regularidade e aprimorar a qualidade desses serviços.

Os prazos dos contratos serão aqueles estabelecidos na Lei, ou seja, 15 anos para a concessão e de 07 anos para a permissão, podendo este ter sua vigência estendida até 10 anos, nos termos do art. 21 da Lei 13.241/01.

Sob este cenário, com base nos critérios da conveniência e oportunidade, entendem-se justificadas as licitações ora propostas.

## CONSULTA PÚBLICA

**Processo Administrativo nº 2013-0.013.022-5**

**OBJETO: Outorga da permissão do serviço de transporte coletivo público de passageiros, em áreas do subsistema local, na Cidade de São Paulo.**

A PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, por meio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT comunica que está realizando CONSULTA PÚBLICA, nos termos do Decreto Municipal nº 48.042/06, objetivando colher subsídios que poderão contribuir na elaboração da versão final do Edital, relativo à Concorrência destinada à Outorga da permissão do serviço de transporte coletivo público de passageiros, em áreas do subsistema local, na Cidade de São Paulo. A licitação será realizada na modalidade Concorrência, de âmbito nacional, do tipo melhor técnica, para exploração, sob regime de permissão, de cada uma das 12 (doze) áreas que compõem as 3 (três) áreas de operação do Município de São Paulo, nos termos do Decreto Municipal nº 53.887/13. O prazo da permissão será

de 07 (sete) anos, contados da data da assinatura do contrato, podendo ser prorrogado por até 03 (três) anos. Valor máximo estimado dos contratos: Área 1.0 - R\$ 1.382.326.684,00; Área 2.0 - R\$ 1.054.247.268,00; Área 3.0 - R\$ 880.387.524,00; Área 3.1 - R\$ 278.336.680,00; Área 4.0 - R\$ 932.934.133,00; Área 4.1 - R\$ 1.157.750.958,00; Área 5.0 - R\$ 1.329.961.019,00; Área 6.0 - R\$ 1.142.699.923,00; Área 6.1 - R\$ 933.711.981,00; Área 7.0 - R\$ 1.159.862.836,00; Área 8.0 - R\$ 547.415.919,00 e Área 8.1 - R\$ 292.870.039,00.

Os interessados poderão consultar a minuta do edital, do contrato e os anexos pelo site <http://www.prefeitura.sp.gov.br/transportes>.

Alternativamente, os referidos arquivos poderão ser obtidos diretamente na Secretaria Municipal de Transportes – SMT, mediante a entrega de 01 (um) DVD-ROM, virgem e lacrado, no endereço abaixo indicado.

As sugestões, opiniões ou críticas, deverão ser dirigidas à Comissão Especial de Licitação, de segunda a sexta-feira, das 09h às 12h e das 14h às 17h, até o dia 19 de junho de 2013, exclusivamente por escrito e mediante protocolo, na Rua Boa Vista, nº 236 – 8º andar - Centro – SP, ou por meio do fax nº (11) 3106-5540, devidamente assinadas pelo representante legal do interessado, com indicação das cláusulas, itens e subitens do edital, acompanhadas de argumentação que as justifique, as quais serão publicadas, juntamente com o resultado de sua análise no Diário Oficial da Cidade e no site <http://www.prefeitura.sp.gov.br/transportes>.

**Justificativas para a contratação (Atendimento ao art. 5º da Lei Federal nº 8.987/95 e ao Decreto nº 48.042/06)**

A Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989, no seu artigo 11, parágrafo único, define serviços essenciais como as necessidades inadiáveis da comunidade que, se não forem atendidas, colocam em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população.

O artigo 10 do mencionado diploma legal apresenta rol meramente exemplificativo dos serviços essenciais, a saber:

- I - tratamento e abastecimento de água; produção e distribuição de energia elétrica, gás e combustíveis;
- II - assistência médica e hospitalar;
- III - distribuição e comercialização de medicamentos e alimentos;
- IV - funerários;
- V - transporte coletivo;
- VI - captação e tratamento de esgoto e lixo;
- VII - telecomunicações;
- VIII - guarda, uso e controle de substâncias radioativas, equipamentos e materiais nucleares;
- IX - processamento de dados ligados a serviços essenciais;
- X - controle de tráfego aéreo;
- XI - compensação bancária.

Assim, vemos que o serviço de transporte coletivo, além de ter sido inserido no artigo 10, inciso V da Lei nº 7.783/89, tem previsão no inciso V do artigo 30 da Constituição Federal, que o categoriza como serviço público de caráter essencial.

Ainda, o Estatuto da Cidade, ao regulamentar o artigo 182 da Constituição Federal, elenca o transporte e os serviços públicos como direitos necessários à existência das cidades sustentáveis, ao lado do direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao trabalho e ao lazer (art. 2º, inc. I).

Se o serviço é essencial para a realização das funções elementares da cidade bem como para o bem-estar da população, parece incontroverso que seu acesso deva ser garantido da forma mais ampla possível a toda a comunidade, sem interrupções.

Nesse sentido, a Lei Orgânica do Município de São Paulo - LOM estabelece em seu artigo 172, a competência da Prefeitura 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.

Considerando tais normativos, no âmbito do Município de São Paulo, a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, regulamentada pelo Decreto nº 53.887, de 08 de maio de 2013, 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 conseqüente exploração destes.

Nesse contexto, o Secretário Municipal de Transportes da Cidade de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, vem a público justificar a delegação da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, mediante a realização de concessão e permissão, pelas razões que passa a expor.

É reconhecida a dificuldade pela qual o Município perpassa para operar diretamente um serviço tão complexo como o transporte público. Essa atividade, como ocorre na maioria das cidades brasileiras e, em especial, na Cidade de São Paulo há mais de 20 anos, é delegada a empresas particulares e a cooperativas, por meio de concessão e de permissão, respectivamente.

Destaca-se, por oportuno, que atualmente os serviços de transporte por ônibus estão divididos em duas redes com funções distintas:

- A de linhas estruturais composta por linhas de maior frequência e capacidade, operando com veículos de grande porte que trafegam, principalmente, nos grandes corredores de transporte do centro expandido e nos corredores viários de ligação com os centros regionais. Esta rede tem a função de integrar as diversas regiões da cidade, ligando as linhas entre si, ao polo central e aos subcentros regionais.

- A de linhas locais tem como função captar/distribuir a demanda dos bairros, estabelecendo a ligação dessas regiões com os subcentros regionais de comércio e de serviços, com os terminais de integração, com a rede metro-ferroviária e com as linhas estruturais que cruzam ou tangenciam seus trajetos. Assim, as linhas locais, em sua maioria, possuem pontos iniciais disseminados pelos bairros e pontos finais, normalmente, situados no interior ou nas proximidades de terminais de integração, para facilitar sua conexão com o sistema de linhas estruturais.

Esta divisão funcional será mantida nas novas concessões e permissões, aperfeiçoando-se para as contratações vindouras. No quadro atual a organização do serviço divide o território da cidade em 8 (oito) áreas de concessão/permissão que se distribuem em torno do centro expandido.

Essas áreas caracterizam as regiões de atendimento dos principais eixos radiais de transporte que ligam as regiões periféricas ao centro da cidade.

Cada uma das áreas está associada a uma cor específica que compõe o padrão visual estabelecido em 2003. São 8 (oito) cores que representam a divisão do território do município, organizam o sistema de comunicação em terminais e a comunicação visual da parte externa dos ônibus que operam na cidade.

No que diz respeito à concessão, serão mantidos os limites das 8 (oito) áreas hoje existentes, uma vez que essa divisão leva em conta a área de influência dos principais eixos viários radiais e viabiliza a continuidade e o aproveitamento do projeto de identidade visual já existente.

Já no que se refere às áreas de permissão, estas serão ampliadas de 8 (oito) para 12 (doze). A permissão só opera o serviço local e este se caracteriza por sua dispersão no território da cidade, sendo sua função captar e distribuir a demanda nos

bairros. A princípio, operadores menores podem contribuir para melhorar o atendimento, já que este se caracteriza por ligações mais concentradas dentro dos bairros da cidade, cabendo lembrar que nos exatos termos do Decreto nº 53.887/13, a permissão continuará a ser operada por cooperativas. Assim, a redução do limite de algumas áreas, quando oportuna, irá favorecer o melhor controle e a gestão da oferta de serviço.

A melhoria esperada na operação das áreas de permissão decorrente de uma divisão, não se limita apenas no redimensionamento espacial, tanto é que, das 8 (oito) áreas de permissão hoje existentes, 4 (quatro) delas foram subdivididas e quatro mantiveram os mesmos limites. A oportunidade da divisão de uma área com o objetivo de efetivar um processo de reorganização com racionalização do serviço consolida-se a partir de investimentos em infraestrutura existentes e previstos.

A Área 1.0, já tem sua operação fundamentada no Corredor Pirituba – Lapa – Centro e nos terminais Pirituba, Cachoeirinha, além de se constituir em área de influência dos terminais da Barra Funda e da Lapa. Este desenho atual deverá ser consolidado com a implantação de dois novos terminais, Britânia e Perus. Este último localizado no extremo Norte da Área 1.0 viabilizará a integração com a Estação Perus da CPTM. É, portanto, uma área consolidada em que não se viu a oportunidade de segregação.

A Área 2.0, também não desmembrada, tem como um dos elementos de sua consolidação operacional, o elemento geográfico, em razão de seu relevo, com destaque à Serra da Cantareira, além do fato de que parcelas de seu território cumprem o papel de reserva ambiental. Operacionalmente se caracteriza por uma concentração da demanda no eixo do Metrô, particularmente da Linha Norte-Sul.

A Área 5.0 consolidação sua operação do eixo da Av. Professor Luiz Anhaia Melo e do Expresso Tiradentes, com destaque aos terminais Sacomã, Vila Prudente e São Mateus. É uma área de extensão reduzida com relação às demais, estando previstos investimentos por parte da PMSP no Corredor Perimetral Pinheiros – Vila Prudente. Essas características não suscitaram seu desmembramento.

Área 7.0, que também teve seus limites mantidos tem como eixo de consolidação operacional as Estradas do M'Boi Mirim e Itapeperica, que estão conectadas aos terminais de transferência Jardim Ângela, Guarapiranga, Capelinha e João Dias, que por sua vez se articulam com o Terminal Santo Amaro. Estão previstos investimentos em dois novos terminais – Baronesa e Novo Jardim Ângela –, que deverão consolidar essa configuração.

Na busca de uma configuração adequada à reorganização com racionalização do subsistema local, operado sob o regime de permissão, 4 (quatro) das atuais 8(oito) áreas de permissão foram subdivididas, cada uma delas, em 2 (duas) áreas. Referimo-nos às áreas 3.0, 4.0, 6.0 e 8.0, nas quais foram criadas, respectivamente, as áreas 3.1., 4.1., 6.1 e 8.1.

O desmembramento da atual Área 3.0 nas Áreas 3.0 e 3.1 levou em consideração os investimentos previstos nos terminais Itaim Paulista e Vila Mara, atrelados aos corredores Celso Garcia e Perimetral Itaim Paulista – São Mateus, que formam um núcleo de infraestrutura que facilitará a reorganização com racionalização do conjunto de linhas que hoje formam a porção Leste da atual Área 3.0. Na porção Oeste (3.1) da atual Área 3.0 também se verificam condições semelhantes do ponto de vista da infraestrutura, com os investimentos previstos nos terminais Tiquatira e Concórdia. Esses dois terminais compõem o complexo do Corredor Celso Garcia, configurando assim outro núcleo de infraestrutura que facilitará a reorganização com racionalização do conjunto de linhas que mantêm afinidade com esse núcleo.

As Áreas 4.0 e 4.1 resultaram da subdivisão da atual Área 4.0 da permissão. A porção Leste do que hoje corresponde a Área 4.0 da permissão, tem investimentos previstos no Novo Terminal São Mateus e no Corredor Perimetral São Mateus – Itaim Paulista. Destaca-se ainda o investimento previsto no Terminal Itaquera, fundamental à conexão dos serviços de ônibus com o modal metro-ferroviário e, do ponto de vista geográfico, situa-se no que virá a se constituir o limite das duas áreas resultantes da subdivisão da atual Área 4.0. Este terminal também tem papel importante como receptor das linhas que têm origem na porção Leste da atual Área 4.0, permitindo sectionamentos fundamentais à reorganização com racionalização desse conjunto de linhas, que promoverá uma redução significativa do volume de ônibus em circulação, o viabilizando uma reorganização com racionalização na porção Oeste (4.1) da Atual Área 4.0, contando com a integração ao eixo metro-ferroviário. Ainda na porção Oeste da Área 4.0 atual, outros investimentos na infraestrutura estão previstos, como a requalificação dos corredores Radial Leste e Aricanduva.

A subdivisão da atual Área 6.0 da permissão nas Áreas 6.0 e 6.1, consagra a existência de dois conjuntos de linhas com características operacionais bastante diferenciadas, que por si só justificam um desmembramento. Além desse nítido estímulo, a porção Sul da Área 6.0, de considerável extensão geográfica, tem previsão de investimentos nos novos terminais Varginha, Parelheiros e Jardim Eliana além dos corredores Belmira Marin, Canal Cocaia e Vila Natal, que consolidarão a infraestrutura da porção Sul da Área 6.0, e, conseqüentemente, a afinidade do conjunto de linhas. Também na porção Norte da atual Área 6.0 estão previstos investimentos nos novos terminais Jardim Miriam, Pedreira e Jardim Aeroporto, bem como nos corredores Miguel Yunes, Sabará, contando ainda com a influência direta do Corredor 23 de Maio (Norte-Sul).

Por fim, o desmembramento da atual Área 8.0 da permissão nas novas áreas 8.0 e 8.1, a exemplo das anteriores, também se apoia em aspectos operacionais e nas perspectivas de investimento em infraestrutura. A porção Sul da atual Área 8.0 tem ligação direta com o futuro Corredor Capelinha – Vila Sônia e com os terminais existentes Campo Limpo, Capelinha e João Dias, constituindo uma base de infraestrutura que consolida os interesses de deslocamento da população usuária que prioriza a ligação com o eixo da Estrada de Itapeperica com destino à Santo amaro, portanto, a porção Sul da atual Área 8.0. A porção Norte da atual Área 8.0, por outro lado, revela a identidade do interesse dos usuários com as regiões de Butantã e Pinheiros, por meio do atual corredor Francisco Morato – Rebouçes – Centro, cabendo destacar que a futura implantação do Terminal Vila Sônia e as novas estações da Linha amarela de Metrô, consolidarão a articulação com o sistema metro-ferroviário.

Deste modo, pretende-se licitar 12 (doze) áreas de permissão e 7 (sete) das oito áreas de concessão, uma vez que uma das áreas, a denominada área 4 tem contrato de concessão vigente até o ano de 2017.

A par de todo o exposto e tendo em vista o vencimento dos contratos de concessão e de permissão em 2013, faz-se necessário deflagrar novos procedimentos licitatórios visando manter a regularidade e aprimorar a qualidade desses serviços.

Os prazos dos contratos serão aqueles estabelecidos na Lei, ou seja, 15 anos para a concessão e de 07 anos para a permissão, podendo este ter sua vigência estendida até 10 anos, nos termos do art. 21 da Lei 13.241/01.

Sob este cenário, com base nos critérios da conveniência e oportunidade, entendem-se justificadas as licitações ora propostas.

## TERMOS DO DECRETO MUNICIPAL Nº 48.042, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2.006

**Processo Administrativo n. 2013-0.012.965-0**

**Assunto:** Licitação, sob o regime de concessão, de serviços de transporte coletivo público de passageiros para o subsistema estrutural. Lei nº 13.241/01 e Decreto nº 53.887/13.

I- À vista dos elementos constantes do presente, considerando os termos do Decreto Municipal nº 48.042, de 26 de dezembro de 2.006, determino a divulgação em consulta pública, das minutas de edital, contrato e demais anexos que tratam da licitação, sob o regime de concessão, de serviços de transporte coletivo público de passageiros para o subsistema estrutural.

## TERMOS DO DECRETO MUNICIPAL Nº 48.042, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2.006

**Processo Administrativo n. 2013-0.013.022-5**

**Assunto:** Licitação, sob o regime de permissão, de serviços de transporte coletivo público de passageiros para o subsistema local. Lei nº 13.241/01 e Decreto nº 53.887/13.

I- À vista dos elementos constantes do presente, considerando os termos do Decreto Municipal nº 48.042, de 26 de dezembro de 2.006, determino a divulgação em consulta pública, das minutas de edital, contrato e demais anexos que tratam da licitação, sob o regime de permissão, de serviços de transporte coletivo público de passageiros para o subsistema local.

**ATA DE ABERTURA Nº 027/13**

**PREGÃO PRESENCIAL SMT - 002/13**

**PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2013-0.089.676-7**

**CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS PARA RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE SINALIZAÇÃO SEMA- FÓRICA DE CONTROLE DE TRÁFEGO, COM FORNECIMENTO DE MATERIAIS.**

Aos doze dias do mês de junho de dois mil e treze às nove horas e trinta minutos, na sala de licitações da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, localizada na Rua Barão de Itapeatinga, 18 - 1º andar - Centro, reunidos o Pregoeiro e Equipe de Apoio, ao final identificado, deu-se início aos trabalhos da licitação em referência, com a presença dos representantes das empresas **CONSÓRCIO PRO-TECED** / Telma Martins Vieira Saarepere, **SIRGA ENGENHARIA E CONTROLE DE QUALIDADE LTDA** / Antonio Carlos da Silva Pereira, **SINALES SINALIZAÇÃO ESPÍRITO SANTO** / Edson Jorge Silveira, **CONSÓRCIO MCS** / Diego Luis Accioli, **CONSÓRCIO SIGA SÃO PAULO** / Manuel José Geraldes Alves, **CONSÓRCIO ONDA VERDE SP** / Emerson Gomes das Neves, **DATAPROM EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS DE INFORMÁTICA INDUSTRIAL LTDA** / José Mauro Nassar e **CONSÓRCIO SINAL PAULISTANO** / Glaucé Milena Batista de Mendonça. O Pregoeiro deu ciência a todos sobre a publicação das retificações efetuadas no edital e publicadas no DOC – Diário Oficial do Município de São Paulo - de hoje, colocando o conteúdo a disposição dos presentes para vista, sendo que, por unanimidade, elegeram o representante do **CONSÓRCIO MCS** para rubricar o referido documento. O Pregoeiro alertou os presentes quanto da responsabilidade da apresentação da Declaração de Pleno Atendimento aos Requisitos de Habilitação – Anexo III. Em seguida indagou aos representantes, sobre o interesse em rubricar os documentos do credenciamento, sendo que, por unanimidade, novamente elegeram o representante do **CONSÓRCIO MCS**, para tal mister. O credenciamento encerrou-se às dez horas e dez minutos. Após os representantes das empresas participantes apresentarem, regularmente, seus envelopes PRO-POSTA – Nº 01 e DOCUMENTAÇÃO – Nº 02. Em ato contínuo foram abertos os envelopes PROPOSTAS, cujos conteúdos foram rubricados e analisados pelo Pregoeiro e equipe de apoio, que assim decidiram: **CLASSIFICAR**, provisoriamente, as Propostas apresentadas pelas empresas participantes, sendo classificadas na seguinte ordem: **LOTE 01:** 1ª colocada: **CONSÓRCIO SINAL PAULISTANO** com valor total apresentado de R\$ 68.115.558,62; 2ª colocada: **CONSÓRCIO SIGA SÃO PAULO** com valor total apresentado de R\$ 69.027.400,00; 3ª colocada: **DATAPROM** com valor total apresentado de R\$ 72.241.156,48; 4ª colocada: **CONSÓRCIO PRO-TECED** com valor total apresentado de R\$ 72.650.300,00 e 5ª colocada: **SIRGA** com valor total apresentado de R\$ 74.196.850,00; Iniciou-se, então a rodada de lances para o **LOTE 01**, sendo que o **CONSÓRCIO SIGA SÃO PAULO** sagrou-se vencedor com o valor de **R\$ 64.700.000,00**. O pregoeiro negociou com o representante do **CONSÓRCIO SIGA SÃO PAULO** restando-se infrutífera. Em seguida, iniciou-se a etapa de lances para o **LOTE 02**, sendo as empresas classificadas na seguinte ordem: 1ª colocada: **CONSÓRCIO ONDA VERDE SP** com valor total apresentado de R\$ 96.720.070,00; 2ª colocada: **CONSÓRCIO SINAL PAULISTANO** com valor total apresentado de R\$ 100.371.167,72; 3ª colocada: **DATAPROM** com valor total apresentado de R\$ 100.793.361,42; 4ª colocada: **SINALES** com valor total apresentado de R\$ 101.325.201,90 e 5ª colocada: **CONSÓRCIO MCS** com valor total apresentado de R\$ 101.800.240,00; Ao final da rodada de lances do **LOTE 02**, sagrou-se vencedor o **CONSÓRCIO ONDA VERDE SP** com valor de **R\$ 94.800.000,00** o qual, após negociado com o Pregoeiro resultou o valor final de **R\$ 93.900.000,00**. Após iniciou-se a rodada de lances para o **LOTE 03**, sendo as empresas classificadas na seguinte ordem: 1ª colocada: **CONSÓRCIO SINAL PAULISTANO** com valor total apresentado de R\$ 94.069.864,05; 2ª colocada: **DATAPROM** com valor total apresentado de R\$ 94.403.606,20; 3ª colocada: **SINALES** com valor total apresentado de R\$ 94.518.596,30 e 4ª colocada: **CONSÓRCIO MCS** com valor total apresentado de R\$ 94.756.500,00; Ao final da rodada de lances do **LOTE 03**, sagrou-se vencedor o **CONSÓRCIO MCS** com valor de **R\$ 90.000.000,00** e negociado com o Pregoeiro resultou em **R\$ 88.000.000,00**. A Comissão efetuou a abertura dos envelopes DOCUMENTAÇÃO - Nº 02 dos Consórcios vencedores dos **LOTES 01, 02 e 03**, cujo conteúdo dos mesmos foi analisado pelo Pregoeiro e Equipe de Apoio, e considerados de acordo com o instrumento convocatório. DECIDE, então, o Pregoeiro declarou-los **HABILITADOS E VENCEDORES** do certame para o **LOTE 01 - CONSÓRCIO SIGA SÃO PAULO – R\$ R\$ 64.700.000,00**, **LOTE 02 - CONSÓRCIO ONDA VERDE SP – R\$ 93.900.000,00** e **LOTE 03 - CONSÓRCIO MCS – R\$ 88.000,00**. Em seguida o pregoeiro concedeu vista da Documentação de Habilitação e Proposta, aos representantes presentes. Foi dada a oportunidade para o registro de intenção de eventual interposição de recursos previstos no Edital, sendo que o **CONSÓRCIO SINAL PAULISTANO** manifestou interesse na posição do recurso alegando que o **CONSÓRCIO SIGA SÃO PAULO** não atendeu as exigências da qualificação técnica exigidas no item 7.3.4. do edital e que no objeto da contratação não é especificado serviços correlatos ao objeto licitado conforme manifestação do documento em anexo que fica fazendo parte integrante da presente ata, sendo que as demais licitantes desistiram expressamente da intenção de interposição de recursos. Fica aberto o prazo três de dias para apresentações das razões e igual prazo para as contrarrazões a iniciar da data do prazo de término da recorrente, ficando desde já os autos com vista franqueada aos interessados, conforme o item 10.1 do Edital. Os envelopes da documentação de habilitação das empresas participantes ficarão custodiados com a Comissão. Nada mais havendo a tratar, é declarada encerrada a sessão às 18 horas e 15 minutos e eu, Pregoeiro, lavrei, conferi e assino a presente Ata que, depois de lida perante todos os presentes e achada conforme, vai por todos assinada.