



MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

Procedimento de Manifestação de Interesse F/SUBEX nº 01/2020

BRT TRANSBRASIL



Documentos PMI - Caderno D - Volume 1

Sightseeing Rio Transportes de Passageiros Ltda (requerente)

Junho / 2020



Sumário

| | |
|--|----|
| 1. Introdução..... | 3 |
| 2. Matriz de Riscos da Concessão | 52 |
| 3. Parecer jurídico sobre a utilização da segurança armada | 62 |
| 4. Minuta do Edital | 87 |
| 5. Minuta do Contrato de Concessão | 87 |



1. Introdução

O Município do Rio de Janeiro, através da Secretaria de Fazenda, publicou no Diário Oficial do Município, em 24 de janeiro de 2020, o Aviso Público nº 01/2020 (AP) para Procedimento de Manifestação de Interesse tendo o objetivo de desenvolver estudos de viabilidade técnica, operacional, econômico-financeira e jurídica para a implantação e operação do BRT TRANSBRASIL, incluindo o fornecimento de veículos e a execução de obras.

A Sightseeing Rio Transportes de Passageiros (autorizada) com a assessoria técnica das empresas Oficina Engenheiros Consultores Associados Ltda (*Oficina*), Biazzo Simon Advogados (*Biazzo Simon*) e Almeida & Fleury Consultoria de Economia (*Almeida & Fleury*) requereu ao Município autorização para este estudo, que foi concedida em 13 de fevereiro.

Os estudos ora apresentados observam as diretrizes do Termo de Referência (TR) do AP e metodologia que foi apresentada pela requerente no Plano de Trabalho encaminhado à consideração do Município e posteriormente revisto e adequado a partir das observações dos seus técnicos.

De acordo com o estabelecido no Plano de Trabalho, os produtos serão apresentados através de cinco cadernos, que estão relacionados a seguir, com a correspondência com o TR do AP.

| Relatório a ser apresentado | Temas | Correspondência com o TR |
|---|---|--------------------------|
| Caderno Técnico A – Modelo Técnico-Operacional | Estudos de Demanda Estudos de Oferta Operação do BRT Estudos da frota | Itens 4.1; 4.2; 4.6; 4.7 |
| Caderno Técnico B – Estudos de tráfego e infraestrutura | Estudos de circulação viária e de segurança na Via BRT Estudos de tráfego da operação do BRT na área central | Itens 4.3 e 4.4 |
| Caderno Técnico C – Modelo Econômico-Financeiro | Estudos econômicos | Item 4.8 |
| Caderno Técnico D – Modelo Jurídico | Estudos jurídico e institucionais | Itens 4.9 e 4.10 |
| Caderno Técnico E - Síntese | Todos | Item 4.11 |

O presente documento corresponde ao Caderno D, apresentando os documentos resultantes dos estudos jurídicos. É apresentada a sistematização da legislação incidente sobre o objeto da concessão, o parecer jurídico sobre o tema da segurança armada, a matriz de risco, a minuta do edital e a minuta do contrato de concessão.



1 SISTEMATIZAÇÃO DA LEGISLAÇÃO

Nesta seção é apresentado o levantamento e compilação da legislação aplicada ao objeto dos estudos – a operação de transporte coletivo no Município do Rio de Janeiro, que foi avaliada para a formulação do modelo jurídico.

Cabe o registro que não foram analisados, por não terem sido obtidos, os Acordos Operacionais – Bilhetagem Eletrônica e os Acordos Operacionais – Obrigações Comuns, que regem a atual operação; e a legislação atinentes às regras de integração operacional e tarifárias do transporte metropolitano com os transportes urbanos.

| LEI ORGANICA DO MUNICPIO DO RIO DE JANEIRO | |
|---|---|
| Norma | Descrição |
| Art. 14, III | Estabelece a competência do Município para organização dos serviços públicos locais |
| Art. 14, par. 2º. | Dispõe sobre a possibilidade de o Município celebrar consórcios ou convênios com outros Municípios, com o Estado ou com a União, para a execução de serviços; |
| Art. 30, <i>caput</i> | Estabelece as Competências do Município |
| Art. 30, V | Determina a competência do Município para planejar, regulamentar, conceder licenças, fixar, fiscalizar e cobrar preços ou tarifas pela prestação de serviços públicos |
| Art. 30, VI, “f” | Determina a competência do Município para organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, entre outros, o serviço de transporte coletivo |
| Art. 30, XII | Dispõe sobre a competência do Município para legislar sobre sistema de transporte urbano, determinar itinerários e pontos de parada obrigatória de veículos de transporte coletivo, bem como fixar planilhas de custos de operação, horários e itinerários nos pontos terminais de linhas de ônibus |
| Art. 44, XII | Determina a competência da Câmara Municipal para legislar sobre normas gerais sobre a exploração de serviços públicos |
| Art. 107 | Dispõe sobre as matérias de competência privativa do Prefeito Municipal |
| Art. 107, XVIII | Determina a competência privativa do Prefeito para fixar as tarifas dos serviços públicos municipais concedidos ou permitidos, observado o disposto em lei complementar |
| Art. 140 | Permite a descentralização e a desconcentração da execução de ações governamentais |



| | |
|-------------------|---|
| Art. 140, IV | Dispõe sobre a possibilidade de descentralização e desconcentração das ações governamentais para empresas privadas, mediante concessão ou permissão |
| Art. 140, par. 3º | Determina o prazo máximo para Concessão e Permissão em até 50 anos e impõe a necessidade de regulamentação legal dos institutos, bem como o dever de fiscalização da execução pelos órgãos de direção |
| Art. 148 | Dispõe sobre a delegação de serviços públicos a particular, mediante concessão ou permissão |
| Art. 148, I | Determina livre acesso dos funcionários públicos investidos do poder de polícia a todos os serviços e instalações das empresas concessionárias ou permissionárias |
| Art. 148, II | Prevê o estabelecimento de penalização pecuniária, de intervenção por prazo certo e de cassação em caso de contumácia no descumprimento de cláusulas do acordo de concessão ou permissão celebrado ou de normas protetoras da saúde e do meio ambiente. |
| Art. 148, par. 2º | Informa que Lei Complementar disporá sobre o regime da concessão, permissão ou autorização dos serviços públicos |
| Art. 148, par. 3º | Estabelece que a Lei Complementar regulará: i. os direitos dos usuários; ii. as obrigações dos concessionários ou permissionários quanto à oferta e manutenção dos serviços adequados; iii. as condições de exploração, sob concessão ou permissão, a intervenção nas concessionárias ou permissionárias, a desapropriação ou encampação de seus bens e sua reversão ou incorporação ao patrimônio do Município, observada a legislação federal ou estadual pertinente. |
| Art. 149 | Determina o regime permanente de controle e fiscalização do Poder Público às empresas concessionárias, permissionárias e detentoras de autorizações de serviços públicos. |
| Art. 150 | Determina a obrigação de que em todos os contratos ou termos de concessões, permissões ou autorizações de serviço público, contenha cláusula obrigando as empresas a respeitar, em relação aos seus empregados, os direitos individuais e coletivos previstos na Constituição da República, na Constituição do Estado e na própria LOM do Município do Rio de Janeiro. |
| Art. 151 | Indica que depende de lei própria, que indicará a correspondente fonte de custeio, a concessão de gratuidade de serviço público prestado de forma direta ou indireta. |
| Art. 156 | Dispõe que a formalização dos atos administrativos de competência do Prefeito Municipal será feita mediante decreto, |



| | |
|-----------------------|---|
| | numerado em ordem cronológica, quando se tratar de: (...) viii. Permissão para exploração de serviços públicos por meio de uso de bens públicos; xi. Fixação e alteração dos preços dos serviços prestados pelo Município e aprovação dos preços dos serviços concedidos, permitidos ou autorizados. |
| Art. 170 | Dispõe que a aceitação definitiva ou provisória de obras e serviços de implantação ou melhoria urbana será feita pela Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos através de comissão, da qual participarão, em paridade com os agentes do Poder Público, representantes das associações de moradores das áreas abrangidas. |
| Art. 172 | Dispõe que, ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, os serviços, as compras e as alienações serão contratados mediante processo de licitação que assegure igualdade de condições e de pagamento a todos os concorrentes, com previsão de atualização monetária para os pagamentos em atraso, penalidades para os descumprimentos contratuais, permitindo-se no ato convocatório somente as exigências de qualificação técnica, jurídica e econômico-financeira e indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações. |
| Art. 174 | Determina a comprovação da regularidade em face das normas de proteção ambiental para os interessados em participar de licitação promovida por órgãos ou entidades do Poder Público, bem como a assinatura de contrato com qualquer deles, além da concessão de incentivos fiscais |
| Art. 254, par. 5º | Estabelece que o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e os orçamentos anuais integram um processo contínuo de planejamento e deverão estabelecer as metas dos programas municipais por regiões, segundo critério populacional, utilizando indicadores sanitários, epidemiológicos, ambientais, de infraestrutura urbana, de moradia e de oferta de serviços públicos, visando a implementar a função social da cidade garantida nas diretrizes do plano diretor, conforme disposto no Capítulo V do Título VI da própria LOM do Município do Rio de Janeiro. |
| Art. 270, par. 2º | Dispõe sobre os instrumentos de execução do planejamento municipal |
| Art. 270, par. 2º. I | Elenca instrumentos de execução do planejamento municipal, de caráter global: a. plano diretor; b. plano plurianual; c. lei de diretrizes orçamentárias; d. orçamento anual; e. plano estratégico. |
| Art. 270, par. 2º, II | Elenca instrumentos de execução do planejamento municipal, de caráter social os a. planos municipais e seus |



| | |
|------------------------|--|
| | desdobramentos e; b. planos de desenvolvimento regional ou metropolitano; |
| Art. 270, par. 3º., IV | Determina que, entre outras, os planos integrantes do processo de planejamento têm as funções de orientar as ações de todas as concessionárias de serviços públicos municipais. |
| Art. 314 | Determina que o Município, no âmbito de sua competência, crie instrumentos para a defesa dos direitos do consumidor e do usuário de serviços públicos municipais; |
| Art. 373 | Impõe ao Município que estabeleça medidas de proteção aos não fumantes, determinando restrições ao consumo de fumo em escolas, hospitais, transportes coletivos, repartições públicas, cinemas, teatros e outros locais ou estabelecimentos de frequência pública. |
| Art. 393 | Estabelece que o transporte é um direito fundamental da pessoa e serviço de interesse público e essencial, sendo seu planejamento de responsabilidade do Poder Público e seu gerenciamento e operação realizados através de prestação direta ou sob regime de concessão ou permissão, assegurado padrão digno de qualidade |
| Art. 394 | Determina que os serviços de transporte coletivos municipais devem ser operados preferencialmente pelo próprio Município, mediante empresa pública criada especialmente para este fim. |
| Art. 394, par. 1º | Autoriza a delegação dos serviços de transporte coletivo a particulares, através de concessão, permissão ou autorização, precedidas de licitação |
| Art. 394, par. 2º | Admite a operação do transporte coletivo municipal por empresa ou órgão público federal ou estadual, mediante a celebração de convênio entre Município, Estado ou União |
| Art. 394, par. 3º. | Permite que o Município celebre convênio com o Estado ou outros Municípios para fins de planejamento e fixação das condições de operação dos serviços de transporte com itinerários intermunicipais |
| Art. 394, par. 4º | Permite que ao Poder Executivo intervir, temporariamente, nas permissionárias e concessionárias para regularizar deficiências na prestação dos serviços |
| Art. 395 | Submete o planejamento e operação do transporte subordinado à competência municipal às disposições do Plano Diretor, de forma integrada com o transporte federal e estadual em operação no Município |
| Art. 396 | Determina que o Poder Público estabelecerá as seguintes condições para a operação dos serviços de transporte coletivo de passageiros: i. valor da tarifa e forma de seu reajuste; ii. Frequência de circulação; iii. itinerário a ser percorrido; iv. |



| | |
|---------------------|--|
| | Padrões de segurança e manutenção; v. normas de proteção contra a poluição sonora e ambiental; vi. reformas relativas ao conforto e à saúde dos passageiros e operadores de veículos; |
| Art. 397 | Determina a necessidade de prévia autorização do Prefeito Municipal para alteração de itinerário pelas empresas de transporte coletivo |
| Art. 398 | Dispões, além de outras definidas em lei, as seguintes exigências para entrada e circulação de novas unidades de transporte coletivo: i. facilidade para subida e descida e para circulação dos usuários, especialmente gestantes e idosos, no interior do veículo; ii. livre acesso e circulação das pessoas portadoras de deficiência físico-motora; iii. Sistema eficiente de segurança e controle da velocidade; |
| Art. 398, p. único. | Impõe que a Lei fixará o prazo para que todas as unidades de transporte coletivo em operação no Município sofram adaptações para permitir o livre acesso e circulação de gestantes e idosos. |
| Art. 399 | Dispõe sobre a obrigação de que o Poder Público proceda à vistoria regular dos veículos coletivos nas vias públicas, impedindo a circulação daqueles que apresentem índices de poluição ambiental e sonora superiores aos níveis tolerados pela legislação. |
| Art. 400 | Determina que a Lei deverá regular a composição dos parâmetros de planilha de custos operacionais dos serviços de transporte coletivo urbano, para fins de definição dos valores tarifários. |
| Art. 401 | Determina que lei deverá dispor sobre isenção de pagamento de tarifas de transportes coletivos urbanos, assegurando a gratuidade para: i. maiores de sessenta e cinco anos; ii. alunos uniformizados da rede pública de ensino de primeiro e de segundo grau, nos dias de aula; iii. deficientes físicos e seu respectivo acompanhante; iv. crianças até cinco anos; |
| Art. 402 | Determina que Lei Complementar disporá sobre as diretrizes gerais do sistema de transporte, observando-se como princípios: i. integração dos principais sistemas e meios de transporte; ii. prioridade a pedestres e a ciclistas sobre o tráfego de veículos automotores; iii. construção de passarelas, especialmente sobre a. leito de rios; b. leito de estradas de ferro e; c. estradas bloqueadas, desde que com a anuência das comunidades abrangidas. |
| Art. 412 | Determina que por meio de lei de iniciativa do Prefeito Municipal, deverá ser instituído o plano municipal de linhas urbanas par ao transporte coletivo de passageiros |



| | |
|---------------------|--|
| Art. 413 | Veda o monopólio de áreas por empresas na exploração de serviços de transporte coletivo rodoviário de passageiros |
| Art. 414 | Institui a obrigação da manutenção das linhas de transporte coletivo no período noturno, em frequência a ser estabelecida por lei, mas que não poderá ser superior a sessenta minutos. |
| Art. 415 | Atribui competência ao Poder Público para oferecer serviço de transporte coletivo em localidades não servidas por linhas de ônibus. |
| Art. 415, p. único. | Determina que a lei disporá sobre concessão de prioridade às cooperativas de trabalho para exploração do serviço previsto no <i>caput</i> . |
| Art. 416 | Determina que toda obra relacionada com a União ou Estado, vinculada a atividade de transporte, alteração de itinerários de transportes coletivos intermunicipais e interestaduais na malha viária do Município, e a localização de terminais rodoviários, estarão condicionadas às diretrizes e critérios do plano diretor e dependerão de prévia autorização do Poder Executivo. |
| Art. 416, par. 1º | Impõe que os terminais sejam equipados de forma a propiciar conforto, proteção e segurança aos usuários, devendo ser incluídos sanitários e instalações para o comércio de gêneros alimentícios. |
| Art. 418 | Assegura a participação da comunidade, por meio de suas entidades representativas, na elaboração, execução e fiscalização da política municipal de transporte coletivo, bem como seu acesso às informações do setor |
| Art. 420 | Determina que o Município mantenha e preserve sistema de transporte de passageiros em bondes entre Santa Teresa e o Centro da Cidade |
| Art. 422, par. 1º | Estabelece que as funções sociais da cidade compreendem o direito da população à moradia, transporte público, saneamento básico, água potável, serviços de limpeza urbana, drenagem das vias de circulação, energia elétrica, gás canalizado, abastecimento, iluminação pública, saúde, educação, cultura, creche, lazer, contenção de encostas, segurança e preservação, proteção e recuperação do patrimônio ambiental e cultural. |
| Art. 427, VI | Impõe ao Poder Público que garanta à população os meios de acesso ao conjunto de informações sobre a política urbana, como forma de controle sobre a responsabilidade de suas ações, nas informações referentes à gestão dos serviços públicos. |



| | |
|--|--|
| Art. 440 | Determina ao Poder Público que elabore e execute programas de construção de moradias populares e garanta condições habitacionais e de infraestrutura urbana, em especial das de saneamento básico e transporte |
| Art. 466 | Veda o ingresso ou circulação, nos limites da cidade, de veículos de transporte, coletivo ou não, cujas condições de funcionamento sejam fator de poluição. |
| ATO DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO | |
| Art. 60 | Determina que na implementação de programas de substituição de óleo diesel por gás natural nos serviços públicos de transporte coletivo no Município não será cobrado o Imposto Sobre Vendas a Varejo de Combustíveis Líquidos e Gasosos nas vendas a varejo do combustível substituto |

LEI COMPLEMENTAR Nº 16, DE 04 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre a Política Urbana do Município, institui o Plano Diretor decenal da cidade do Rio de Janeiro, e dá outras providências

| Norma | Descrição |
|-----------------------|--|
| Art. 1º | Determina o objeto desta Lei Complementar, que estabelece as normas e procedimentos para realização da política urbana do Município, fixa as suas diretrizes, prevê a instrumentos para a sua execução e define políticas setoriais e seus programas, buscando o pleno atendimento das funções sociais da cidade. |
| Art. 5º | Define o objeto do Plano Diretor Decenal |
| Art. 5º, III | Determina que constituem o Plano Diretor Decenal as diretrizes, normas e instrumentos com vistas à promoção das políticas setoriais para: a. meio ambiente natural e o patrimônio cultural; b. a habitação; c. os transportes; d. os serviços públicos; e. os equipamentos urbanos; f. o desenvolvimento econômico, científico e tecnológico; g. a administração do patrimônio imobiliário do Município. |
| Capítulo III | DA POLÍTICA DE TRANSPORTES |
| Art. 168 - Princípios | Dispõe sobre os princípios norteadores do transporte de pessoas e bens no Município, sendo eles: i. no espaço viário o transporte coletivo terá prioridade ao transporte individual; |



| | |
|----------------------|--|
| | <p>ii. no estabelecimento da política tarifária de cada modo de transporte e integração física e tarifária entre os diferentes modos de transporte, deverá ser atendimento o deslocamento total do cidadão, e não um conjunto de viagens tratadas isoladamente, independentemente de a gestão ser municipal, estadual ou federal;</p> <p>iii. estará assegurada a participação da comunidade e dos usuários no planejamento e na fiscalização dos órgãos gerenciadores e operadores de transporte;</p> <p>iv. a necessidade de aperfeiçoamento nos transportes levará em consideração, prioritariamente, a proteção individual dos cidadãos e a proteção do meio ambiente.</p> |
| Art. 169 – Objetivos | <p>Determina que o Município dará prioridade absoluta ao transporte público coletivo de passageiros de alta capacidade, observando-se a realização dos seguintes objetivos:</p> <p>I - promoção da melhoria dos sistemas viário, de circulação de veículos e de pedestres, de transportes de passageiros e de cargas, pela racionalização do sistema de transporte rodoviário de passageiros e da descentralização das atividades geradoras de tráfego, em harmonia com a proteção do meio ambiente, para assegurar os padrões de qualidade dignos de seus usuários;</p> <p>II - estabelecimento de planejamento e de operação de transportes de forma integrada aos sistemas federal e estadual;</p> <p>III - democratização do sistema viário, com prioridade do seu uso para o transporte público coletivo rodoviário sobre o transporte individual, combinada com medidas restritivas ao estabelecimento nos centros de comércio e serviços e integração de ambos através da implantação de áreas de estacionamento próximas aos terminais de transporte público de passageiros situados fora da área central da Cidade;</p> <p>IV - integração do sistema de transporte de cargas rodoviárias aos terminais de cargas de grande porte e sua compatibilização com os programas de desenvolvimento aeroportuário, portuário e ferroviário, com racionalização das atividades de carga e descarga na Cidade;</p> <p>V - melhoria da qualidade do tráfego, com ênfase na fiscalização, operação, policiamento, educação e engenharia de tráfego;</p> <p>VI - estabelecimento de política tarifária para os transportes públicos de passageiros, pela consideração do deslocamento e não da viagem;</p> <p>VII - investimento e participação, mediante convênio, no controle, ordenamento e gerência dos transportes de alta capacidade de responsabilidade do Estado ou da União que operem no território do Município;</p> |



| | |
|--------------|---|
| | <p>VIII - estabelecimento de horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas nas vias de circulação intensa de veículos e especialmente na Avenida Brasil;</p> <p>IX - criação da Companhia Municipal de Transportes Urbanos.</p> |
| Art. 171, I | <p>Determina que os planos, programas, normas e projetos da política de transporte do Município, observarão, quanto aos transportes públicos de passageiros, as seguintes diretrizes:</p> <p>a) prioridade para o transporte público de alta capacidade, com a garantia de tarifa compatível com o poder aquisitivo dos seus usuários;</p> <p>b) participação da iniciativa privada, sob a forma de investimento, na implantação da superestrutura e operação do sistema, nos termos que a lei fixar;</p> <p>c) racionalização do sistema de transporte rodoviário, para melhoria da qualidade dos deslocamentos, com a implantação de faixas, pistas e corredores exclusivos e o estabelecimento de formas de gerenciamento e controle da operação;</p> <p>d) estabelecimento de programa de informação do controle operacional do transporte por ônibus, para sua dinamização, acompanhamento e monitoramento de prestação do serviço, do seu custo e ressarcimento;</p> <p>e) obrigatoriedade de adaptação dos padrões técnicos dos veículos para adequação quanto ao acesso à circulação de deficientes físico motores, idosos gestantes e pessoas obesas;</p> <p>f) melhoria da qualidade da prestação dos serviços de transportes de passageiros por ônibus e revisão da sistemática de permissão e concessão visando à sua racionalização, evitando a sobreposição a outras modalidades de transportes</p> |
| Art. 171, II | <p>(...) quanto aos sistemas viário e de circulação, as seguintes diretrizes:</p> <p>a) planejamento e execução do sistema viário segundo critérios de segurança e conforto da população e da defesa do meio ambiente, obedecidas as diretrizes de uso e ocupação do solo;</p> <p>b) implantação de passagem para pedestres, através de passarelas, passagens subterrâneas, sinais luminosos ou sonorizadores em frente a supermercados, centros comerciais e principais condomínios na Avenida das Américas;</p> <p>c) restrição ao estacionamento de veículos nos centros de comércio e serviços, com sua implantação e consolidação nas periferias dos referidos centros, integrados ao sistema de transporte de passageiros, e liberação da superfície para outros aproveitamentos, pela construção de garagens subterrâneas, quando possível;</p> <p>d) planejamento e operação da rede viária municipal de acordo com o Plano Municipal Integrado de Transportes, com o</p> |



| | |
|----------------|---|
| | <p>estabelecimento da hierarquização das vias para sua utilização prioritária pelo transporte público de passageiros, através de vias e faixas exclusivas;</p> <p>e) criação de sistema de comunicação visual de informação, orientação e sinalização nas vias, que atenda às necessidades do sistema viário, através da sinalização gráfica vertical e horizontal e semafórica, considerando também o interesse turístico;</p> <p>f) redução das interferências da sinalização gráfica vertical e do mobiliário urbano nos espaços destinados à circulação de pedestres, garantindo seu deslocamento;</p> <p>g) desenvolver um programa cicloviário municipal que permita a utilização segura de bicicleta como veículo de transporte, através da implantação de sistemas cicloviários, compreendendo ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, sinalização adequada e elaboração de normas, regras e campanhas educativas para sua correta utilização;</p> |
| Art. 171, III | <p>(...) Quanto à proteção do meio ambiente, as seguintes diretrizes:</p> <p>a) estímulo a substituição dos veículos poluentes, com a adoção preferencial de veículos leves sobre trilhos, trólebus, ônibus e táxis movidos a gás natural;</p> <p>b) estímulo à implantação e distribuição de gás natural nos postos de abastecimento;</p> <p>c) estímulo à adaptação dos veículos de transporte coletivo, de cargas e particulares a padrões de operação que reduzam as emissões de gases poluentes, resíduos ou suspensão e poluição sonora;</p> <p>d) ação efetiva do Poder Público de controle, monitoramento e fiscalização, diretamente ou em conjunto com órgãos da esfera estadual ou federal, dos índices de poluição atmosférica e sonora nas principais vias de circulação do Município, visando a torná-los compatíveis com os níveis tolerados pela legislação</p> |
| Art. 172 | <p>Determina os subsistemas que constituem o Sistema Municipal de Transportes, quais sejam: i. viário; ii. de circulação; iii. de transporte público de passageiros; iv. de transporte de cargas; v. cicloviário</p> |
| Art. 172, § 1º | <p>Determina que o subsistema viário compreende a malha viária física de uso público do Município, a qual se divide em:</p> <p>I - vias principais ou arteriais; II - vias coletoras; III - vias locais; IV - vias especiais; V - vias exclusivas para: a) ônibus; b) bicicletas; c) pedestres</p> |
| Art. 172, § 2º | <p>Determina que o subsistema de circulação compreende as funções das vias, seus equipamentos e sua sinalização, que pode ser: I - gráfica: a) horizontal; b) vertical. II - semafórica.</p> |



| | |
|----------------|---|
| Art. 172, § 3º | <p>Determina que o subsistema de transporte público de passageiros compreende:</p> <p>I - as linhas; II - os veículos e os equipamentos; III - as ligações complementares; IV - as unidades de conexão modal e intermodal constituída por: a) terminais; b) estações; c) pontos de embarque e desembarque; d) estacionamentos integrados.</p> |
| Art. 172, § 4º | <p>Determina que o subsistema de transporte de cargas compreende:</p> <p>I - as rotas; II - os veículos; III - os pontos de carga e descarga; IV - os terminais: a) públicos; b) privados.</p> |
| Capítulo IV | DA POLÍTICA DE SERVIÇOS PÚBLICOS E EQUIPAMENTOS URBANOS |
| Art. 188 | <p>Determina que os serviços públicos e equipamentos urbanos visam a realização dos seguintes objetivos:</p> <p>I - promoção da distribuição e da apropriação dos serviços públicos e dos equipamentos urbanos, de forma socialmente justa e equilibrada na Cidade; II - compatibilização da oferta e da manutenção dos serviços públicos e de seus respectivos equipamentos com o planejamento do Município e o crescimento da Cidade; III - aplicação de instrumentos que permitam ao Município a intervenção eficaz nos serviços públicos, para melhoria da qualidade de vida dos habitantes e do meio ambiente urbano; IV - ordenação da ocupação e dos sistemas operacionais no subsolo.</p> |
| Art. 189 | <p>Define as diretrizes as serem observadas na implantação e distribuição de serviços públicos e equipamentos urbanos, quais sejam:</p> <p>I - reavaliação da delimitação dos territórios dos Distritos de Educação e Cultura, da Secretaria Municipal de Educação, para fazê-los coincidir com os limites das Regiões Administrativas;</p> <p>II - elaboração de política para atendimento educacional de crianças de zero a seis anos, com prioridade para a população de baixa renda e portadora de deficiência;</p> <p>III - realização periódica de censo escolar das crianças de até quatorze anos, das portadoras de deficiência, para definição do programa de educação especial, e das crianças que não tiverem acesso à escola na idade própria;</p> <p>IV - garantia de uma escola pública de qualidade, através do planejamento eficaz da rede pública, levando-se em conta a demanda real, espaço físico adequado à prática educacional e às ações preventivas de saúde do educando e a extensão diária do horário de atendimento;</p> <p>V - delimitação dos territórios dos Distritos Regionais de Saúde, a serem definidos pelo Sistema Único de Saúde e coincidentes</p> |



| | |
|--------------------|---|
| | <p>com os limites das Áreas de Planejamento fixadas nesta Lei Complementar;</p> <p>VI - prioridade da ação preventiva sobre a curativa, com ênfase na implantação dos serviços de saneamento básico, precedendo à instalação de novas unidades de saúde; de novas unidades de saúde; VII - utilização das unidades de conservação ambiental como áreas de lazer, quando compatível, ouvidos os órgãos competentes;</p> <p>VIII - incentivo à utilização de ruas, equipamentos institucionais, estacionamentos e outros como espaço alternativo para o lazer;</p> <p>IX - obrigação de manutenção dos usos de salas de espetáculos nas edificações existentes ou nas que vierem a ser construídas no mesmo local;</p> <p>X - estabelecimento de critérios para implantação e melhoria dos serviços de iluminação pública, considerando-se a hierarquia das vias, a população beneficiada e a precariedade dos equipamentos instalados;</p> <p>XI - incentivo à criação de um Conselho de Municípios, para equacionamento das questões relativas a serviços públicos e equipamentos urbanos de alcance metropolitano.</p> |
| Art. 189, p. único | Define que são equipamentos urbanos os prédios e as instalações, móveis ou imóveis, destinados à prestação dos serviços públicos ou à utilização de interesse coletivo |
| Art. 190 | Veda a implantação de serviços e equipamentos urbanos nas áreas ocupadas consideradas de risco ou impróprias à ocupação urbana, assim definidas pelos órgãos competentes |
| Art. 191 | Atribui ao Poder Executivo o dever de fiscalizar a adequação, operação e manutenção dos serviços públicos e equipamentos urbanos, pelos seus órgãos de licenciamento e pelas Administrações Regionais. |
| Art. 191, p. único | Autoriza a prestação dos serviços de água e esgoto mediante celebração de convênio com concessionárias, ressalvado o disposto na LOM |

LEI COMPLEMENTAR Nº 37, 14 DE JUNHO DE 1998

Dispõe Sobre a Delegação da Prestação de Serviços Públicos, Prevista no Art. 175, da Constituição Federal e no Art. 148, §§ 2º e 3º, da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro e dá Outras Providências

| Norma | Descrição |
|--------------|---|
| Art. 1º | Determina que a delegação de serviços públicos mediante concessão ou permissão é regida, além do art. 175 da Constituição Federal e demais normas legais pertinentes, por |



| | |
|--------------|--|
| | esta Lei Complementar, além dos termos contratuais que celebrou ou vier a celebrar |
| Art. 2º, I | Define o conceito de Poder Concedente ou Permitente, como: o Município do Rio de Janeiro ou entidade da Administração Municipal que possuir a outorga da prestação do serviço |
| Art. 2º, II | Define o conceito de Concessão de Serviço Público, aplicado na Lei, como: a delegação por prazo determinado, mediante licitação, na modalidade de concorrência, envolvendo ou não obrigação associada de investimento, feita pelo Poder Concedente à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho |
| Art. 2º, III | Define o conceito de concessão de obra pública, aplicado na Lei, como: a delegação contratual, pelo Poder Concedente, da construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, mediante licitação, na modalidade de concorrência à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado pela exploração da obra |
| Art. 2º, IV | Define o conceito de permissão de serviço público, aplicado na Lei, como: a delegação da execução dos serviços públicos, por ato unilateral e a título precário, mediante licitação, na modalidade de concorrência, da prestação de serviços públicos ou de utilidade pública, pelo Poder Permitente à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco. |
| Art. 3º | Determina que o Poder Concedente publique, em momento anterior à deflagração de certame licitatório, ato justificando a conveniência da delegação de que trata esta Lei Complementar, caracterizando o seu objeto, área e prazo. |
| Art. 4º | Determina que a delegação, sob a modalidade de concessão ou de permissão, não terá o caráter de exclusividade, salvo na hipótese técnica ou econômica justificada no ato a que se refere o dispositivo anterior. |
| Art. 5º | Impõe que a permissão de serviço público seja formalizada, mediante contrato de adesão, sem prejuízo de seu caráter precário, mantidas automaticamente, pelo prazo de dez anos, prorrogável por iguais períodos, as atuais concessões, permissões e autorizações, decorrentes das disposições legais contidas na Lei nº 775, de 27 de agosto de 1953 e nas normas complementares, promovendo o órgão setorial pela Lei nº 881/86, no prazo de noventa dias, a contar da publicação desta |



| | |
|------------------|---|
| | Lei Complementar, a adaptação das aludidas permissões e autorizações às regras nelas previstas. |
| Art. 6º | Determina que a concessão de serviço público deverá ser formalizada mediante contrato, por prazo determinado, devendo observar os termos desta Lei Complementar, das normas pertinentes e do edital de licitação. |
| Art. 7º | Define que a concessão e a permissão pressupõem a prestação de serviços público adequado aos usuários, conforme estabelece a própria Lei Complementar 37/1998, devendo também ser observado o que dispuser o edital de licitação. |
| Art. 7º, par. 1º | Define que serviço adequado é aquele que: satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, modicidade e cortesia na sua prestação e que atenda à regulamentação específica estabelecida pelo Poder Público |
| Art. 8º | Define os seguintes direitos e obrigações aos usuários: I - receber serviço adequado; II - receber do Poder Concedente, da concessionária ou permissionária informações para a defesa de interesse individuais ou coletivos; III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha, observadas as normas do Poder Concedente; IV - levar ao conhecimento do Poder Público e da concessionária ou permissionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado; V - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária ou permissionária na prestação do serviço; VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços. |
| Art. 9º | Define que as tarifas cobradas diretamente dos usuários são o componente básico da remuneração devida às concessionárias e permissionárias de serviços públicos. |
| Art. 9º, par. 1º | Estabelece que no caso de permissão, caberá ao Poder Concedente a fixação das tarifas de cada item do serviço permissionado. |
| Art. 9º, par. 2º | Determina que no caso de concessão, caberá ao concessionário a fixação das tarifas de cada item do serviço prestado, observados os limites máximos estabelecidos pelas tarifas ao longo do prazo contratual |
| Art. 9º, par. 3º | Confere ao Poder Concedente permissão para estabelecer fontes acessórias de receita em favor da concessionária ou |



| | |
|-------------------|--|
| | permissionária, de acordo com as peculiaridades do serviço, concedido ou permitido. |
| Art. 10 | Determina que, mediante reajuste periódico, às tarifas assegurar-se-á o seu valor real ao longo do prazo contratual |
| Art. 11 | Aponta que a concessão de gratuidade e o seu exercício em serviço público, prestado de forma indireta, ficam subordinados ao seu automático e imediato custeio, preservando, desse modo, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. |
| Art. 12 | Impõe que a gratuidade do serviço público, mesmo o prestado de forma indireta, deverá ser sempre executada de forma menos onerosa para a delegatária, será exercida nos serviços públicos regulares ou convencionais, salvo se inexistir oferta desses serviços, quando então poderá ser exercida nos serviços especiais |
| Art. 13 | Impõe que, toda concessão ou permissão seja, objeto de prévia licitação, nos termos da legislação concernente e com plena observância dos princípios legalidade, moralidade, publicidade, razoabilidade, competitividade, igualdade do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório. |
| Art. 14 | Determina que a licitação de permissão de serviço público deverá ter como critério único de julgamento a melhor técnica para garantir a prestação de serviço adequado, sendo que a tarifa máxima de serviço, entre outras condições, poderá ser modificada a qualquer momento pelo Poder Concedente. |
| Art. 15 | Define os critérios de julgamento que deverão ser considerados em licitações de concessão de serviço público, quais sejam: I - o menor valor da tarifa principal de referência do serviço público a ser prestado, caso em que o prazo de concessão deverá ser fixado no edital de licitação; II - menor prazo de concessão, caso em que a tarifa deverá ser fixada no edital de licitação; III - a oferta mais vantajosa para o Município, nos casos em que esteja previsto pagamento entre o Poder Concedente e o concessionário, associado à delegação da concessão, proveniente de qualquer das partes, estando o prazo e a tarifa fixados no edital; IV - melhor técnica para garantir a prestação do serviço público adequado; V - a combinação dos critérios referidos nos incisos I, II e IV deste artigo. |
| Art. 15, p. único | Determina que a combinação dos critérios de menor valor da tarifa, menor prazo de concessão e melhor técnica, só será admitida quando previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas |



| | |
|---------|---|
| Art. 16 | Delegação de concessão ou permissão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica justificada no ato justificativo. |
| Art. 17 | Elenca as seguintes hipóteses de desclassificação de proposta: I - necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes; II - para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios do Poder Público controlador da referida entidade; III - for manifestamente inexecutável ou financeiramente incompatível com os objetivos da licitação; IV - cobrar valor simbólico, irrisório ou igual a zero; V - não atender às exigências do edital; VI - contiver vantagem ou preço baseado em ofertas dos demais licitantes |
| Art. 18 | Prevê o seguinte conteúdo mínimo a ser observado nos editais de licitação elaborados pelo Poder Concedente no escopo tutelado pela Lei Complementar 37/1998: I - o objeto, área, metas e prazo da concessão; II - a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço; III - os prazos para recebimento de propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato de concessão; IV - prazo, local e horário em que estarão disponíveis aos interessados os estudos e informações adicionais relacionados ao serviço, objeto da licitação; V - os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica e fiscal; VI - as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados; VII - os direitos e obrigações do Poder Concedente e da Concessionária; VIII - critérios de reajuste e de revisão da tarifa; IX - os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta; X - a minuta do respectivo contrato, que conterà as cláusulas essenciais previstas nesta Lei Complementar; XI - nos casos de concessão de serviços públicos, envolvendo a obrigação associada de investimento, os dados relativos ao investimento, dentre os quais, nos casos de obras, os elementos do projeto básico a permitir sua plena caracterização; |



| | |
|------------------|---|
| | XII - as garantias a serem fornecidas pelo concessionário quanto à adequada execução dos serviços, na forma do seguro ou garantia. |
| Art. 19 | Faculta ao Poder Concedente a possibilidade de determinar que o licitante vencedor, no caso de consórcio, se constitua em empresa, antes da celebração do contrato |
| Art. 20 | <p>Estabelece as cláusulas essenciais ao Contrato de Concessão, aquelas referentes:</p> <p>I - ao objeto, à área, metas e prazo da concessão;</p> <p>II - ao modo, forma e condições de prestação do serviço;</p> <p>III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;</p> <p>IV - às tarifas de referência e aos critérios e procedimentos para o reajuste das mesmas;</p> <p>V - aos direitos, garantias e obrigações do Poder Concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;</p> <p>VI - aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;</p> <p>VII - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução dos serviços bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;</p> <p>VIII - às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;</p> <p>IX - aos casos de extinção da concessão;</p> <p>X - aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;</p> <p>XI - ao foro e a forma de solução das divergências contratuais.</p> |
| Art. 21 | Impõe a responsabilidade à concessionária ou permissionária para que promova a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie essa responsabilidade. |
| Art. 21, par. 1º | Prevê que, sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o <i>caput</i> do art. 21, a concessionária ou permissionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias, ou complementares ao serviço delegado, bem como a implementação de projetos associados. |
| Art. 21, par. 2º | Impõe que os contratos celebrados entre a concessionária ou a permissionária e os terceiros a que se refere o parágrafo |



| | |
|-------------------|--|
| | anterior, reger-se-ão pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Concedente. |
| Art. 22 | Estabelece que a transferência de concessão ou de permissão ou mesmo do contrato societário da delegatária sem prévia anuência do Poder Concedente implica na caducidade da delegação. |
| Art. 22, p. único | Determina que para fins de obtenção da anuência sobre a transferência de concessão ou permissão, o pretendente deverá: I - atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à ascensão do serviço; e II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor. |
| Art. 23 | Estabelece que nos contratos de financiamentos as delegatárias poderão oferecer em garantia os direitos emergentes da concessão ou permissão, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade do serviço. |
| Art. 24 | Prevê as seguintes incumbências ao Poder Concedente: I - regulamentar o serviço delegado e fiscalizar permanentemente a sua prestação; II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais; III - intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstas em lei e no regulamento; IV - extinguir a concessão ou permissão, nos casos previstos nesta Lei Complementar e na forma prevista no contrato; V - nos casos de permissão, fixar a cada momento as tarifas aplicáveis; VI - nos casos de concessão, homologar reajuste das tarifas de referência, na forma desta Lei Complementar, das normas pertinentes do contrato; VII - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas dos contratos de concessão e de permissão; VIII - zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários; IX - estimular o aumento da qualidade, produtividade, competitividade, obedecida a preservação e proteção de meio ambiente; X - garantir a plena execução da concessão e da permissão. |
| Art. 25 | Estabelece que o Poder Concedente, no exercício da fiscalização da execução do termo de permissão ou do contrato de concessão terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos, financeiros e humanos da permissionária ou concessionária. Isso, após notificação da delegatária e no prazo legal. |



| | |
|-------------------|---|
| Art. 26 | <p>Impõe os seguintes encargos à concessionária ou permissionária:</p> <p>I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei Complementar, nas formas técnicas aplicáveis e no contrato de concessão ou termo de permissão;</p> <p>II - cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas do contrato de concessão ou termo de permissão;</p> <p>III - permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, as obras aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;</p> <p>IV - nos casos de concessão, promover as desapropriações e construir servidões autorizadas pelo Poder Concedente, conforme previsto no edital e no contrato;</p> <p>V - captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação de serviço.</p> |
| Art. 26, p. único | <p>Determina que as contratações, mesmo as de mão-de-obra, realizadas pela concessionária ou permissionária, serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária ou permissionária e o Poder Concedente.</p> |
| Art. 27 | <p>Confere ao Poder Concedente permissão para que intervenha na concessão com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.</p> |
| Art. 27, p. único | <p>Estabelece que a intervenção ocorra mediante Decreto do Poder Concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo de intervenção e os objetivos e limites da medida</p> |
| Art. 28 | <p>Define que, se declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de trinta dias, instalar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidade, assegurado o direito de ampla defesa da concessionária.</p> |
| Art. 28, par. 1º | <p>Estabelece que, caso comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares, deverá ser declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização</p> |
| Art. 28, par. 2º | <p>Define que o procedimento administrativo para comprovar causas determinantes da medida de intervenção e apurar responsabilidade, deverá ser concluído em até 180 dias, sob pena de se considerar inválida a intervenção, aplicando-se, então, o disposto no art. 28, § 1º.</p> |



| | |
|-------------------|--|
| Art. 29 | Prevê que cessada a intervenção e, não sendo extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, procedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão. |
| Art. 30 | Prevê as seguintes causas de extinção da permissão: I - advento do termo contratual; II - encampação; III - rescisão; IV - anulação; V - falência ou extinção da empresa concessionária |
| Art. 30, par. 1º | Determina que Poder Concedente poderá cassar a permissão, observados a Constituição, esta Lei Complementar, o Regulamento e o Termo de Permissão. |
| Art. 30, par. 2º | Prevê que contrato de permissão poderá ser renunciado pela empresa permissionária, promovendo em seguida o Poder Concedente a sua licitação |
| Art. 30, par. 3º | Permite ao Poder Concedente, a seu critério, manter o termo de permissão, no caso de concordata da empresa permissionária. |
| Art. 30, par. 4º | Define que extinta a concessão, haverá a imediata ascensão do serviço pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários |
| Art. 30, par. 5º | Permite à Administração Pública que, a seu critério, no caso de concordata do concessionário, mantenha contrato de concessão. |
| Art. 31 | Considera como encampação a retomada do serviço pelo Poder Concedente durante o prazo da concessão e, se for o caso, a permissão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização correspondente. |
| Art. 31, p. único | Impõe que na indenização de que trata o art. 30 <i>caput</i> , computar-se-ão todos os investimentos realizados correspondentes ao dano emergente e o montante de lucro, estimado pela delegatória para o prazo remanescente do contrato, a assegurar-se o lucro cessante. |
| Art. 32 | Determina que a inexecução, seja total ou parcial, do contrato poderá acarretar, a critério do Poder Concedente, a declaração de caducidade ou a aplicação de sanções contratuais, observando-se a Lei Complementar 37/1998 e as normas ajustadas entre as partes. |
| Art. 33 | Prevê as seguintes hipóteses pelas quais o Poder Concedente poderá declarar a caducidade da concessão: I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e |



| | |
|------------------|---|
| | <p>parâmetros definidores da qualidade do serviço devidamente comprovada;</p> <p>II - a concessionária descumprir cláusulas do contrato, disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;</p> <p>III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior; IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;</p> <p>V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações nos devidos prazos;</p> <p>VI - a concessionária não atender a intimação do Poder Concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e</p> <p>VII - a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.</p> |
| Art. 33, par. 1º | <p>Estabelece que a declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.</p> |
| Art. 33, par. 2º | <p>Garante não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º desse artigo, dando-lhe prazo razoável para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento nos termos contratuais, findo o qual, não tendo sido sanadas completamente as irregularidades, nova, idêntica e única comunicação será feita, concedendo o mesmo prazo para enquadramento da concessionária nos termos contratuais.</p> |
| Art. 33, par. 3º | <p>Aponta que quando instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada, após o devido processo legal, através de Decreto do Poder Concedente, com a indicação expressa do valor total da indenização.</p> |
| Art. 34 | <p>Confere a possibilidade de rescisão do contrato de concessão por iniciativa do poder concedente no caso de descumprimento das obrigações contratuais. Isso, desde que promovida devida ação judicial para esse fim, situação na qual a prestação dos serviços pela concessionária não deverá ser paralisada até que seja proferida a decisão final.</p> |



| | |
|---------|--|
| Art. 35 | Considera como válidas e eficazes pelo prazo fixado no contrato ou termo, as concessões e permissões delegadas anteriormente à entrada em vigor da Constituição de 1988 |
| Art. 35 | Define que as concessões por prazo indeterminado, em caráter precário, com o prazo vencido, inclusive por força da legislação anterior permanecerão eficazes pelo prazo necessário a realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão à outorga das concessões que as substituirão, prazo esse não inferior a sessenta meses, contados da data da publicação desta Lei Complementar. |

LEI COMPLEMENTAR Nº 105, DE 22 DE DEZEMBRO 2009

Institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas-PROPAR-RIO, e dá outras providências.

| Norma | Descrição |
|------------------|--|
| Art. 1º | Define o objeto da Lei, a instituição do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas do Rio de Janeiro, denominado como PROPAR-RIO. |
| Art. 2º | Estabelece a aplicação da lei à Administração Pública direta, autárquica e fundacional do Município do Rio de Janeiro, além dos fundos especiais, empresas públicas, sociedades de economia mista, bem como sociedades controladas |
| Art. 3º | Define a Parceria Público-Privada contrato de concessão patrocinada ou concessão administrativa. |
| Art. 3º, par. 1º | Estabelece a definição de concessão patrocinada: concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários, contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado. |
| Art. 3º, par. 2º | Estabelece a definição de concessão administrativa: é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens. |
| Art. 3º, par. 3º | Define que não constitui Parceria Público-Privada, no âmbito tutelado por esta Lei, a concessão comum regida pela Lei Federal nº 8.987/1995 |
| Art. 4º | Define as seguintes áreas para aplicação do PROPAR-RIO: |



| | |
|---------|--|
| | <p>I - educação, cultura, saúde e assistência social; II - transportes públicos; III - rodovias, pontes, viadutos e túneis; IV - portos e aeroportos; V - terminais de passageiros e plataformas logísticas; VI - saneamento básico; VII - destino final do lixo - Centro de Tratamento de Resíduos; VIII - dutos comuns; IX - desenvolvimento de atividades e projetos voltados para a área de pessoas com deficiência; X - ciência, pesquisa e tecnologia; XI - agricultura urbana e rural; XII - energia; XIII - habitação; XIV - urbanização e meio ambiente; XV - esporte, lazer e turismo; XVI - infraestrutura de acesso às redes de utilidade pública; XVII - infraestrutura destinada à utilização pela Administração Pública; XVIII - incubadora de empresas; XIX - assuntos de interesse local.</p> |
| Art. 5º | <p>Define as seguintes diretrizes ao PROPAR-RIO:</p> <p>I - eficiência no cumprimento das missões do Município e no emprego dos recursos da sociedade, e competitividade na prestação de serviços; II - respeito aos interesses e direitos dos destinatários dos serviços e dos entes privados incumbidos de sua execução; III - indelegabilidade das funções de regulação jurisdicional do exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Poder Público Municipal; IV - responsabilidade fiscal na celebração e execução dos contratos; V - publicidade e transparência dos procedimentos e das decisões; VI - repartição objetiva dos riscos de acordo com a capacidade dos parceiros em gerenciá-los; VII - sustentabilidade financeira e vantagens socioeconômicas dos projetos de parceria; VIII - qualidade e continuidade na prestação dos serviços objeto da parceria; IX - remuneração do contratado vinculada ao seu desempenho; X - estímulo à justa competição na prestação de serviços;</p> |



| | |
|-------------------|--|
| | XI - segurança jurídica; XII - vinculação aos planos de desenvolvimento econômico, social e ambiental do Município; XIII - participação popular, mediante consulta pública. |
| Art. 5º, p. único | Determina que a aplicação do PROPAR-RIO na área de saúde deve observar os preceitos constitucionais regentes sobre o SUS, de modo que sua atuação se restringe à forma complementar |
| Art. 6º | Cria o Conselho Gestor do PROPAR-RIO (CGP), diretamente subordinado ao Prefeito Municipal e composto pelos seguintes membros: I - Secretário Municipal da Casa Civil; II - Secretário Especial da Ordem Pública; III - Secretário Especial de Desenvolvimento Econômico Solidário; IV - Secretário Municipal de Fazenda; V - Secretário Municipal de Obras; VI - Secretário Municipal de Urbanismo; VII - o Procurador-Geral do Município. |
| Art. 6º, par. 1º | Define o Secretário Municipal da Casa Civil como Presidente do Conselho do PROPAR-RIO |
| Art. 6º, par. 2º | Estabelece ao Presidente do Conselho a competência para desempate nas votações realização em seu âmbito |
| Art. 6º, par. 3º | Determina que os membros do Conselho, caso ausentes, podem ser representados por seus substitutos |
| Art. 6º, par. 4º | Impõe que devem participar das reuniões do Conselho, com direito a voto, os demais titulares de Secretarias Municipais que tiverem interesse direto em determinado projeto de Parceria Público-Privada, em razão de vínculo temático entre o objeto desta e o respectivo campo funcional. |
| Art. 6º, par. 5º | Define que o CGP deverá ter regimento próprio a ser aprovado por Decreto |
| Art. 6º, par. 6º | Define que o CGP tenha uma Secretaria Executiva, com o seu titular designado pelo seu Presidente, na forma prevista no Regimento. |
| Art. 6º, par. 7º | Veda a remuneração pela participação no CGP |
| Art. 6º, par. 8º | Veda, aos membros do CGP, de participar de discussão e exercer direito de voto em matéria da Parceria Público-Privada na qual tenha interesse pessoal conflitante, sendo obrigado |



| | |
|------------------|--|
| | <p>comunicar aos demais membros do CGP o seu impedimento e fazendo constar em ata a natureza e extensão do conflito.</p> |
| Art. 6º, par. 9º | <p>Impõe que os membros do CGP indiquem seus respectivos substitutos na reunião de instalação do Conselho, podendo os mesmos serem substituídos a qualquer momento, desde que esta troca conste em ata.</p> |
| Art. 7º | <p>Impõe as seguintes atribuições ao CGP:</p> <p>I - elaborar o Plano Municipal de Parcerias Público-Privadas, que deverá ser atualizado anualmente;</p> <p>II - aprovar projetos de Parcerias Público-Privadas, os editais, os contratos, seus aditamentos e prorrogações e autorizar a abertura do procedimento licitatório, na forma do art. 10, da Lei Federal nº 11.079/2004;</p> <p>III - apreciar os relatórios gerenciais dos contratos de Parcerias Público-Privadas e manifestações das Secretarias Municipais ou agências interessadas;</p> <p>IV - efetuar, permanentemente, a avaliação geral do Plano Municipal de Parcerias Público Privadas, sem prejuízo do acompanhamento individual de cada projeto;</p> <p>V - autorizar a utilização dos recursos do Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas FGP como garantia das obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contrato de Parceria Público-Privada;</p> <p>VI - propor procedimentos para contratação de Parceria Público-Privada;</p> <p>VII - deliberar sobre casos omissos, controvérsias e conflitos de competência;</p> <p>VIII - propor a incorporação de bens imóveis dominicais ao patrimônio do FGP, conforme §§ 4º e 5º, do art. 31, desta Lei Complementar; IX - fazer publicar no Diário Oficial do Município os relatórios e as atas de suas reuniões, sem prejuízo da sua disponibilização ao público, por meio de rede pública de transmissão de dados, ressalvadas as informações classificadas como sigilosas;</p> <p>X - remeter à Câmara de Vereadores e ao Tribunal de Contas do Município, com periodicidade semestral, os relatórios gerenciais dos contratos de Parceria Público-Privada;</p> <p>XI - estabelecer modelos de editais de licitação e de contratos de Parceria Público-Privada, bem como os requisitos técnicos mínimos para sua aprovação observadas as orientações técnicas da Procuradoria-Geral do Município;</p> <p>XII - expedir resoluções necessárias ao exercício de sua competência;</p> |



| | |
|-------------------|---|
| Art. 7º, p. único | Determina que o CGP analisará e, quando for o caso, autorizará a contratação, através do devido processo licitatório, de agências classificadoras especializadas, para análise do nível de riscos inerentes aos projetos de Parcerias Público-Privadas a serem contratadas e para a apresentação de soluções com o objetivo de mitigar os riscos identificados. |
| Art. 8º | Impõe ao CGP a obrigação de que elabore, anualmente, o Plano Municipal de Parcerias Público-Privadas, que exporá os objetivos, as áreas e os serviços prioritários, definirá as ações de governo no âmbito do Programa e apresentará, justificadamente, os projetos de Parceria Público Privada a serem licitados e contratados pelo Poder Executivo, dentro do escopo da PPP |
| Art. 8º, par. 1º | Determina que o órgão ou entidade da Administração Municipal interessado em celebrar o contrato de parceria deve encaminhar projeto de referência para apreciação do CGP. |
| Art. 8º, par. 2º | Impõe que a análise e aprovação de projetos de Parceria Público-Privada pelo CGP dependerão de manifestação, prévia e concomitante, em prazo definido pelo CGP, da Secretaria de Fazenda Municipal, da Secretaria Municipal da Casa Civil, da Controladoria Geral do Município e da Procuradoria-Geral do Município, mediante o encaminhamento por ato do titular do órgão ou entidade interessados, de cópias do processo administrativo instaurado, instruído com o estudo técnico de que trata o art. 10 desta Lei Complementar, a proposta de edital de licitação e o respectivo contrato, após a realização de consulta pública, na forma do regulamento |
| Art. 8º, par. 3º | Determina que essas manifestações deverão observar os seguintes critérios: I - o mérito do projeto; II - sua compatibilidade com o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual; III - a atratividade de financiamento do projeto; IV - sua necessidade, importância e valor, considerando a relevância social ou interesse estratégico para o desenvolvimento do Município; V - capacidade de pagamento; VI - viabilidade da concessão de garantia pelo Município ou pelo FGP; VII - riscos para o Tesouro Municipal da inclusão do projeto na estratégia fiscal do Município; |



| | |
|------------------|---|
| | VIII - cumprimento do limite fixado no art. 24 desta Lei Complementar |
| Art. 8º, par. 4º | Define a competência da Procuradoria-Geral do Município pronunciamento prévio sobre os editais, contratos e viabilidade jurídica do projeto, sem prejuízo de suas funções institucionais. |
| Art. 8º, par. 5º | Determina que os projetos aprovados pelo CGP integrarão o Plano Municipal de Parcerias Público Privadas, o qual será submetido à apreciação do Prefeito, que editará Decreto, dando-lhe publicidade e encaminhando cópias à Câmara dos Vereadores e ao Tribunal de Contas do Município. |
| Art. 9º | Inclui a permissibilidade de que o Plano Municipal de PPP inclua outros Municípios no programa de investimento, de modo a viabilizar recursos de outros orçamentos municipais, visando ações de interesse público mútuo |
| Art. 10 | <p>Impõe como condição para inclusão de projetos no Plano Municipal de PPP a realização de estudo técnico prévio que demonstre o seguinte:</p> <p>I - o efetivo interesse público, considerando a natureza, relevância e valor de seu objeto, bem como o caráter prioritário da respectiva execução, observadas as diretrizes governamentais;</p> <p>II - a vantagem econômica e operacional da proposta e a melhoria da eficiência no emprego dos recursos públicos, relativamente a outras possibilidades de execução direta ou indireta, em especial, às concessões regidas pela Lei nº 8.987/1995;</p> <p>III - as metas e resultados a serem atingidos, as formas e os prazos de execução e de amortização do capital investido, bem como a indicação dos critérios de avaliação ou desempenho a serem utilizados;</p> <p>IV - a efetividade dos indicadores de resultado a serem adotados, em função de sua capacidade de aferir, de modo permanente e objetivo, o desempenho do ente privado em termos qualitativos e ou quantitativos, bem como de parâmetros que vinculem o montante da remuneração aos resultados atingidos;</p> <p>V - a viabilidade de obtenção pelo ente privado, na exploração do serviço, de ganhos econômicos e financeiros suficientes para cobrir seus custos;</p> <p>VI - a forma e os prazos de amortização do capital a ser investido pelo contratado, explicitando o fluxo de caixa projetado e a taxa interna de retorno;</p> <p>VII - o cumprimento dos requisitos fiscais e orçamentários.</p> |
| Art. 11 | Determina que após aprovados e incluídos os projetos no Plano Municipal de Parcerias Público Privadas, os órgãos ou |



| | |
|------------------|--|
| | entidades responsáveis pela sua implementação darão início, após autorização do CGP, ao procedimento licitatório, sob a modalidade de concorrência, necessário à contratação de Parceria Público-Privada, nos termos da legislação federal aplicável à espécie. |
| Art. 11, par. 1º | Obriga a instituição de Comissão Especial de Licitação para cada contratação pretendida no âmbito do PROPAR-RIO, da qual fará parte um membro designado pelo Conselho Gestor. |
| Art. 11, par. 2º | Determina que os atos de homologação do processo licitatório de Parceria Público-Privada e de adjudicação do seu objeto à Sociedade de Propósito Específico, instituída pelo vencedor do certame na forma do art. 9º, da Lei Federal nº 11.079/2004, serão de competência dos órgãos ou entidades da Administração Pública responsáveis pela implementação da parceria |
| Art. 11, par. 3º | Permite aos órgãos ou entidades de que trata o <i>caput</i> do artigo, a realização procedimento licitatório, com o intuito de realizar os estudos de viabilidade do projeto. |
| Art. 11, par. 4º | Impõe que a aprovação de que trata o <i>caput</i> , deverá ocorrer antes da celebração do contrato de Parceria Público-Privada, sendo a transferência dos recursos vinculada à adjudicação do vencedor da licitação nos termos desta Lei Complementar |
| Art. 12 | Condiciona a abertura do processo licitatório à licença ambiental prévia ou expedição das diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento, na forma do regulamento, sempre que o objeto do contrato exigir. |
| Art. 13 | Prevê a necessidade de autorização legislativa específica às concessões patrocinadas em que mais de setenta por cento da remuneração do parceiro privado for paga pela Administração Pública |
| Art. 14 | Prevê as seguintes hipóteses em que o Edital poderá prever a inversão das fases de habilitação e julgamento: I - encerrada a fase de classificação das propostas ou o oferecimento de lances, será aberto o invólucro com os documentos de habilitação do licitante mais bem classificado, para verificação do atendimento das condições fixadas no edital; II - verificado o atendimento das exigências do edital, o licitante será declarado vencedor; III - inabilitado o licitante melhor classificado, serão analisados os documentos habilitatórios do licitante com a proposta classificada em segundo lugar, e assim, sucessivamente, até |



| | |
|---------|---|
| | <p>que um licitante classificado atenda às condições fixadas no edital;</p> <p>IV - proclamado o resultado final do certame, o objeto será adjudicado ao vencedor nas condições técnicas e econômicas por ele oferecidas;</p> |
| Art. 15 | <p>Determina a necessidade de submissão de minuta de edital e contrato a consulta pública, a ser realizada mediante publicação na imprensa oficial, em jornais de grande circulação e por meio eletrônico, que deverá informar a justificativa para a contratação, a identificação do objeto, o prazo de duração do contrato, seu valor estimado, fixando-se prazo mínimo de trinta dias para recebimento de sugestões, cujo termo dar-se-á pelo menos sete dias antes da data prevista para publicação do edital.</p> |
| Art. 16 | <p>Prevê a necessidade de que o edital exija a qualidade do serviço prestado, por meio de análise de performance.</p> |
| Art. 17 | <p>Prevê a permissibilidade de que o Edital preveja a possibilidade de saneamento de fases, de complementação de insuficiências ou ainda de correções de caráter formal no curso do procedimento, desde que o licitante possa satisfazer as exigências dentro do prazo fixado no instrumento convocatório.</p> |
| Art. 18 | <p>Define como cláusulas necessárias dos contratos de PPP, além daquelas definidas em Lei Federal, as seguintes:</p> <p>I - a indicação das metas e dos resultados a serem atingidos pelo contratado, o cronograma de execução e a definição dos prazos necessários aos seus cumprimentos, não inferior a cinco, nem superior a trinta e cinco anos, incluindo eventual prorrogação;</p> <p>II - a definição de critérios objetivos de avaliação de desempenho a serem utilizados, mediante a adoção de indicadores capazes de aferir a qualidade do serviço;</p> <p>III - a obrigatoriedade de implantação pelo contratado, parceiro privado, de uma Central de Atendimento ao Usuário, nos casos de prestação de serviços públicos e o envio ao órgão ou entidade da Administração Pública envolvida e responsável pela fiscalização de relatório mensal relativo às demandas dos usuários com índice de efetividade do atendimento;</p> <p>IV - o estabelecimento do prazo vinculado à amortização dos investimentos e forma de remuneração do contratado pelos serviços a serem prestados;</p> <p>V - a apresentação, pelo contratado à fiscalização, à agência ou órgão de regulação quando for o caso, e ao CGP, de relatório</p> |



| | |
|-------------------|---|
| | <p>semestral contendo o detalhamento das atividades desenvolvidas, a análise dos indicativos de resultado, a qualidade do serviço e as receitas obtidas contrapostas às despesas realizadas, conforme os critérios objetivos previamente estabelecidos, explicitando o fluxo de caixa realizado e a taxa interna de retorno;</p> <p>VI - o compartilhamento com a Administração Pública de ganhos econômicos efetivos do parceiro privado decorrentes da redução do risco de crédito dos financiamentos utilizados pelo parceiro privado, da superação de premissas de demanda quando definidas em contrato, ou de alterações no projeto inicial que beneficiem a vencedora;</p> <p>VII - a limitação da remuneração do parceiro privado aos valores correspondentes à amortização dos investimentos, a partir do momento em que a obra ou serviço estiver disponível para propiciar as utilidades que lhe são inerentes;</p> <p>VIII - a submissão das regras de desempenho das atividades e serviços àquelas determinadas pela agência ou órgão regulador correspondente e o pagamento de taxa de regulação quando o contrato envolver serviço público regulado;</p> <p>IX - a realização de vistoria dos bens reversíveis, podendo o parceiro público reter pagamentos ao parceiro privado, no valor necessário para reparar as irregularidades eventualmente detectadas;</p> <p>X - a repartição objetiva de riscos, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato do príncipe e álea econômica extraordinária;</p> <p>XI - o estabelecimento de mecanismos amigáveis de solução de divergências contratuais, inclusive por meio de arbitragem esta sempre tendo como sede o Município;</p> <p>XII - a previsão de tradução do contrato da língua portuguesa para a língua do país de origem da contratada estrangeira, quando for o caso;</p> <p>XIII - as penalidades aplicáveis à Administração Pública e ao parceiro privado, em caso de inadimplemento contratual, fixadas sempre de forma proporcional à gravidade da falta cometida e às obrigações assumidas;</p> <p>XIV - a delegação de competência para promover a execução da desapropriação ou da servidão administrativa, conforme previsto no contrato.</p> |
| Art. 18, p. único | Admite a participação de consórcios, inclusive para fins de atingimento do capital mínimo exigido no respectivo edital. |
| Art. 19 | Determina que, sem prejuízo das demais sanções previstas em legislação federal concernente, nas hipóteses de |



| | |
|-------------------|--|
| | <p>inadimplemento das obrigações pecuniárias a cargo do Município, o contrato e o edital de licitação poderão prever que:</p> <p>I - o débito será acrescido de multa de dois por cento e juros, segundo a taxa em vigor para a mora do pagamento de impostos devidos à Fazenda Municipal;</p> <p>II - o atraso superior a noventa dias conferirá ao contratado a faculdade de suspensão dos investimentos em curso, bem como a suspensão da atividade que não seja estritamente necessária à continuidade de serviços públicos essenciais ou à utilização pública de infraestrutura existente, sem prejuízo do direito à rescisão judicial;</p> <p>III - o débito poderá ser pago ou amortizado com o valor que seria compartilhado com o contratante, nos termos do art. 5º, inciso IX, da Lei Federal nº 11.079/2004;</p> <p>IV - as garantias outorgadas pelo FGP serão definidas de maneira detalhada, visando dar forma jurídica clara aos direitos e obrigações das partes.</p> |
| Art. 20 | <p>Define as seguintes obrigações ao contratado na PPP:</p> <p>I - a manutenção, durante a execução do contrato, dos requisitos de capacidade técnica, econômica e financeira exigidos para a contratação;</p> <p>II - a assunção de obrigações de resultado definidas pelo Poder Público, com liberdade para a escolha dos meios para sua implementação, nos limites previstos no instrumento contratual;</p> <p>III - a submissão dos resultados a controle estatal permanente;</p> <p>IV - a sujeição aos riscos do empreendimento, salvo nos casos expressos previstos no contrato e no edital de licitação;</p> <p>V - a submissão ao gerenciamento e à fiscalização do Poder Público, permitindo o acesso de seus agentes às instalações, informações e documentos inerentes ao contrato, inclusive dos registros contábeis da Sociedade de Propósito Específico;</p> <p>VI - a execução da desapropriação ou da servidão administrativa, quando previstas no contrato e mediante outorga de poderes pelo Poder Público, caso em que será do contratado a responsabilidade pelo pagamento das indenizações cabíveis.</p> |
| Art. 21 | <p>Permite que o contrato preveja cláusula que estabeleça o pagamento, pelo parceiro privado, de encargos de fiscalização em favor do parceiro público, sem prejuízo da taxa de regulação devida ao órgão ou agência de regulação correspondente, quando for o caso.</p> |
| Art. 21, p. único | <p>Estabelece que, no entanto, o valor dos encargos de fiscalização de que trata o caput será definido no edital e no respectivo contrato, assim como seu reajuste e modo de pagamento, observadas as peculiaridades de cada projeto</p> |



| | |
|-------------------|--|
| Art. 22 | Define a competência do Poder Público para declarar de utilidade pública área, local ou bem que sejam apropriados ao desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao objeto do contrato e à implementação de projeto associado, bem como, ressalvada a hipótese do inciso VI do art. 20 desta Lei Complementar, promover a sua desapropriação diretamente |
| Art. 23 | Estabelece que, ao fim do contrato de PPP, salvo disposição contratual em contrário, a propriedade dos bens vinculados à execução do contrato caberá ao parceiro público. |
| Art. 24 | Define que a Administração Pública somente poderá contratar Parceria Público-Privada quando a soma das despesas de caráter continuado derivadas do conjunto das parcerias já contratadas não tiver excedido, no ano anterior, a cinco por cento da receita corrente líquida do exercício e as despesas anuais dos contratos vigentes, nos dez anos subsequentes, não excedam a cinco por cento da receita corrente líquida projetada para os respectivos exercícios. |
| Art. 24, p. único | Determina que os limites percentuais constantes no caput serão alterados automaticamente para os novos limites percentuais estabelecidos nas modificações que venham a ocorrer no texto do art. 28 da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. (Redação dada pela Lei Complementar nº 147/2014) |
| Art. 25 | Impõe que os contratos de Parceria Público-Privada vinculados ao PROPAR-RIO serão firmados pelas entidades estatais às quais a lei, o regulamento ou estatuto confirmam a titularidade dos bens ou serviços objeto da contratação, incluindo autarquias, fundações instituídas ou mantidas pelo Município, empresas públicas e sociedades de economia mista. |
| Art. 25, p. único | Obriga que os contratos assinados, em formato de cópias, sejam enviados à Câmara dos Vereadores e ao Tribunal de Contas do Município. |
| Art. 26. | Veda a repactuação as parcerias estabelecidas anteriormente a esta Lei Complementar |
| Art. 27 | Estabelece que a contraprestação pública nos instrumentos da PPP poderá se revestir das seguintes formas: I - pagamento com recursos do Tesouro Municipal ou de entidade da Administração Indireta Municipal; II - cessão de créditos não tributários; III - outorga de direitos em face da Administração Pública; IV - outorga de direitos sobre bens públicos dominicais; |



| | |
|-------------------|--|
| | V - pagamento com títulos da dívida pública, emitidos na forma da lei; VI - outros meios de pagamento admitidos em lei. |
| Art. 28 | Define as seguintes garantias às obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública: I - com recursos do Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas-FGP, instituído pelo art. 31 desta Lei Complementar, mediante autorização do Conselho Gestor do PROPARRIO; II - pela vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV, do art. 167, da Constituição Federal; III - pela instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei; IV - pela contratação de seguro-garantia com companhias seguradoras que não sejam controladas pelo poder público; V - por outros mecanismos previstos em lei. |
| Art. 29 | Define que, em caso de crédito líquido e certo, constante de título exigível aceito e não pago pelo parceiro público, a garantia poderá ser acionada, nos termos do contrato, pelo parceiro privado ou pelo agente financiador, a partir do quadragésimo quinto dia do seu vencimento. |
| Art. 29, p. único | Estabelece que nos termos do contrato, o parceiro privado ou agente financiador poderá acionar a garantia relativa a débitos constantes de faturas emitidas e ainda não aceitas pelo parceiro público, desde que, transcorridos mais de noventa dias de seu vencimento, não tenha havido sua rejeição expressa por ato motivado |
| Art. 30 | Faculta a constituição de patrimônio de afetação, que não se comunicará com o restante do patrimônio do FGP, a ser feita por registro em Cartório de Registro de Títulos e Documentos ou, no caso de bem imóvel, no Cartório de Registro Imobiliário, ficando vinculado exclusivamente à garantia em virtude da qual tiver sido constituído, não podendo ser objeto de penhora, arresto, sequestro, busca e apreensão ou qualquer ato de constrição judicial decorrente de outras obrigações do FGP |
| Art. 31 | Cria o Fundo Garantidor de PPP – FGP. Estabelece que este tem natureza privada, do qual poderão participar, além do próprio Município, suas autarquias, fundações públicas e empresas estatais, tendo por finalidade prestar garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos em virtude das parcerias de que trata esta Lei Complementar, de acordo com o regulamento aprovado em assembleia de cotistas |
| Art. 31, par. 1º | Determina que o patrimônio do Fundo será formado pelo aporte de bens e direitos realizado pelos cotistas, por meio da integralização de cotas e pelos rendimentos obtidos com sua administração. |



| | |
|------------------|---|
| Art. 31, par. 2º | Estabelece que a integralização das cotas poderá ser realizada através de dotações orçamentárias, inclusive com recursos de fundos municipais, títulos da dívida pública, bens imóveis dominicais, bens móveis, inclusive ações de sociedade de economia mista excedentes ao necessário para a manutenção de seu controle pelo Município, ou outros direitos com valor patrimonial. |
| Art. 31, par. 3º | Determina que os bens e direitos transferidos ao Fundo serão avaliados por laudo fundamentado, com indicação dos critérios de avaliação adotados e instruído com os documentos relativos aos bens avaliados. |
| Art. 31, par. 4º | Autoriza o Poder Executivo a incorporar ao patrimônio do FGP bens imóveis dominicais, de propriedade do Município, das autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista desde que devidamente avaliados. |
| Art. 31, par. 5º | Define que a integralização com bens a que se refere o § 4º deste artigo será feita independentemente de licitação, mediante prévia avaliação e autorização específica da Chefia do Poder Executivo, por proposta do Conselho Gestor do PROPAR-RIO. |
| Art. 31, par. 6º | Condiciona o aporte de bens de uso especial ou de uso comum do FGP à sua desafetação de forma individualizada. |
| Art. 31, par. 7º | Estabelece que a quitação pelo parceiro público de cada parcela de débito garantido pelo FGP importará exoneração proporcional da garantia. |
| Art. 31, par. 8º | Define que a quitação de débito pelo FGP importará sua sub-rogação nos direitos do parceiro privado |
| Art. 32 | Permite a utilização de recursos dos fundos municipais para integralização do FGP, vedada, no entanto, a alocação dos recursos do FUNPREVI |
| Art. 32, par. 1º | Determina que a utilização de recursos de fundos municipais para integralização das cotas do FGP, como garantia de contratos de Parceria Público-Privada, dependerá de aprovação da Secretaria Municipal de Fazenda e do respectivo órgão gestor |
| Art. 32, par. 2º | Estabelece que os recursos oriundos de fundos municipais, uma vez incorporados ao FGP, serão discriminados e, para todos os efeitos, vinculados exclusivamente aos contratos de Parceria Público-Privada de mesma natureza do respectivo |



| | |
|------------------|---|
| | Fundo que motivaram sua vinculação e utilização, mediante a constituição de patrimônio de afetação. |
| Art. 32, par. 3º | Impõe que os saldos oriundos de fundos municipais incorporados ao FGP serão devolvidos à origem, com todos os rendimentos, após a extinção da garantia a que se vinculam, deduzidas as despesas com sua administração. |
| Art. 33 | Prevê que os recursos do FGP devem ser depositados em conta especial junto a instituição financeira selecionada na forma da lei |
| Art. 33, par. 1º | Atribui a obrigação à instituição financeira para zelar pela manutenção da rentabilidade e liquidez do FGP, conforme regulamento |
| Art. 33, par. 2º | Atribui à CGP a obrigação de deliberar sobre a gestão e alienação de bens e direitos do FGP, bem como se manifestar sobre a utilização do Fundo para garantir o pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos, na forma do art. 28, inciso I, desta Lei Complementar. |
| Art. 33, par. 3º | Determina que o FGP responderá por suas obrigações com os bens e direitos integrantes de seu patrimônio, não respondendo os cotistas por qualquer obrigação do Fundo, salvo pela integralização das cotas que subscreverem |
| Art. 33, par. 4º | Estabelece que as condições para concessão de garantias pelo FGP, as modalidades e utilização dos recursos do Fundo por parte do beneficiário serão definidas em regulamento. |
| Art. 33, par. 5º | Determina que em caso de inadimplemento, os bens e direitos de FGP, ressalvados eventuais patrimônios de afetação constituídos, poderão ser objetos de constrição judicial e alienação, para satisfazer às obrigações garantidas, observada a legislação vigente no País. |
| Art. 33, par. 6º | Prevê que a instituição financeira deverá remeter à Controladoria Geral do Município, ao Tribunal de Contas do Município e à Câmara Municipal de Vereadores, com periodicidade semestral, relatórios gerenciais das ações, evolução patrimonial, demonstrações contábeis, rentabilidade e liquidez do FGP e demais fatos relevantes, sem prejuízo de parecer de auditores independentes, conforme definido em regulamento |
| Art. 33, par. 7º | Estabelece que os demonstrativos financeiros e os critérios para a prestação de contas do Fundo Art. 33. 15/17 LeisMunicipais.com.br - Lei Complementar 105/2009 (http://leismunicipa.is/cspim) - 03/04/2020 17:11:17 observarão as regras estabelecidas pelo Banco Central do Brasil e pela Comissão de Valores Mobiliários no que couber |



| | |
|------------------|--|
| Art. 33, par. 8º | Veda o FGP ao pagamento de rendimentos aos cotistas |
| Art. 33, par. 9º | Prevê a dissolução do FGP, que deliberada pela assembleia dos cotistas, ficará condicionada à prévia quitação da totalidade dos débitos garantidos ou liberação das garantias pelos credores |
| Art. 33, par. 10 | Impõe que uma vez dissolvido o FGP, o seu patrimônio será rateado entre os cotistas, com base na situação patrimonial à data da dissolução. |
| Art. 33, par. 11 | Obriga o Chefe do Poder Executivo editar e publicar regulamento para definir a política de investimento, a qualidade dos ativos, o conteúdo dos relatórios gerenciais das ações, rentabilidade e liquidez do FGP, as condições para concessão de garantias, e as modalidades e utilização dos recursos por parte do beneficiário e demais procedimentos. |
| Art. 34 | Determina aos órgãos reguladores e fiscalizadores o acompanhamento e a fiscalização dos contratos do PROPARRIO, além da sua própria execução, sobretudo no que se refere ao seu fiel cumprimento, à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, à eficiência e à justa competição. |
| Art. 35 | Determina que as Secretarias Municipais encaminhem ao Conselho Gestor, com periodicidade semestral, relatórios circunstanciados acerca da execução dos contratos de Parceria Público-Privadas, sendo obrigatória a sua publicação na íntegra, em Diário Oficial e na rede pública de transmissão de dados. |
| Art. 36 | Define que as despesas relativas ao Programa de Parcerias Público-Privadas são caracterizadas como despesas obrigatórias de caráter continuado, submissas ao que disciplina a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e constarão dos Relatórios de Gestão Fiscal |
| Art. 36 p. único | Prevê a inclusão dos contratos de PPP no relatório de gestão fiscal |
| Art. 37 | Estabelece que caso de modificação da estrutura organizacional da Administração, a Chefia do Poder Executivo disporá sobre o critério de substituição das autoridades mencionadas nesta Lei Complementar, desde que não implique aumento de despesa. |
| Art. 38 | Determina que ao órgão de contabilidade do Município a edição e a publicidade das normas gerais relativas à consolidação das contas públicas aplicáveis aos contratos de PPP. |



| LEI Nº 5.211, DE 1º DE JULHO DE 2010 | |
|---|--|
| <i>Institui o Bilhete Único Municipal</i> | |
| Norma | Descrição |
| Art. 1º, par. 1º | Institui o bilhete único municipal no Município do Rio de Janeiro |
| Art. 1º, par. 1º | Faculta a utilização do bilhete único municipal aos usuários de linhas municipais do Município do Rio de Janeiro, ficando assegurado o benefício tarifário em questão exclusivamente nos ônibus urbanos, sem ar condicionado, regidos pela Norma ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas – NBR 15570:2009 |
| Art. 1º, par. 2º | Determina a possibilidade de o Poder Executivo estenda o benefício a outros tipos de veículos integrantes do sistema municipal de transporte coletivo de passageiros. |
| Art. 5º | Determina que o pagamento da tarifa confere ao usuário do bilhete único municipal o direito a uma viagem |
| Art. 5º, p. único | Determina que, para os fins da Lei, entende-se por viagem o deslocamento unidirecional entre uma origem e um destino, não sendo incluído o retorno, que é considerada uma outra viagem. |
| Art. 6º | Estabelece que o direito a uma viagem possibilita ao usuário a utilização dos ônibus integrantes do sistema municipal de transporte coletivo de passageiros do Município, de um ou mais operadores, permissionário ou concessionário, para até um transbordo em duas horas. |
| Art. 7º | Dispõe sobre a integração do Bilhete Único Municipal com outros modos de transporte que operem no Município do Rio de Janeiro, que deverá ser estabelecida por regulamento próprio. |
| Art. 8º | Permite a utilização do Bilhete Único Municipal para viagens nas seguintes modalidades: Art. 8º O Bilhete Único Municipal poderá ser utilizado para viagens, nas seguintes modalidades: I - comum: cujos créditos sejam adquiridos diretamente pelo usuário, nos termos da legislação vigente; II – vale-transporte: cujos créditos sejam adquiridos diretamente pelos empregadores, para utilização por seus empregados, ou diretamente pelo usuário, nos termos da legislação vigente; III – gratuidades, nos casos previstos na legislação. |



LEI Nº 5.266, DE 5 DE MAIO DE 2011

Institui o benefício da meia passagem

| Norma | Descrição |
|------------------|---|
| Art. 1º | Institui o benefício do desconto de cinquenta por cento nas tarifas de transportes coletivos, por ônibus, tipo regular, operados por concessão do Poder Público Municipal, para estudantes matriculados nos cursos de graduação de instituições de educação superior no Município do Rio de Janeiro, desde de que sejam alunos bolsistas do Programa Universidade para Todos – ProUni, do Ministério da Educação, ou alunos Cotistas - que se beneficiam das políticas públicas afirmativas |
| Art. 3º | Determina que este benefício somente poderá ser utilizado pelos estudantes, que se encontrem efetivamente matriculados e com frequência comprovada semestralmente, exclusivamente, nos seus deslocamentos – ida e volta - às suas respectivas instituições de ensino superior. |
| Art. 3º, par. 7º | Estabelece que o benefício será usufruído, obrigatoriamente, através de cartões eletrônicos fornecidos pelas empresas concessionárias de transporte público de passageiros do Município do Rio de Janeiro. |
| Art. 5º | Determina que o financiamento do benefício se dará através do pagamento, por parte da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, de contrapartida igual ao valor total do desconto concedido aos estudantes. |

LEI Nº 3.167, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2000

Assegura o exercício das gratuidades previstas no artigo 401 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, mediante a instituição do Sistema de Bilhetagem Eletrônica nos serviços de transporte público de passageiros por ônibus do Município do Rio de Janeiro, e dá outras providências.

| Norma | Descrição |
|--------------|--|
| Art. 1º | Institui o pleno exercício do direito às gratuidades previstas no artigo 401 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, tornando-se de fato obrigatórias para as transportadoras somente nos ônibus convencionais com duas portas, de modo a impedir as práticas abusivas |
| Art. 2º | Institui, no âmbito do Município do Rio de Janeiro, o Sistema de Bilhetagem Eletrônica nos ônibus convencionais com duas portas, operantes do Sistema de Transporte Público de |



| | |
|------------------|--|
| | <p>Passageiros deste Município, os quais, dentre outros requisitos, deverão ser dotados de catracas com validadores eletrônicos, que observarão, na sua implantação, funcionamento e outros elementos, coordenados entre si, as regras contidas nesta Lei.</p> |
| Art. 3º | <p>Garante para os beneficiários de gratuidade, até três vagas por viagem simultaneamente nos micro-ônibus sem ar condicionado, excluídos os ônibus e micro-ônibus com ar condicionado e os de tipo rodoviário Tarifa A</p> |
| Art. 12 | <p>Determina que os usuários beneficiários das gratuidades previstas no artigo 401 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, especificadamente, os maiores de sessenta e cinco anos, alunos uniformizados da rede pública de ensino de primeiro e segundo grau, deficientes físicos, portadores de doenças crônicas e de deficiência mental que necessitam de tratamento continuado e seu respectivo acompanhante, deverão apresentar cartão emitido pela entidade representativa das transportadoras, com mínimo de sessenta passagens mensais, previamente aprovado pelo Poder Concedente Municipal.</p> |
| Art. 15 | <p>Estabelece que os beneficiários de gratuidade não serão onerados com os custos decorrentes da emissão dos cartões eletrônicos.</p> |
| Art. 15, par. 1º | <p>Determina que as empresas transportadoras serão responsáveis pela divulgação dos locais de entrega dos cartões aos titulares do benefício, ou a pessoa devidamente credenciada</p> |
| Art. 15, par. 2º | <p>Exclui da regra contida no <i>caput</i> do art. 15 o dispositivo o extravio, perda ou qualquer outro evento, arcando, neste caso, o beneficiário da gratuidade, com o custo da emissão da segunda via do cartão</p> |
| Art. 17 | <p>Estabelece os critérios que, para os efeitos, da Lei considerar-se-á o usuário como pessoa com deficiência:</p> <p>I – deficiência física - alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;</p> <p>II – deficiência auditiva - perda total das possibilidades auditivas sonoras, ou parcial, acima de cinquenta e seis decibéis;</p> <p>III – deficiência visual - acuidade visual igual ou menor que 20/200 no melhor olho, após a melhor correção, ou campo</p> |



| | |
|---------|---|
| | <p>visual inferior a 20º (tabela de Snellen), ou ocorrência simultânea de ambas as situações;</p> <p>IV – deficiência mental - funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: a) comunicação; b) cuidado pessoal; c) habilidades sociais; d) utilização da comunidade; e) saúde e segurança; f) habilidades acadêmicas; g) lazer; e h) trabalho.</p> <p>V – associação de duas ou mais deficiências; VI – pessoas ostomizadas, renais crônicas, transplantados e hansenianos.</p> |
| Art. 21 | <p>Determina, com o objetivo de assegurar a assiduidade dos alunos uniformizados da Rede Pública de Ensino de primeiro e segundo graus nas salas de aula, nos dias e horários das aulas, que o cartão eletrônico será emitido de acordo com os dados fornecidos pela Secretaria Municipal de Educação do Rio de Janeiro, pela Secretaria Estadual de Educação do Estado do Rio de Janeiro e pelas Escolas Federais em que haja alunos de segundo grau no seu corpo discente, às quais competirá indicar o nome, qualificação e respectivos itinerários desses beneficiários à entidade representativa das empresas, que confeccionará e remeterá os cartões eletrônicos</p> |
| Art. 22 | <p>Determina que os beneficiários da gratuidade concedida por lei estão adstritos ao cumprimento das normas que disciplinam esses serviços, inclusive as preconizadas pelo artigo 12 da Lei Complementar n.º 37, de 14 de julho de 1998.</p> |
| Art. 23 | <p>Estabelece que o cadastramento das pessoas maiores de sessenta e cinco anos será executado pelas Regiões Administrativas do Município do Rio de Janeiro, pessoas essas que às referidas Regiões deverão comparecer munidas de documento de identidade ou de outro documento equivalente.</p> |

DECRETO Nº 38280, DE 29 DE JANEIRO DE 2014

Institui o PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO e amplia benefícios aos estudantes da Rede Pública de Ensino, alterando o Decreto nº 32.842, de 1º de outubro de 2010, que institui o Bilhete Único Carioca.

DECRETO Nº 41575, DE 18 DE ABRIL DE 2016



Dá nova redação ao Decreto nº 32.842, de 1º de outubro de 2010, que regulamentou a Lei nº 5211, de 01 de julho de 2010, que institui o Bilhete Único no Município do Rio de Janeiro, bem como a Lei nº 3167, de 27 de dezembro de 2000, que disciplina a Bilhetagem Eletrônica nos serviços de Transporte Público de Passageiros do Município do Rio de Janeiro, incluído o exercício das gratuidades legalmente instituídas.

| Norma | Descrição |
|-------------------|---|
| Art. 1º | Define que o Bilhete Único adequado ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica para utilização no transporte público de passageiros, na forma das Leis municipais nº 3.167/2000 e nº 5.211/2010, é benefício tarifário instituído com redução das tarifas praticadas nas linhas municipais, exclusivamente nos ônibus urbanos convencional, sem ar condicionado, regidos pela norma ABNT-NBR15.570, podendo ser estendido a integrações entre modais diversos, existentes ou a serem criados, na dependência de regulamentação específica. |
| Art. 1º, par. 1º | Determina que o benefício tarifário, proporcionado pelo Bilhete Único, é aplicável às situações de viagens no serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município do Rio de Janeiro, da modalidade convencional. |
| Art. 4º | Determina que para uso do bilhete único, o passageiro deverá dispor de um dos seguintes cartões: I – Cartão do Vale -Transporte; II – Cartão da Gratuidade; III – Cartão de Bilhete Único; IV – Cartão Expresso Rio Card |
| Art. 5º | Permite ao usuário do bilhete único a sua utilização para viagens unidirecionais de um ponto de origem para outro de destino diverso, permitindo ao seu portador um único transbordo no prazo máximo de 2h30min (duas horas e trinta minutos), limitada sua utilização a duas viagens unidirecionais por dia. |
| Art. 5º, p. único | Define em 2h30min (duas horas e trinta minutos) o prazo máximo de para a utilização do Bilhete Único, estabelecido no “caput” deste artigo, corresponde ao intervalo de tempo compreendido entre a passagem pelo primeiro e o segundo validadores do modal. |
| Art. 6º | Orienta que o Sistema de Bilhetagem Eletrônica contará com uma adequada rede de postos de cadastro, venda e recarga de cartões, de forma a assegurar o conforto do usuário e a eficiência na execução do serviço. |



| | |
|------------------|---|
| Art. 8º | Define que as gratuidades concedidas, nos termos da legislação expedida conforme art. 401 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, aos maiores de sessenta e cinco anos, aos alunos uniformizados da rede pública de ensino fundamental e médio, bem como às pessoas com deficiência, renais crônicos, transplantados, hansenianos, portadores do vírus HIV e demais doenças crônicas, que necessitem de tratamento continuado, e respectivo acompanhante, quando for o caso, serão exercidas nos ônibus convencionais com 02 (duas) portas, por intermédio da apresentação de cartão eletrônico |
| Art. 8º, par. 1º | Assegura aos destinatários da gratuidade até 3 (três) vagas simultâneas por viagem nos Micro-ônibus e Midiônibus. |
| Art. 13 | <p>Estabelece, também como beneficiários da gratuidade, as pessoas com as seguintes deficiências:</p> <p>I - deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, ostomia, hemiparesia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzem dificuldades para o desempenho de funções;</p> <p>II - deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500HZ, 1.000HZ, 2.000HZ e 3.000HZ;</p> <p>III - deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;</p> <p>IV - deficiência intelectual: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: a) comunicação; b) cuidado pessoal; c) habilidades sociais; d) utilização da comunidade; e) saúde e segurança; f) habilidade acadêmica; g) lazer; h) trabalho. V - transtorno do espectro do autismo VI - associação de duas ou mais deficiências; VII - doença crônica (renais crônicos, transplantados, hansenianos, portadores do vírus HIV e demais doenças crônicas), devendo ser caracterizada através do documento descrito no caput, acrescido das seguintes</p> |



| | |
|---------|--|
| | <p>informações: a) indicação expressa da doença considerada como crônica, conforme Classificação Internacional de Doenças (CID-10) da Organização Mundial de Saúde (OMS); b) caracterização da perda de funcionalidade; c) definição expressa do tempo de duração do tratamento e frequência das consultas nas unidades de saúde; d) justificativa da necessidade de tratamento continuado, assim entendido como aquele com periodicidade não inferior a duas vezes por mês; e) justificativa da necessidade de deslocamento e, quando preciso, de acompanhante.</p> |
| Art. 17 | <p>Define, como outros beneficiários da gratuidade, os alunos uniformizados da rede pública de ensino fundamental e médio, o cartão eletrônico será emitido de acordo com os dados cadastrais fornecidos pela Secretaria Municipal de Educação do Rio de Janeiro, pela Secretaria Estadual de Educação, pela Secretaria Estadual de Ciência e Tecnologia, quando for o caso de Escolas Técnicas de ensino médio localizadas no Município, e pela direção da respectiva unidade escolar federal.</p> |

DECRETO Nº 44728 DE 12 DE JULHO DE 2018

Regulamenta a Lei nº 5.211, de 1º de julho de 2010, que institui o Bilhete Único Municipal, bem como a Lei nº 3.167, de 27 de dezembro de 2000, que assegura o exercício das gratuidades previstas no art. 401 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, mediante a instituição do Sistema de Bilhetagem Eletrônica nos serviços de transporte público de passageiros por ônibus do Município do Rio de Janeiro, e dá outras providências, para incluir o exercício das gratuidades legalmente instituídas, e dá outras providências.

| Norma | Descrição |
|---------|---|
| Art. 1º | <p>Define o Bilhete Único adequado ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica para utilização no transporte público de passageiros, na forma das Leis Municipais nº 3.167, de 27 de dezembro de 2000, que assegura o exercício das gratuidades previstas no art. 401 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, mediante a instituição do Sistema de Bilhetagem Eletrônica nos serviços de transporte público de passageiros por ônibus do Município do Rio de Janeiro, e dá outras providências, e nº 5.211, de 1º de julho de 2010, que institui o Bilhete Único Municipal, é benefício tarifário instituído com redução das tarifas praticadas nas linhas municipais, exclusivamente nos ônibus urbanos convencionais, regidos pela norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT - NBR15.570, podendo ser estendido a integrações entre modais diversos, existentes ou a serem criados, na dependência de regulamentação específica.</p> |



| | |
|-------------------|---|
| Art. 1º, p. único | Determina que o benefício tarifário, proporcionado pelo Bilhete Único, é aplicável às situações de viagens no Serviço de Transporte Público Urbano Local Complementar de passageiros do Município, da modalidade convencional. |
| Art. 5º | Permite que usuário do Bilhete Único possa utilizá-lo para viagens unidirecionais de um ponto de origem para outro de destino diverso, permitindo ao seu portador um único transbordo no prazo máximo de duas horas e trinta minutos, limitada sua utilização a duas viagens unidirecionais por dia. |
| Art. 5º, p. único | Estabelece o prazo máximo de duas horas e trinta minutos para a utilização do Bilhete Único, estabelecido no "caput" deste artigo, corresponde ao intervalo de tempo compreendido entre a passagem pelo primeiro e o segundo validadores do modal. |
| Art. 6º | Orienta que Sistema de Bilhetagem Eletrônica contará com adequada rede de postos de cadastro, venda e recarga de cartões, de forma a assegurar ao usuário conforto e eficiência na execução do serviço, nos termos do Decreto nº 38.948, de 16 de julho de 2014, que regulamenta a quantidade de Postos de Venda de Crédito e a utilização dos cartões de transporte do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus - SPPO. |
| Art. 8º | Estabelece que nos termos da legislação expedida conforme art. 401 da LOMRJ, as gratuidades concedidas aos maiores de sessenta e cinco anos, aos alunos uniformizados da rede pública de ensino fundamental e médio, bem como às pessoas com deficiência, renais crônicos, transplantados, hansenianos, portadores do vírus HIV e demais doenças crônicas, que necessitem de tratamento continuado, e ao respectivo acompanhante quando, este se fizer necessário, serão exercidas nos ônibus convencionais com duas portas, nos ônibus BRT e no Veículo Leve Sobre Trilhos - VLT, por intermédio da apresentação de cartão eletrônico. |
| Art. 8º, par. 1º | Garante que são asseguradas aos destinatários da gratuidade até três vagas simultâneas por viagem nos micro-ônibus, Midiônibus e miniônibus. |
| Art. 8º, par. 2º | Garante o ingresso gratuito de crianças de até cinco anos sem a apresentação de cartão eletrônico, desde que acompanhadas dos pais ou responsáveis. |
| Art. 8º, par. 3º | Prevê que, se inexistir oferta de serviço público regular e convencional, a gratuidade poderá ser exercida nos serviços especiais, nos termos do art. 12 da Lei Complementar Municipal nº 37, de 14 de julho de 1998, que dispõe sobre a delegação da prestação de serviços públicos, prevista no art. 175 da Constituição Federal e no art. 148, §§ 2º e 3º, da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, e dá outras providências. |



| | |
|------------------|--|
| Art. 8º, par. 4º | Determina que o cartão de gratuidade destinado à rede pública de ensino fundamental e médio será emitido com base nas informações prestadas pela Secretaria Municipal de Educação - SME - e demais órgãos competentes dos demais entes federados. |
| Art. 8º, par. 5º | Garante que para os alunos uniformizados da rede municipal de ensino fundamental e médio, a SME firmará acordo com os operadores de transporte coletivo ou com a entidade por eles indicada, objetivando o controle da assiduidade escolar. |
| Art. 8º, par. 6º | Estabelece que acordo entre a SME e as entidades a que se refere o § 5º deverá contemplar o fornecimento de transporte para os alunos das escolas municipais da rede pública de ensino, equipamentos de controle da assiduidade e informações gerenciais para as escolas mediante contrapartida. |
| Art. 8º, par. 7º | Define que o repasse da contrapartida será feito em parcelas mensais, na proporção da utilização dos serviços, de modo a otimizar a alocação das viagens disponibilizadas aos alunos |
| Art. 9º | Garante que destinatários das gratuidades não serão onerados com os custos decorrentes da emissão dos cartões eletrônicos, incumbindo aos operadores de transporte coletivo ou à entidade por eles indicada, a adequada divulgação dos locais de entrega dos cartões aos titulares do benefício ou à pessoa devidamente credenciada. |
| Art. 13 | <p>Estabelece que para concessão da gratuidade, o usuário deverá apresentar laudo médico que ateste ser portador de, ao menos uma, das seguintes deficiências:</p> <p>I - deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, neurológica ou sensorial, apresentando-se sob a forma de plegias, paresias, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;</p> <p>II - deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis ou mais, aferida por audiograma nas frequências de quinhentos hertz, mil hertz, dois mil hertz e três mil hertz;</p> <p>III - deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que zero vírgula zero cinco no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão ou visão subnormal, que significa acuidade visual entre zero vírgula três e zero vírgula</p> |



| | |
|--|--|
| | <p>zero cinco no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que sessenta graus, ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores não passíveis de melhora na visão com terapêutica clínica ou cirúrgica;</p> <p>IV - deficiência intelectual: entende-se como uma atividade intelectual abaixo da média de normalidade pré-estabelecida e que é associada a aspectos do funcionamento adaptativos, tais como comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde e segurança, habilidades acadêmicas, lazer e trabalho, podendo dificultar a aprendizagem, comunicação, desenvolvimento da linguagem oral e escrita e sociabilidade;</p> <p>V - Transtorno do Espectro Autista - TEA;</p> <p>VI - associação de duas ou mais deficiências;</p> <p>VII - doença crônica, devendo ser caracterizada através do documento descrito no caput, acrescido das seguintes informações:</p> <p>a) indicação expressa da doença considerada como crônica, conforme Classificação Internacional de Doenças - CID-10 - da Organização Mundial de Saúde - OMS;</p> <p>b) caracterização da perda de funcionalidade;</p> <p>c) definição expressa do tempo de duração do tratamento e frequência das consultas nas unidades de saúde;</p> <p>d) justificativa da necessidade de tratamento continuado, assim entendido como aquele com periodicidade não inferior a duas vezes por mês;</p> <p>e) justificativa da necessidade de deslocamento na cidade do Rio de Janeiro e, quando preciso, de acompanhante.</p> |
|--|--|

RESOLUÇÃO SMTR Nº 3112 DE 27 DE MARÇO DE 2019

Regulamenta a Lei nº 5.211, de 1º de julho de 2011, que DISPÕE SOBRE TARIFA DE INTEGRAÇÃO METRÔ-BRT NAS ESTAÇÕES DE JARDIM OCEÂNICO E VICENTE DE CARVALHO.

Art. 1º

Estabelece em R\$ 6,80 (seis reais e oitenta centavos) a tarifa a ser praticada nas integrações entre os modos Metrô e BRT, nas



| | |
|--|--|
| | Estações de Jardim Oceânico e Vicente de Carvalho, observado o prazo máximo de 02h30 (duas horas e trinta minutos), assim entendido o intervalo de tempo situado entre a passagem pelo validador do primeiro modo de transporte e o validador do segundo |
|--|--|

MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSAO

Por meio do qual o Município do Rio de Janeiro DELEGA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS.

| | |
|--------------------------|--|
| Art. 4.01.1 do Edital | 4.01.1. Será selecionado um concessionário para cada Rede de Transportes Regional – RTR referida nos Anexos ao presente Edital, com exceção da Rede de Transportes Regional 1 - RTR 1, que constitui área de operação comum, nos termos definidos nos Anexos ao Edital |
| Art. 32.04 Do Edital | 32.04 – De acordo com as disposições do presente Edital e dos respectivos Anexos, a operação dos serviços objeto da concessão pressupõe a operação dos BRT – Bus Rapid Transit que venham a ser instituídos nas diversas Redes de Transportes Regionais-RTRs, constituindo dever dos concessionários. 32.04.1 – Entende-se por BRT – Bus Rapid Transit o sistema tronco-alimentado constituído por vias segregadas do tráfico geral, com prioridade de circulação em intersecções viárias, exclusividade para a circulação de veículos de alta capacidade, garagens, estações especiais que permitem o rápido e massivo embarque e desembarque de passageiros e o pagamento de tarifa fora dos veículos. 32.05 – Cada concessionário terá o dever de operar os BRTs - Bus Rapid Transit correspondentes à respectiva Rede de Transportes Regional – RTR, de forma integral ou proporcional, se for o caso, operados pro-rata, segundo o mercado atendido em cada região. Se os BRTs - Bus Rapid Transit corresponderem a mais de uma Rede de Transportes Regional – RTR, a operação dos serviços será compartilhada pelas concessionárias de cada uma das Redes de Transportes Regionais – RTR envolvidas, de acordo com a regulamentação estabelecida pelo Poder Público. 32.06 – O não cumprimento ou o atraso no cumprimento do dever de operação dos BRT – Bus Rapid Transit na forma estabelecida pelo Poder Público configura hipótese de violação de obrigação contratual, sujeitando o concessionário à caducidade da concessão e/ou aplicação das demais sanções cabíveis, sem prejuízo de eventuais perdas e danos, ficando o Poder Público autorizado a instaurar os competentes processos licitatórios com o fim de evitar qualquer prejuízo ao interesse público. 32.07 - O disposto nos itens 32.04 a 32.06 abrange os BRT – Bus Rapid Transit referidos no Anexo I, bem como todos os outros que vierem a |



| | |
|-----------------------|---|
| | ser implantados pelo Poder Público durante a vigência da concessão. |
| Art. 11.5 do Contrato | <p>11.5 - São riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA, que não ensejam a revisão do presente CONTRATO DE CONCESSÃO todos aqueles relacionados com a álea empresarial da CONCESSIONÁRIA e, especialmente: (i) a não obtenção do retorno econômico previsto na PROPOSTA COMERCIAL por força de fatores distintos dos previstos nos itens 11.3 e 11.4; (ii) a constatação superveniente de erros ou omissões nas PROPOSTAS (ANEXOS A e B) da CONCESSIONÁRIA ou nos levantamentos que as subsidiaram, inclusive aqueles divulgados pelo PODER CONCEDENTE; (iii) a destruição, roubo, furto ou perda de BENS VINCULADOS À CONCESSÃO e de suas receitas; (iv) a ocorrência de greves de empregados da CONCESSIONÁRIA ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados; (v) a variação das taxas de câmbio; (vi) a incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos SERVIÇOS; (vii) os custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros; (viii) os riscos decorrentes da contratação de financiamentos; (ix) a valorização ou depreciação dos BENS VINCULADOS À CONCESSÃO; (x) a operação do Bus Rapid Transit – BRT; (xi) a celebração dos Acordos Operacionais e o desempenho das funções de Bilhetagem Eletrônica; (xii) – a implementação de alterações nos serviços e modificações nos itens operacionais relacionados aos serviços impostas pelo Poder Público.</p> |



2. Matriz de Riscos da Concessão

É apresentado a seguir a Matriz de Riscos da Concessão, contendo:

- O tipo de risco e ou responsabilidade
- A descrição do risco e ou responsabilidade
- A consequência da materialização do risco sobre o aspecto negativo
- Comentários sobre o risco, fatores ou estruturas contratuais que funcionam como elementos mitigantes do risco
- Previsão de norma legal que defina a quem o risco ou responsabilidade deve ser alocado;
- Forma de alocação do risco



| Tipo de Risco / Responsabilidade | Descrição | Consequência da Materialização do Aspecto Negativo do Risco | Comentários e fatores, medidas ou estruturas contratuais que funcionam como mitigantes do risco | Há norma legal que defina a quem esse risco ou responsabilidade deve ser alocado (a)? | Alocação |
|--|---|--|---|--|---|
| PROJETO, IMPLANTAÇÃO, FORNECIMENTO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO | | | | | |
| Projeto | <ol style="list-style-type: none"> Risco dos elementos do Projeto Básico serem inadequados para provimento dos serviços na qualidade, quantidade e custo definidos; Risco dos Projetos do Parceiro Privado não atenderem os resultados requeridos. | Aumento dos custos de implantação e operação dos serviços, inadequação dos serviços. | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente deve disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custo e dados técnicos suficientes para que o Parceiro Privado possa apresentar uma adequada proposta na licitação; O Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços; O Poder Concedente deve estabelecer critérios de relação entre a remuneração e o atingimento da excelência nos serviços; O Poder Concedente deve exigir experiência anterior (i) na operação de sistema de transporte público, (ii) na execução de obra e (iii) aplicação de tecnologia de modal elétrico. O Poder Concedente deve exigir a apresentação de metodologia de execução dos serviços junto com a Proposta Econômica de modo a averiguar a excelência do mesmo e aptidão daquele selecionado a prestar os serviços com excelência, além da compatibilidade entre elementos técnicos e proposta econômica. | <p>A Lei 8.987/95, no seu artigo 18, inciso XV, requer que sejam apresentados "elementos do projeto básico" como condição para a realização da licitação da concessão. O contrato pode estabelecer que os elementos de projeto básico são indicativos, de maneira a transferir os riscos de projeto para o parceiro privado.</p> <p>Na modelagem proposta, os elementos de projeto básico deverão conter todos os dados necessários à precificação do investimento e as estimativas do impacto dos investimentos e serviços/obras sobre as receitas do Parceiro privado, segundo as melhores práticas e critérios de mercado, tudo de acordo com as normas técnicas e diretivas estabelecidas pelo Poder Concedente sobre o assunto.</p> | COMPARTILHADO. O Poder Concedente responde pela suficiência do apresentado como "elementos de projeto básico" e é de competência do Parceiro Privado a elaboração dos projetos básico e executivo necessários para a realização do objeto com excelência. |
| Eficácia do Contrato | Risco de atraso de início do prazo contratual. | Atraso do início da operação dos serviços e aumento de custos | <ol style="list-style-type: none"> Devem ser claras as previsões contratuais atinentes às necessárias atividades prévias condicionantes à eficácia do Contrato de Concessão, tanto para o Poder Concedente quanto para o Parceiro privado; As partes têm obrigação de atender tais condicionantes e o desatendimento gera a necessidade de reequilíbrio. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | COMPARTILHADO. Cada uma das partes responde pelos condicionantes que lhes são próprios. |
| Racionalização do sistema e integração operacional | Risco de desorganização do transporte público e inviabilidade técnica e financeira da operação dos serviços | Atraso do início da operação dos serviços, aumento dos custos de operação dos serviços, inadequação dos serviços, insuficiência da demanda e da receita. | <ol style="list-style-type: none"> Previsão contratual de obrigação do Poder Concedente de proceder a racionalização e a integração operacional; Prever tais atividades como condicionante de eficácia do contrato bem como obrigação contratual. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Poder Concedente |
| Sistema de Bilhetagem | <ol style="list-style-type: none"> Risco de o privado não participar da gestão e operação da mesma; Risco da não realização ou a realização inadequada da distribuição da remuneração tarifária; | Não suplementação das tarifas de operação pelas de remuneração e não pagamento das tarifas de remuneração, atrasos de pagamentos e rescisão contratual. | <ol style="list-style-type: none"> O ingresso do Parceiro privado na estrutura da bilhetagem deve ser previsto como condicionante de eficácia do contrato de concessão. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Poder Concedente |
| Operação e Manutenção | <ol style="list-style-type: none"> Risco de que a operação do objeto contratado e/ou a manutenção seja realizada de forma inadequada. Risco de não atingimento do desempenho esperado na operação do objeto contratado Risco de não integração das obras civis e sistemas/material rodante | Aumento de custo e inadequação dos serviços prestados. | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com indicação das condições de operação e manutenção esperadas e tornar públicos os relatórios desses estudos antes da licitação; Propõe-se, assim, seja estabelecido que o Parceiro Privado tome os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços; O Parceiro Privado deve estar autorizado a projetar e construir o projeto de modo a facilitar a obtenção do desempenho operacional esperado; Propõe-se critérios de relação entre a remuneração e o atingimento da excelência nos serviços; A mensuração de desempenho do serviço concedido será determinada por Indicadores; O Poder Concedente deve exigir experiência anterior na operação dos serviços; | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Parceiro privado |



| Tipo de Risco / Responsabilidade | Descrição | Consequência da Materialização do Aspecto Negativo do Risco | Comentários e fatores, medidas ou estruturas contratuais que funcionam como mitigantes do risco | Há norma legal que defina a quem esse risco ou responsabilidade deve ser alocado (a)? | Alocação |
|---|---|--|--|--|--|
| | | | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente deve exigir a apresentação de metodologia de execução dos serviços junto com a Proposta Econômica de modo a averiguar a excelência do mesmo e aptidão daquele selecionado a prestar os serviços com excelência, além da compatibilidade entre elementos técnicos e proposta econômica. O Poder Concedente deve definir as penalidades aplicadas para as hipóteses de baixo desempenho. | | |
| Subcontratação/ Subconcessão | Risco de atrasos e serviços inadequados | Aumento de custo e inadequação dos serviços prestados. | <ol style="list-style-type: none"> O Parceiro Privado deve averiguar a habilitação dos terceiros que forem subcontratados ou subconcessionários; O Poder Concedente deve autorizar a subcontratação ou Subconcessão, mediante atendimento dos requisitos contratuais e legais. O contrato deve prevê expressamente que o Parceiro privado responde pelos subcontratados e subconcessionários. | Alocação definida exclusivamente no contrato. Art. 26 da Lei n. 8.987/95 permite a subconcessão. | Parceiro Privado. |
| Legislação Local | Risco da legislação local vigente ser inadequada e trazer disposições que inviabilizem o projeto em termos operacionais e financeiro. | Inviabilização do projeto ou pouca atratividade dele | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente deve revisar toda a legislação vigente e disponibilizar os estudos; Em havendo inadequações ou inconstitucionalidades, deverá o Poder Concedente editar novo marco regulatório para os serviços ou arguir inconstitucionalidades no Judiciário quando for o caso. | Alocação definida exclusivamente no contrato | Poder Concedente |
| Desapropriação e disponibilização das áreas públicas e privadas em que o projeto será implantado | Risco de que o Poder Concedente não disponibilize as áreas para implantação do projeto, ou haja interrupção dessa disponibilização. | Atraso e aumento de custo | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente deve garantir que as áreas estejam disponibilizados para a implantação das obras, sistemas e material rodante. Sugere como condição prévia de eficácia do contrato a disponibilização das áreas necessárias para a realização das obras, mediante desapropriação ou imissão provisória na posse. | Alocação definida exclusivamente no contrato | Poder Concedente |
| Aprovações e licenças (inclusive ambientais) | Risco para as aprovações e licenças necessárias para realizar a concessão não sejam obtidas, ou sejam obtidas sujeitas a condições não previstas. | Atraso no início da implantação e operação ou na sua conclusão e aumento dos custos. | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente e seus consultores devem realizar estudos de modo a identificar e indicar quais as licenças e autorizações necessárias para a implantação do projeto e operação dos serviços, disponibilizando publicamente esses estudos; O Poder Concedente deve realizar estudos para estimar os custos e as condições necessárias para obter licenças e autorizações e disponibilizá-las publicamente; Propôs-se que o Poder Concedente seja responsável pela obtenção da Licença Prévia e de Instalação, inclusive as ambientais; certidões, alvarás e autorizações necessárias para a implantação das obras e sistemas e demais ações necessárias para permitir prestação dos serviços. Propôs-se ser o Parceiro privado o competente para a obtenção das licenças de operação. Considerando a necessidade de implantação rápida dos serviços, sugeriu-se que o Poder Concedente apoie a Concessionária na obtenção das licenças e autorizações de competência desta, necessárias para a execução do contrato, inclusive por meio de participação conjunta em reuniões e envio de pedidos e documentos para outros órgãos públicos. | Alocação definida no contrato. | COMPARTILHADO. Responde o Poder Concedente pela obtenção das licenças e autorizações prévias e de instalação, como também pelo custeio para o atendimento das condicionantes que daí advierem. Responde o Parceiro privado pela obtenção das licenças e autorizações de operação, como também pelo custeio para o atendimento das condicionantes que daí advierem. |



| Tipo de Risco / Responsabilidade | Descrição | Consequência da Materialização do Aspecto Negativo do Risco | Comentários e fatores, medidas ou estruturas contratuais que funcionam como mitigantes do risco | Há norma legal que defina a quem esse risco ou responsabilidade deve ser alocado (a)? | Alocação |
|---|---|---|--|---|---|
| Custo Excessivo do projeto | Risco de que durante as fases de elaboração dos projetos básico e executivo os custos reais do Projeto excedam os custos projetados | Atraso no início da fase de operação e aumento dos custos. | <ol style="list-style-type: none"> 1. O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custo. 2. Deve estar claramente estabelecido que o Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços. 3. Este risco deve ser controlado através de (i) checagem do nível adequado de qualificação técnica e solvência financeira, (ii) checagem da adequação do orçamento e do Plano de Negócios do proponente e (iii) imposição de contratação de seguros. 4. Sugere-se que sejam excepcionados da alocação de risco no parceiro privado as hipóteses de força maior, modificações pelo Poder Concedente após concessão, e outros expressamente previstos, hipóteses em que as partes se sujeitarão às previsões específicas desses institutos. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Parceiro Privado |
| Custo Excessivo de Operação e Manutenção | Risco de que durante a fase de operação os custos reais do Projeto excedam os custos projetados. | Aumento de custo não refletida no aumento de receita e possibilidade de inadimplência do Parceiro Privado | <ol style="list-style-type: none"> 1. O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custos de operação. 2. Consta que o Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços. 3. Este risco deve ser controlado através de (i) checagem do nível adequado de qualificação técnica e solvência financeira, (ii) checagem da adequação do orçamento e do Plano de Negócios do proponente e (iii) imposição de contratação de seguros. 4. Propõe-se sejam excepcionados da alocação de risco no Parceiro Privado as hipóteses de força maior, modificações pelo Poder Concedente após concessão, e outros expressamente previstos, hipóteses em que as partes se sujeitarão às previsões específicas desses institutos. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Parceiro Privado |
| Atrasos de datas | Riscos de atrasos das datas programadas | Atraso e aumento de custo | <ol style="list-style-type: none"> 1. O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custo e prazos; 2. Deve estar claramente estabelecido que o Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços, atendendo aos prazos estabelecidos no contrato; 3. Propõe-se que este risco seja contornado através de previsão expressa e clara de prazos, com especificação das consequências do não atendimento (perda de receita, penalidades diversas, inclusive rescisão do contrato para as hipóteses de atrasos significantes); 4. Excepcionam-se da alocação de risco no Parceiro Privado as hipóteses de força maior, modificações pelo Poder Concedente após concessão, e outros expressamente previstos, hipóteses em que as partes se sujeitarão às previsões específicas desses institutos. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Parceiro Privado. O atraso no cumprimento do cronograma de implantação do empreendimento proposto para entrega das obras, implantação das estações, equipamentos e sistemas de sua responsabilidade é risco assumido pelo Parceiro Privado. Não serão imputáveis ao Parceiro Privado os atrasos decorrentes da demora na emissão de documentos de responsabilidade do Poder Público. |
| Insuficiência no Seguro contratado / | Risco de ocorrência de eventos sem cobertura de seguros ou eventos não seguráveis | Atraso e aumento de custo | <ol style="list-style-type: none"> 1. Sugere-se que haja previsão de contratação pelo particular de seguros necessários para proteger o projeto licitado; | Alocação definida exclusivamente no contrato. | COMPARTILHADO. São suportados pelo Parceiro Privado os riscos que são seguráveis. Quando as consequências não forem seguráveis no Brasil ou quando as consequências forem seguráveis, no que exceder ao valor da cobertura, cabe |



| Tipo de Risco / Responsabilidade | Descrição | Consequência da Materialização do Aspecto Negativo do Risco | Comentários e fatores, medidas ou estruturas contratuais que funcionam como mitigantes do risco | Há norma legal que defina a quem esse risco ou responsabilidade deve ser alocado (a)? | Alocação |
|--|---|---|--|--|--|
| riscos não seguráveis | | | <ol style="list-style-type: none"> Sugere-se a adoção de uma sistemática que contemple consequências seguráveis e não seguráveis; Propõe-se sejam suportados pelo Parceiro Privado os riscos que são seguráveis. Quando as consequências não forem seguráveis no Brasil ou quando as consequências forem seguráveis, no que exceder ao valor da cobertura, cabe a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. É importante, assim, que o contrato já especifique quais são os riscos seguráveis, os que são seguráveis, mas de preço incompatível com o fluxo de caixa do projeto, e os não seguráveis. | | ao Poder Concedente os riscos daí decorrentes e a consequente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. |
| Taxas de juros | Risco dos custos financeiros serem maiores que aqueles estimados. | Aumento de custo | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custo. Deve estar claramente estabelecido que o Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços. Este risco deve ser controlado através de (i) checagem do nível adequado de qualificação técnica e solvência financeira, (ii) checagem da adequação do orçamento e do Plano de Negócios do proponente e (iii) imposição de contratação de seguros. A SPE pode mitigar tal risco através de um mecanismo de hedge/contrato de swap de juros. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Parceiro Privado |
| Mudança no controle do parceiro privado | Risco de que uma mudança no controle do parceiro privado resulte em redução da sua capacidade financeira ou técnica de executar o contrato. | Atrasos, má execução dos serviços, inexecução contratual. | <ol style="list-style-type: none"> A mudança no controle pela Lei brasileira depende da autorização prévia do Poder Concedente (art.27, da Lei 8.987/95) e a possibilidade de aceite só existe quando atendidas as condições técnicas e econômicas que demonstrem a capacidade daquele que ingressa na SPE; Outra sugestão é que O Poder Concedente deve impor restrição a mudança de controle, por exemplo, nos primeiros anos ou meses do projeto, eis que no tempo seguinte já estarão aportados na SPE as capacidades e as "expertises" necessárias à execução do contrato, de maneira que o impacto da alteração do controle será menor. | O art. 27, da Lei 8.987/95 exige a aprovação do Poder Concedente para a mudança de controle da SPE, mediante o atendimento de condições técnicas e econômicas. | COMPARTILHADO. Parceiro Privado deve atender as condições legais e contratuais na requisição e o Poder Concedente é responsável pela análise das condições de mudança de controle. |
| Riscos de inflação durante o período de implantação | Risco da taxa real de inflação exceder aquela projetada para o projeto. | Aumento de custo | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custo. Deve estar claramente estabelecido que o Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços. Este risco deve ser controlado através de (i) checagem do nível adequado de qualificação técnica e solvência financeira, (ii) checagem da adequação do orçamento e do Plano de Negócios do proponente e (iii) imposição de contratação de seguros. Previsão de reajuste anual dos pagamentos; vinculado a índice de preços gerais ou ao consumidor (IPCA, IGP etc.), ou fórmula que reflita a variação dos custos para a prestação dos serviços. A SPE pode mitigar tal risco através de um mecanismo de hedge/contrato de swap de juros. | Alocação definida exclusivamente no contrato. A legislação relativa ao Plano Real exige que o prazo mínimo de reajuste dos preços seja anual, não sendo possível reajuste para refletir inflação em prazos menores que um ano. Cf.: art.28, da Lei Federal, 9.069/95. | COMPARTILHADO. Poder Concedente, mas o parceiro privado assume o risco de descolamento entre o reajuste (calculado de acordo com as regras contratuais) e os custos efetivos dos seus insumos quando há a possibilidade de descolamento entre o índice contratual e seus custos. |
| Risco de obtenção de financiamento: disponibilidade de fundos e disponibilidade de recursos financeiros | <ol style="list-style-type: none"> Riscos das condições financeiras não serem aquelas projetadas pelo parceiro privado e disponibilidade de financiamento; Risco de que o capital para implantar o projeto (sob a forma de dívida ou de participação acionária) não esteja disponível no mercado nos montantes e condições programados. | Falta de recursos para implantar o Projeto | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente e seus consultores devem modelar o projeto de modo que seja viável seu financiamento em condições disponíveis no mercado. Este risco deve ser controlado através de (i) checagem do nível adequado de solvência financeira, (ii) checagem da adequação do orçamento e do Plano de Negócios do proponente e (iii) consulta prévia aos agentes financeiros acerca da existência de fundos e do interesse em participar do projeto na condição de financiador; (iv) avaliação das condições financeiras dos parceiros privados na licitação e checagem se as condições econômico-financeiras do parceiro privado o qualificam para participar da Licitação e executar o projeto, e obterem financiamento para a sua implantação; (v) é possível a exigência de que as propostas econômicas venham acompanhadas de ateste dos órgãos financiadores. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Parceiro Privado |



| Tipo de Risco / Responsabilidade | Descrição | Consequência da Materialização do Aspecto Negativo do Risco | Comentários e fatores, medidas ou estruturas contratuais que funcionam como mitigantes do risco | Há norma legal que defina a quem esse risco ou responsabilidade deve ser alocado (a)? | Alocação |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 3. Deve-se impor prazo para a obtenção de financiamento sob pena de rescisão e aplicação de sanções, ainda que esse prazo possa ser prorrogado com alguma justificativa. | | |
| Disponibilidade do serviço | Risco dos serviços não estarem continuamente disponíveis para os usuários | Interrupção da prestação do serviço. | 1. O Poder Concedente deve estimar os níveis exigidos de disponibilidade do serviço e simular as condições operacionais e custos para isso antes da licitação. 2. Propõe-se que o Poder Concedente deva propiciar que o Parceiro Privado adeque o projeto de modo a facilitar a obtenção do nível de disponibilidade de serviço exigido; 3. O Poder Concedente deve estabelecer critérios de relação entre a remuneração e o atingimento da excelência nos serviços; 4. Consta que a mensuração de desempenho do serviço concedido é determinada por indicadores de desempenho; 5. O Poder Concedente deve exigir experiência anterior (i) Aplicação de tecnologia de modal elétrico e (ii) na operação dos serviços; 6. O Poder Concedente deve exigir a apresentação de metodologia de execução na fase preliminar do contrato de modo a constatar a excelência do mesmo e aptidão do contratado para prestar os serviços com excelência; 7. Propõem-se as penalidades que serão aplicadas para as hipóteses de baixo desempenho. 8. Devem ser excepcionados da alocação de risco no Parceiro Privado as hipóteses de força maior, modificações pelo Poder Concedente após concessão, e outros expressamente previstos, hipóteses em que as partes se sujeitarão às previsões específicas desses institutos. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Parceiro Privado |
| Modificação das especificações de serviço | Risco do órgão público regulador do contrato modificar o plano de investimento ou as especificações do serviço. | Aumento de custos de investimento e de operação. | 1. O Poder Concedente deve caracterizar o plano de investimentos e as especificações dos serviços licitados. 2. O Poder Concedente deve propiciar que o Parceiro Privado adeque o projeto e o plano de investimentos; 3. O Poder Concedente deve exigir experiência anterior (i) na implantação do projeto, (ii) na operação dos serviços e (iii) Aplicação de tecnologia de modal elétrico; 4. O Poder Concedente deve exigir a apresentação de metodologia de execução dos serviços junto com a Proposta Econômica de modo a averiguar a excelência do mesmo e aptidão daquele selecionado a prestar os serviços com excelência, além da compatibilidade entre elementos técnicos e proposta econômica. 5. O Poder Concedente deve conceder reequilíbrio econômico do contato sempre que impuser as modificações nas especificações dos serviços. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Poder Concedente. |
| Obsolescência e inovação técnica e tecnológica | Risco que o contratado não consiga manter o serviço atualizado tecnologicamente | Inadequação dos serviços. | 1. O Poder Concedente deve caracterizar as tecnologias a serem aplicadas nos serviços licitados, bem como descrever o investimento que estima para sua disponibilização; 2. O Poder Concedente deve propiciar que o Parceiro Privado atenda a tecnologia com os variados produtos disponíveis no mercado; 3. Propõe-se seja exigida experiência anterior (i) na Aplicação de tecnologia de modal elétrico e (ii) na operação dos serviços; 4. O Poder Concedente deve exigir a apresentação de metodologia de execução dos serviços junto com a Proposta Econômica de modo a averiguar a excelência do mesmo e aptidão daquele selecionado a prestar os serviços com excelência, além da compatibilidade entre elementos técnicos e proposta econômica. 5. O Poder Concedente deve conceder reequilíbrio econômico do contato sempre que necessária se impuser a inovação tecnológica, e o Parceiro Privado tiver a obrigação de atender a determinação do Poder Concedente para realizar a atualização. | Alocação definida exclusivamente no contrato. Há, no art. 6º §§ 1º e 2º da Lei de Concessões princípio geral que exige a atualidade do serviço. | COMPARTILHADA. O Parceiro Privado deve aplicar a inovação quando ordenado para tal, mas tem direito a reequilíbrio concomitante decorrente da imposição de novo investimento. |



| Tipo de Risco / Responsabilidade | Descrição | Consequência da Materialização do Aspecto Negativo do Risco | Comentários e fatores, medidas ou estruturas contratuais que funcionam como mitigantes do risco | Há norma legal que defina a quem esse risco ou responsabilidade deve ser alocado (a)? | Alocação |
|---|--|--|---|---|--|
| Interface com rede pública usada para a prestação dos serviços (exemplo: meios de pagamento) | Risco de sobre demanda por consequência da prestação inadequada no serviço na rede pública e risco da baixa qualidade da prestação de serviço na rede afetarem a qualidade dos serviços prestados pelo parceiro privado. | Inadequação dos serviços | <ol style="list-style-type: none"> 1. As partes devem avaliar os riscos e a pertinência da interface. 2. Deve haver especificação no contrato dos níveis de serviço a serem prestados pelo Poder Concedente na rede das obrigações relativas à interface com o projeto operado pelo Parceiro Privado. 3. Propõe-se isentar da responsabilidade o Parceiro Privado, quando o descumprimento do seu contrato se der por consequência de o Poder Concedente não ter cumprido as suas obrigações. 4. Em ocorrendo a hipótese acima, deixou-se consignado que o Parceiro Privado tem direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Poder Concedente. |
| Comoções sociais | Risco de comoções sociais ou protestos públicos que atrasem a implantação e operação e impeçam a prestação do serviço ou a cobrança de tarifa | Interrupção da prestação dos serviços e redução das receitas. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Devem o Poder Concedente e Parceiro Privado utilizarem-se de comunicação social adequada sobre os benefícios do projeto para o usuário. Aqueles durante todo o projeto e esse a partir da sua contratação; 2. Esses riscos devem tomar como parâmetro o fator tempo das comoções e, caracterizando-se como força maior, caso fortuito ou mesmo subsumindo-se genericamente à teoria da imprevisão, impõe-se reequilíbrio econômico financeiro para a hipótese e, possibilidade de rescisão contratual, para os casos extremos. 3. Propõe-se sejam considerados escusáveis as falhas ou interrupções no transporte ou em outros serviços que afetem a execução dos serviços contratados. 4. Foi proposta que durante todo o prazo de vigência do contrato, o Parceiro Privado contrate com companhia seguradora autorizada a funcionar e operar no Brasil e de porte compatível com o objeto segurado, devendo ter apólices de seguros necessárias para garantir a efetiva e abrangente cobertura de riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as obras, serviços e atividades contempladas na concessão, sem prejuízo dos seguros exigíveis pela legislação aplicável. 5. Assim, o Plano de Seguros deve conter Seguro do tipo "todos os riscos" para danos materiais cobrindo perda, destruição ou dano em todos ou em qualquer bem integrante da concessão, devendo tal seguro contemplar tumultos. Cabe reequilíbrio contratual, quando as consequências forem seguráveis, no que exceder ao valor da cobertura. | Alocação definida exclusivamente no contrato. Se não houver disposição contratual específica tratando no assunto há risco de incidência do artigo 65, inc. II, alínea "d", da Lei 8.666/93, que diz que o risco é do Poder Público quando não há disposição contratual sobre o assunto. | COMPARTILHADO. Parceiro privado assume até o limite do segurável e o Poder Concedente responde pelo o que exceder. |
| Greve dos trabalhadores do parceiro privado, ou do setor no qual ele atua. | Risco de greves que impeçam a prestação do serviço, ou que causem e aumento de custos de operação. | Interrupção dos serviços, aumento do custo da operação e redução de receita. | <ol style="list-style-type: none"> 1. O Parceiro Privado deve atuar adequadamente no sentido de atender aos direitos trabalhistas de seus empregados e bem agir nas negociações com sindicatos dos seus trabalhadores. 2. Foi proposto que é risco jurídico do Parceiro Privado, greve e dissídio coletivo de funcionários do Parceiro privado e/ou de fornecedores, subcontratados de materiais/serviços da Concessionária. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Parceiro Privado. |
| Taxas de juros durante o período de operação e manutenção | Risco dos custos financeiros serem maiores que aqueles estimados. | Aumento de custo | <ol style="list-style-type: none"> 1. O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custo. 2. Deve estar claramente estabelecido que o Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços. 3. Este risco deve ser controlado através de (i) checagem do nível adequado de qualificação técnica e solvência financeira, (ii) checagem da adequação do orçamento e do Plano de Negócios do proponente e (iii) imposição de contratação de seguros. 4. A SPE pode mitigar tal risco através de um mecanismo de hedge/contrato de swap de juros. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Parceiro Privado |
| Riscos de inflação durante o período de operação | Risco da taxa real de inflação exceder aquela projetada para o projeto. | Aumento de custo | <ol style="list-style-type: none"> 1. O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custo. 2. Deve estar claramente estabelecido que o Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços. | Alocação definida exclusivamente no contrato. A legislação relativa ao Plano Real exige que o prazo mínimo de reajuste dos preços seja anual, não sendo possível reajuste para refletir inflação | COMPARTILHADO. O Parceiro Privado assume o risco de descolamento entre o reajuste (calculado de acordo com as regras contratuais) e os custos efetivos dos seus insumos quando há a possibilidade de descolamento entre o índice contratual e seus custos. Alterações do cenário macroeconômico decorrentes de fatos imprevisíveis, ou |



| Tipo de Risco / Responsabilidade | Descrição | Consequência da Materialização do Aspecto Negativo do Risco | Comentários e fatores, medidas ou estruturas contratuais que funcionam como mitigantes do risco | Há norma legal que defina a quem esse risco ou responsabilidade deve ser alocado (a)? | Alocação |
|---|--|--|---|--|---|
| | | | <ol style="list-style-type: none"> Este risco deve ser controlado através de (i) checagem do nível adequado de qualificação técnica e solvência financeira, (ii) checagem da adequação do orçamento e do Plano de Negócios do proponente e (iii) imposição de contratação de seguros. Propõe-se previsão de reajuste anual dos pagamentos (seja vinculado a índice de preços gerais ou ao consumidor (IPCA, IGP etc.), seja fórmula que reflita a variação dos custos para a prestação dos serviços). A SPE pode mitigar tal risco através de um mecanismo de hedge/contrato de swap de juros. Sugere-se cláusula que preveja que se a inflação se caracterizar como alteração do cenário macroeconômico, cabe pedido de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. | em prazos menores que um ano. Cf.: art.28, da Lei Federal, 9.069/95. | previsíveis, porém de consequências incalculáveis, são alocados ao Poder Concedente. |
| Demanda | Risco da demanda pelo serviço ser inferior à estimada | Receitas abaixo do estimado, com consequente incapacidade do Parceiro Privado cobrir os custos de investimento e operação para manter o serviço nos níveis pactuados | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente deve estimar a demanda projetada para conhecimento dos licitantes e apontar a demanda mínima garantida; O Parceiro Privado deve apontar a demanda esperada para a proposta e formular sua proposta com base nela; Propõe-se que o risco de não realização da demanda projetada pelo Poder Concedente seja compartilhado pelas partes por meio da técnica de "bandas de demanda". | Alocação definida exclusivamente no contrato. | COMPARTILHADO por meio da técnica de alocação de bandas de bandas. |
| Tributário | O risco, no âmbito do Poder Concedente ou de outros entes governamentais, de criação de novos tributos ou encargos legais, ou alteração dos existentes, de maneira a aumentar os custos do parceiro privado. | Aumento de custos | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custo e detalhamento da carga tributária; Deve estar claramente estabelecido que o Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços; Esse risco deve ser controlado com previsão expressa no contrato de que a sua ocorrência gerará o reequilíbrio econômico financeiro, o que é sugerido como cláusula contratual específica. | O artigo 9º, § 3º, da Lei 8.987/95, aloca esse risco ao Poder Concedente para todos os tributos ou encargos legais com exceção do imposto sobre a renda. | Poder Concedente |
| Mudanças na legislação local | O risco de mudanças legislativas no âmbito do Poder Concedente que afetem diretamente os encargos e custos para implantação/operação do projeto | Aumento de custos | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custo do projeto e detalhamento daqueles provenientes da legislação local. Deve estar claramente estabelecido que o Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços; Esse risco deve ser controlado com previsão expressa no contrato de que a ocorrência gerará o reequilíbrio econômico financeiro, o que é sugerido como cláusula contratual. | Alocação definida exclusivamente no contrato. Se não houver disposição contratual específica tratando do assunto, há risco de incidência do artigo 65, inc. II, alínea "d", da Lei 8.666/93, que diz que o risco do Poder Público quando não há disposição contratual sobre o assunto. | Poder Concedente |
| Mudanças na lei de outro ente federativo | Risco de mudança geral na legislação não tributária, de outro ente federativo, que implique em custos diversos daqueles originalmente pactuados. | Aumento de custos | <ol style="list-style-type: none"> O Poder Concedente tem obrigação de disponibilizar os "elementos do projeto básico" com estimativas de custo e base legal delas. Deve estar claramente estabelecido que o Parceiro Privado deve tomar os elementos do projeto básico como indicativos para a proposta e tem a obrigação de elaborar os projetos básico e executivo de modo a lhe ser permitido atingir os melhores resultados na execução dos serviços; Esse risco deve ser controlado com previsão expressa no contrato de que a ocorrência gerará o reequilíbrio econômico financeiro, o que é sugerido como cláusula contratual. | Alocação definida exclusivamente no contrato. Se não houver disposição contratual específica tratando do assunto, há risco de incidência do artigo 65, inc. II alínea "d", da Lei 8.666/93, que diz que o risco é do Poder Público quando não há disposição contratual sobre o assunto. | Poder Concedente |
| Força maior ou caso fortuito | Risco de não cumprimento do contrato por consequência da ocorrência de evento de força maior ou caso fortuito | Atrasos, aumento de custo, inexecução contratual. | <ol style="list-style-type: none"> Sugere-se a adoção de uma sistemática que considere consequências diferentes para as hipóteses em que os eventos de força maior gerem consequências seguráveis e não seguráveis; Para as hipóteses em que sejam geradas consequências seguráveis, o risco deve ser suportado pelo Parceiro Privado e nas hipóteses em que sejam geradas consequências não seguráveis, o risco deve ser suportado pelo Poder Concedente, mediante a recomposição do equilíbrio contratual. Quando as consequências forem seguráveis, no que exceder ao valor da cobertura, cabe também o reequilíbrio contratual. Sugere-se previsão, assim, para gerar segurança para as partes, a | Alocação definida exclusivamente no contrato. Se não houver disposição contratual específica tratando do assunto, há risco de incidência do artigo 65, inc. II, alínea "d", da Lei 8.666/93, que diz que o risco é do Poder Público quando não há disposição contratual sobre o assunto. | Compartilhado. São suportados pelo Parceiro Privado os riscos que são seguráveis. Quando as consequências não forem seguráveis no Brasil ou quando as consequências forem seguráveis, no que exceder ao valor da cobertura, cabe a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. |



| Tipo de Risco / Responsabilidade | Descrição | Consequência da Materialização do Aspecto Negativo do Risco | Comentários e fatores, medidas ou estruturas contratuais que funcionam como mitigantes do risco | Há norma legal que defina a quem esse risco ou responsabilidade deve ser alocado (a)? | Alocação |
|---|--|---|--|--|---|
| | | | <p>indicação nos estudos do Poder Concedente de (i) quais consequências considera seguráveis e quais não e (ii) quais os custos estimados para esses seguros.</p> | | |
| Vandalismo/Quebra ou Destruição da Infraestrutura implantada | Risco de quebra ou destruição do maquinário e da estrutura necessária para a operação do METRÔPOA | Impossibilidade temporária da operação e queda de receita | <ol style="list-style-type: none"> 1. A mitigação do risco deve se dar mediante a imposição de contratação pelo Parceiro Privados de Contratos de Seguros. 2. Foi proposta que durante todo o prazo de vigência do contrato, o Parceiro Privado contrate com companhia seguradora autorizada a funcionar e operar no Brasil e de porte compatível com o objeto segurado, devendo ter apólices de seguros necessárias para garantir a efetiva e abrangente cobertura de riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as obras, serviços e atividades contempladas na concessão, sem prejuízo dos seguros exigíveis pela legislação aplicável. 3. Assim, o Plano de Seguros deve conter Seguro do tipo "todos os riscos" para danos materiais cobrindo perda, destruição ou dano em todos ou em qualquer bem integrante da concessão, devendo tal seguro contemplar tumultos, vandalismos, danos elétricos, inundações etc. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Parceiro Privado até o limite do segurável, e o Poder Concedente responde pelo o que exceder. |
| Geológicos | Risco que condições adversas do solo/terrenos em que será construído o projeto causem aumento de custos na construção e/ou atraso. | Atraso na construção e aumento do custo. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Deve haver estudo e sondagens do Poder Concedente relatando as condições da infraestrutura existente e disponibilização pública dos relatórios desses estudos. 2. Possibilidade de o Parceiro Privado avaliar a situação da infraestrutura existente antes e ao longo da licitação 3. Não havendo sondagens, o risco deve ser alocado no Poder Público | Alocação definida exclusivamente no contrato. Se não houver disposição contratual específica tratando do assunto, há risco de incidência do artigo 65, inc. II, alínea "d", da Lei 8.666/93, que diz que o risco é do Poder Público quando não há disposição contratual sobre o assunto. | COMPARTILHADO. O PODER CONCEDENTE assumirá o risco econômico de superveniências geológicas independentemente da quantidade e da magnitude de eventos que eventualmente ocorrerem, ficando atribuído à Concessionária a execução das tarefas, desde que previamente suportadas financeiramente pelo Poder Público. |
| Interferências | Risco de atrasos e responsabilização contratual | Atrasos e responsabilização contratual | <ol style="list-style-type: none"> 1. Deve haver interação harmoniosa com as prestadoras para a realização das intervenções necessárias para a implantação das obras e sistemas e operação dos serviços. 2. Agendamento de horário específico para as atividades com intervenções. 3. Indicação de um canal de comunicação direto com as prestadoras para o agendamento das intervenções. 4. Instituição de um plano de ação para as intervenções necessárias. 5. Solicitar auxílio do Poder Concedente no relacionamento com as prestadoras. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | COMPARTILHADO. O PODER CONCEDENTE assumirá o risco econômico de interferências independentemente da quantidade e da magnitude de eventos que eventualmente ocorrerem, ficando atribuído à Concessionária a execução das tarefas, desde que previamente suportadas financeiramente pelo Poder Público. |
| Responsabilidade de Civil | Risco de atrasos ou inadimplementos face às obrigações assumidas no Contrato de Concessão | Atrasos e redução de receitas. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Propõe-se a previsão expressa das responsabilidades e riscos; 2. Os estudos técnicos devem indicar expressamente a localização das obras, ainda que sob permissão de pequenas alterações pelo Parceiro Privado. | O artigo 25 da Lei nº 8.987/95 assinala a responsabilidade da concessionária, cabendo a esta responder por prejuízos causados ao Poder Concedente, aos usuários ou a terceiros. Por sua vez, o artigo 29 da mesma lei define os encargos do Poder Concedente. | COMPARTILHADO. O Parceiro Privado será responsável por prejuízos causados a terceiros e/ou ao Poder Concedente, que tenha dado causa, ressalvados expressamente os casos decorrentes da mera existência ou localização da obra. O Poder Concedente será responsável por quaisquer prejuízos causados à Concessionária, que tenha dado causa. |
| Arqueológicos | Risco que condições adversas do solo/terrenos em que será construído o projeto causem aumento de custos na construção e/ou atraso. | Atrasos e aumento do custo. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Devem existir estudos do Poder Concedente sobre as condições da infraestrutura existente e disponibilização pública dos relatórios desses estudos. 2. Possibilidade de o Parceiro Privado avaliar a situação da infraestrutura existente antes e ao longo da licitação. | Alocação definida exclusivamente no contrato. Se não houver disposição contratual específica tratando do assunto, há risco de incidência do artigo 65, inc. II, alínea "d", da Lei 8.666/93, que diz que o risco é do Poder Público quando não há disposição contratual sobre o assunto. | Poder Concedente. Todos os custos relativos à prospecção e resgate arqueológicos de descobertas realizadas no curso da obra de implantação serão assumidos pelo Poder Concedente, bem como os prazos consumidos nessas atividades que afetarem o Cronograma de Implantação do Empreendimento, ficando a Concessionária eximida de ser penalizada. |



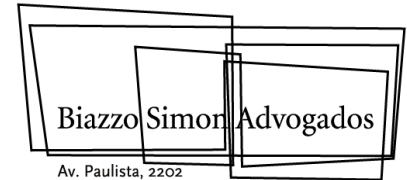
| Tipo de Risco / Responsabilidade | Descrição | Consequência da Materialização do Aspecto Negativo do Risco | Comentários e fatores, medidas ou estruturas contratuais que funcionam como mitigantes do risco | Há norma legal que defina a quem esse risco ou responsabilidade deve ser alocado (a)? | Alocação |
|--|---|---|--|---|--|
| | | | <p>3. Quando os prazos consumidos nas atividades de prospecção e resgate arqueológicos de descobertas afetarem o Cronograma de Implantação do Empreendimento, independentemente de outros efeitos, serão devolvidos, restabelecendo-se o Cronograma de Implantação do Empreendimento.</p> | | |
| Reassentamento da população vulnerável atingida | Risco de atrasos no Cronograma de Implantação do Empreendimento | Atraso na construção e aumento do custo. | <ol style="list-style-type: none"> 1. O Poder Concedente e seus consultores devem realizar estudos de modo a identificar a população a ser atingida e indicar as medidas que adotará, disponibilizando esses estudos. 2. O Poder Concedente deve realizar estudos para estimar os custos e as condições necessárias para essas medidas. 3. O Poder Concedente deve garantir que as áreas estejam disponibilizadas para a implantação das obras, sistemas e material rodante. | Alocação definida exclusivamente no contrato. | Poder Concedente. Todos os custos relativos ao reassentamento da população vulnerável atingida pela implantação serão assumidos pelo Poder Concedente, bem como os prazos consumidos nessa atividade que afetarem o Cronograma de Implantação do Empreendimento ficando a Concessionária eximida de ser penalizada. A execução do reassentamento também é de competência do Poder Concedente. |
| Término antecipado do contrato | Risco de perda dos ativos por consequência de decretação de extinção do contrato (por caducidade, encampação ou outra forma), sem pagamento adequado. | Perda do investimento do Parceiro Privado. | <ol style="list-style-type: none"> 1) As normas previstas nos artigos 36 a 39 da Lei 8.987/95 estabelecem (i) a obrigação do Parceiro Privado de transferir a posse e operação dos ativos para o Poder Concedente quando do término do contrato; e (ii) a obrigação do Poder Concedente de indenizar as parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido. 2) Essa obrigação de indenizar estabelece um piso que mitiga o risco do Parceiro Privado. São, entretanto, em regra, necessárias outras previsões para dar a segurança ao Parceiro Privado e seus financiadores em relação ao risco de término antecipado do contrato. <ol style="list-style-type: none"> a) Propõe-se na minuta do contrato que, em caso de extinção contratual, seja paga indenização ao Parceiro Privado e o cálculo do valor desta indenização deve ser feito com base no valor contábil dos bens reversíveis, apurado segundo a legislação aplicável e as regras contábeis pertinentes, desconsiderados os efeitos de eventual reavaliação de ativos, salvo quando essa tiver sido feita com autorização expressa e sem ressalvas nesse sentido do Poder Concedente; b) Propõe-se na minuta e contrato a absorção pelo Poder Público da obrigação de suportar todos os valores de todos financiamentos levantados pelo Parceiro privado. | O artigo 36, da Lei 8.987/95, estabelece o direito do Parceiro Privado de receber a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido. | COMPARTILHADO. Ao estabelecer a obrigação do Poder Concedente indenizar o Parceiro Privado pelos investimentos não amortizados em bens empregados na prestação do serviço, a Lei 8.987/95 mitiga o risco do Parceiro Privado em relação ao término antecipado do contrato, estabelecendo um piso para a indenização. O contrato poderá complementar esse piso, com outras proteções para mitigar o risco do Parceiro Privado e dos seus financiadores, contribuindo, assim, para aumentar a competitividade pelo projeto. É, entretanto, do Parceiro Privado o risco do valor das indenizações previstas no contrato não serem suficientes para cobrir as suas perdas e dos seus financiadores que sejam consequência da antecipação do término do contrato. |



3. Parecer jurídico sobre a utilização da segurança armada

Nesta seção é apresentado o parecer elaborado pela equipe de assessoramento jurídico dos estudos sobre a possibilidade de utilização da segurança armada nas Estações e Terminais BRT.

José Ricardo Biazzo Simon | Renata Fiori Puccetti
Cleber Vargas Barbieri | Kaique Jacinto Carvalho Almeida
Mayara Oliveira Torres da Silva | Débora Silva Sena
Otávio Quinderé Caiuby | Leandro Teodoro Andrade
Flávio Lopes Linquevis | Antônio Monteiro da Silva Neto
Emílio Mendonça Dias da Silva | Érica Silva Oliveira Garrido
Pedro Luis Oberg Feres | Brunna Quintino Guimarães Dantas



Av. Paulista, 2202
1º Andar Cj 11/12/13
São Paulo SP CEP 01310-932
Fone/Fax (11) 2166 2001
www.bsad.com.br

PARECER JURÍDICO

Direito ao Transporte; Direito à Segurança; Correlação Dinâmica; BRT; Estações de embarque e desembarque; Limites funcionais da segurança prestada por empresa privada; Segurança armada; Possibilidade. Indicação por conveniência e oportunidade.

SUMÁRIO DOS TÓPICOS APRESENTADOS NO PARECER

| | |
|--|-----------|
| I. Elementos Primários: Os Municípios e a Correlação Dinâmica entre s Direitos Sociais ao Transporte a à Segurança Pública | 2 |
| II. A segurança como direito fundamental dos usuários e como requisito de verificação da adequabilidade do serviço público prestado | 6 |
| II.i Da segurança técnico-operacional como pressuposto da adequada execução dos serviços prestados pela concessionária | 10 |
| II.ii Do componente social-prestacional da segurança sobre os serviços operados por concessionária e os desdobramentos jurídico-administrativas de uma possível segurança privada..... | 10 |
| II.iii Do Direito Subjetivo da Concessionária promover a segurança patrimonial dos bens vinculados à concessão | 12 |
| III. Dos limites à execução da segurança nas estações do sistema BRT pela concessionária ou por empresa por ela contratada | 13 |
| III.i A Portaria Nº 3.233, de 10 de dezembro de 2012, da Diretoria Geral da Polícia Federal e a possibilidade de implementação de Serviço Orgânico de Segurança..... | 15 |
| IV. Da possibilidade de implementação de segurança armada nas estações BRT pelo Poder Concedente | 20 |
| V – A indicação pela conveniência e pela precaução | 22 |
| VI. Conclusões e Parecer | 23 |

Em sede de PMI nos foi alocada a responsabilidade de opinar sobre a viabilidade de contratação de serviços de segurança particular para vigilância nos terminais de embarque e desembarque de passageiros de ônibus de transporte rápido (BRT), bem como suas balizas e condições legais.

O parecer foi desenvolvido nos estritos limites da legislação nacional e local regente sobre o tema, analisados conforme os fatos elucidados. Tem como objetivo fornecer horizontes jurídico-constitucionalmente adequados à promoção e preservação da segurança pública nas estações terminais de BRT na cidade do Rio de Janeiro, da forma mais harmônica ao interesse de seus usuários, potenciais usuários e colaboradores.

I. ELEMENTOS PRIMÁRIOS: OS MUNICÍPIOS E A CORRELAÇÃO DINÂMICA ENTRE S DIREITOS SOCIAIS AO TRANSPORTE A À SEGURANÇA PÚBLICA

A Constituição Federal de 1988 encerrou as, até então, ásperas discussões sobre a importância dos Municípios no Estado federal brasileiro, quando expressamente os definiu como entes federativos dotados de autonomia¹. É o que se defluiu, por exemplo, da leitura dos artigos 1º, 18 e 34 do texto constitucional, de modo que não há que se falar mais em uma estrutura federal binária, mas em uma arquitetura federativa composta por três esferas diversas de governo, cada qual com suas competências, atribuições e liberdades próprias.

Nessa arquitetura federativa definida pela Constituição Federal de 1988, além de desfrutarem do poder de auto-organização conferida pela autonomia administrativa, política e financeira, os Municípios

¹ Conforme TAVARES, André Ramos. **Curso de Direito Constitucional**. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2019, p. 887. E ainda, nesse mesmo sentido: ANDRADE, Leandro Teodoro. **Manual de Direito Urbanístico**. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019. p. 217.

assumem importante papel na busca pelos objetivos socioeconômicos fundamentais da república, gravados no art. 3º da Lei Maior brasileira. Dessa forma, além daquelas atribuições que lhes são expressamente atribuídas, como as definidas no artigo 30, os Municípios assumem funções estatais próprias do Estado capitalista contemporâneo, como a prestação de serviços públicos e a concretização de direitos sociais.

É o caso, por exemplo, dos direitos fundamentais sociais ao transporte e à segurança pública, ambos com a jusfundamentalidade posta pela dicção do art. 6º da Constituição Federal e que, sob aspectos prestacionais, reservam uma correlação dinâmica entre si: a qualidade no exercício regular de um, depende da devida realização do outro.

Tanto o transporte como a segurança pública, enquanto direitos fundamentais, são direitos de *status positivus*, ou seja, prestações, que nas lúcidas definições de Dimitri Dimoulis e Leonardo Martins, engloba:

Os direitos que permitem aos indivíduos exigir determinada atuação do Estado no intuito de melhorar suas condições de vida, garantindo os pressupostos materiais necessários para o exercício da liberdade, incluindo as liberdades de *status negativus*. O Estado deve agir no sentido indicado pela Constituição [...]. De forma simétrica, o indivíduo tem o direito (positivo!) de receber algo, que pode ser material ou imaterial [...]. A expressão "*direitos sociais* se justifica porque seu objetivo é a melhoria de vida das vastas categorias da população, mediante políticas públicas e medidas concretas de política social.² (Destques do original)

Quanto ao conteúdo material de cada um desses direitos de *status positivus*, é inegável que o do transporte seja de identificação mais imediata, espontânea. É de fácil percepção, que o direito social ao transporte é devidamente realizado à medida que os cidadãos têm como devidamente assegurado seu direito de ir e vir em efetivas condições de adequabilidade, qualidade, e, sobretudo, segurança.

² DIMOULIS, Dimitri. MARTINS, Leonardo. **Teoria Geral dos Direitos Fundamentais**. 6 ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2018. p. 64;

O provimento ao transporte carrega em si, conforme ensinam Nelson Nery Junior e Rosa Maria Nery, uma contingência da liberdade e da igualdade que, ainda segundo os autores, “*permite que toda pessoa possa deslocar-se para onde pretende, quando bem entenda e como lhe foi possível o acesso*”³. É, o direito social ao transporte, condição essencial para que os cidadãos exerçam atividades vitais mínimas, como o trabalho e a educação.

Desse modo, o Estado, nas três esferas federativas, cada qual na atuação sobre a qual é competente, não pode desincumbir-se da tarefa essencial de prover o transporte público na extensão, quantidade e qualidade que se espera⁴ e que lhe é obrigado. Por essa razão, é cada vez mais comum nas cidades brasileiras que o transporte público seja realizado mediante concessões a entes privados capacitados à execução dessas tarefas e autorizados após devido processo licitatório, devidamente instruído em suas fases interna e externa. Este contexto reclama soluções criativas, financeiramente sustentáveis e harmônicas à melhor tecnologia de mobilidade disponível, tal como é o caso dos ônibus de trânsito rápido (BRT).

Trata-se, o BRT, de tecnologia de operação de serviços de transporte público com reconhecida boa relação de custo-benefício: transporta mais passageiros do que um ônibus convencional, ao mesmo tempo em que exige custos operacionais e de instalação bem inferiores ao de um sistema metroviário⁵.

E assim como hodiernamente reclamam operações de ônibus convencionais – porém, na integralidade de operação, e nesse ponto diferenciado dos convencionais em que muitas vezes os pontos de embarque e desembarque são comumente demarcados por simples sinalizações ou assentos e abrigos demarcados na calçada, - a boa e efetiva operação de um

³ Nery Junior, Nelson; Nery, Rosa Maria de Andrade. **Direito de Transportes**. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020. p. 45.

⁴ Nery Junior; Nery. Op. cit. p. 53.

⁵ V. FOLHA DE S. PAULO. **'Made in Brazil', BRT virou modelo internacional apostando no custo-benefício**. Disponível em: <<https://temas.folha.uol.com.br/e-agora-brasil-transporte-urbano/brt/made-in-brazil-brt-virou-modelo-internacional-apostando-no-custo-beneficio.shtml>>. Acesso em: 10 mai. 2020.

sistema BRT depende, significativamente, do adequado funcionamento de suas estações.

Primeiramente, porque – como regra - nos sistemas BRT a cobrança da tarifa é feita na entrada da estação, e não no próprio ônibus, o que agiliza o processo de embarque e desembarque de passageiros. Além disso, sob contornos estruturais, o piso da plataforma e o do ônibus devem estar alinhados ao mesmo nível, enquanto as portas (deslizantes e automáticas) somente abrem quando o ônibus BRT está parado na estação. E ainda, é de se ressaltar que uma única estação, no meio da pista, é o ideal a servir os dois sentidos da via. Essas medidas, além de diminuir o custo de implementação do sistema, agilizam de maneira elevada o embarque e desembarque de passageiros, diminuindo os tempos de percurso e contribuindo para maior conforto desses usuários⁶.

Por essas razões, torna-se clarividente que o adequado funcionamento de um sistema de BRT exige um efetivo esforço de garantir a devida segurança dos usuários nessas estações. Caso contrário, o próprio funcionamento desse sistema de serviço público, bem como as razões que justificam sua implementação, restam comprometidas.

Essa relação de correlação dinâmica entre o transporte e a segurança, ainda que seja de fácil constatação e maximizada em se tratando de sistema de transporte público BRT, encontra um componente de complexidade no caso da realização desses serviços por meio de concessão ou parceria público-privada. É que uma vez sendo os serviços integrados sobre os BRT operados por parceiro privado, a quem caberia garantir a segurança dos usuários e dos colaboradores e funcionários incumbidos à execução desses serviços? A quem caberia a proteção pela integridade dos bens vinculados à concessão? E ainda, caso a concessionária dos serviços se incumba ao zelo pela devida segurança nas estações, quais seriam os limites de atuação de seus profissionais?

⁶ Cf. FOLHA DE S. PAULO. Op. cit.

Haja vista que para tais indagações não estão oferecidas respostas prontas e pré-definidas pelo ordenamento jurídico brasileiro, as próximas linhas estampadas nesse parecer de opinião jurídica terão por propósito deslindar essas questões, à luz e aos limites das determinações da Constituição Federal e da legislação nacional e local regente sobre as matérias.

II. A SEGURANÇA COMO DIREITO FUNDAMENTAL DOS USUÁRIOS E COMO REQUISITO DE VERIFICAÇÃO DA ADEQUABILIDADE DO SERVIÇO PÚBLICO PRESTADO

No contexto dos elementos fáticos e jurídicos que se desdobram sobre a questão apresentada, a segurança carrega, em si, uma instrumentalidade que se manifesta de vários formatos jurídicos. Analisaremos, primeiramente, aquela que traz em seu bojo um componente de grande potencial de impacto social: como direito fundamental dos usuários do sistema BRT e como requisito de verificação da adequabilidade do serviço público prestado.

Ainda que a segurança esteja estampada no texto da Constituição brasileira em diversos dispositivos, e mesmo em seu próprio preâmbulo, é na redação do artigo 6º que adquire seu componente jusfundamental de *status positivus*. É nesse momento que se assume enquanto direito fundamental social.

Em profícua monografia em que se debruça sobre o tema, Pedro Ivo de Sousa defende ser incabível entender que o direito fundamental à segurança pública possa pertencer somente ao Estado ou a um grupo de pessoas. Segundo sua própria lição, “*qualquer análise sincera sobre as*

*dimensões dos direitos fundamentais constará a imprescindibilidade do direito à segurança pública em todas elas*⁷.

Tal argumentação reforça a correlação dinâmica que a segurança tem perante o próprio direito fundamental social ao transporte e serve de algum amparo à investigação das atribuições das concessionárias de transporte perante a questão da segurança.

Primeiramente, que a noção de segurança pública que aqui se encontra sob análise não é a segurança enquanto serviço público *per se*. Em outras palavras, não se trata, de uma relação jurídico-administrativa que tem por finalidade a satisfação social da segurança dos indivíduos que produzem a sociabilidade do Rio de Janeiro. O que é realizado pelos órgãos e pelas instituições próprias e é absolutamente indelegável. Trata-se, aqui, da análise sobre o dever obrigacional de realização da segurança em instalações e infraestruturas que guarnecem o sistema de prestação de um serviço específico e delimitado.

A noção de segurança a ser levada em conta nesse aspecto é enquanto condição para a adequada execução, portanto, dos serviços de transporte BRT. O que não lhe retira, todavia, a sua natureza de direito fundamental que assevera a obrigação, seja pelo Poder Concedente, seja pelo Concessionário do serviço, de lhe conferir a devida prestação.

Ainda que assim não possa ser considerado como esgotável em si mesmo no escopo da presente análise, o direito fundamental à segurança traz, aqui, inarredáveis imposições que reclamam prestações positivas que lhe permitam ser realizado.

Diante desses elementos, é de se observar que as atividades inerentes aos serviços de transporte público operadas por concessionária,

⁷ SOUSA, Pedro Ivo de. A participação do Município e da sociedade na concretização do direito fundamental à segurança pública no paradigma constitucional brasileiro do estado democrático de direito. **Fórum Municipal & Gestão das Cidades** – FMGC, Belo Horizonte, ano 4, n. 14, p. 69-85, abr./jun. 2016. p. 82-83.

vencedora de licitação para a contratação, tem atuação condicionada às exigências impostas pelas necessidades do maior interesse público⁸. As obrigações da concessionária perante a execução dos serviços devem ser fixadas contratualmente e amparadas na Constituição Federal e na legislação vigente, bem como nas exigências específicas que demandam o contexto fático sobre a pactuação celebrada.

A adequada prestação de um serviço público não se esgota nos elementos formais que lhe condicionam. Ou seja, não basta simplesmente que um sistema de transporte BRT seja implementado e executado. Para além disso, a fruição desses serviços deve atender aos índices qualitativos fixados contratualmente e que devem atender, pelo menos, os requisitos de adequabilidade dos serviços públicos descritos no artigo 6º, § 1º, da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a Lei das Concessões. A ver:

Art. 6º: Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º: Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, **SEGURANÇA**, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. (destaque nosso)

A título ilustrativo, destaca-se ainda que o mesmo dispositivo foi replicado pela Lei Complementar nº 37, de 14 de julho de 1998, que dispõe sobre a delegação e a prestação de serviços públicos no âmbito do Município do Rio de Janeiro.

Art. 7º - Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei Complementar, nas normas pertinentes e no respectivo contrato de concessão ou de permissão.

§ 1º - Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, **SEGURANÇA**, atualidade, generalidade, modicidade e cortesia na sua prestação e que atenda à regulamentação específica estabelecida pelo Poder Público. (destaque nosso)

Assim, a segurança assume aqui um outro (segundo) componente de valor social: o de critério de verificação de adequabilidade do serviço público concedido.

⁸ NERY JUNIOR; NERY. Op. cit. p. 55.

Quando a exploração, execução e adequada operação de um serviço público é delegada a um determinado parceiro privado após devido processo licitatório, incumbe-se ele, seja um parceiro individual ou seja organizado em consórcio, os máximos esforços possíveis ao adequado cumprimento de suas obrigações.

Em se tratando de concessões de serviços e parcerias público-privadas⁹, cumpra ao concessionário a mobilização de todos os recursos essenciais à adequada prestação dos serviços, o que inclui, evidentemente, as questões sobre a segurança.

Mesmo porque, as concessões, em sentido lato, são instrumentos de que dispõe a administração pública para a otimização do desempenho de suas funções. E, dessa forma, as atribuições de uma concessionária podem ir além da simples execução técnico-operacional sobre os serviços, perpassando por atribuições que auxiliam o Poder contratante à máxima eficiência no cumprimento das tarefas institucionais sobre a matéria delegada.

Em suas já clássicas lições sobre o tema, Floriano de Azevedo Marques Neto defende que o instituto da concessão *“remete a um instrumento de cometimentos públicos, que compreende a concessão de serviços públicos, sem dúvida, mas é muito mais amplo que essa modalidade”*. Segundo o festejado autor, a concessão:

É o instituto jurídico pelo qual o Poder Público pactua transferir a um particular um plexo de direitos (prerrogativas) e obrigações que lhes são originalmente atribuídas, não se despojando, porém, nem da obrigação concernente, nem das prerrogativas relacionadas com essa utilidade (bem, serviço, atividade) pública. [...] É exatamente por essa pluralidade de objetos é que não parece fazer sentido nem a preconização de um único regime para todas as possíveis concessões, nem, muito menos, o critério de identificação da concessão com base na verificação dos caracteres de uma dada espécie.¹⁰

⁹ Ainda que no direito brasileiro “Concessões comuns” sejam tratadas de maneira distinta de parcerias público-privada, haja vista haverem dois diplomas distintos sobre os institutos, a Lei 8.987/1995 e a Lei 11.079/2004, utiliza-se aqui a “Concessão em sentido amplo”, que considera a “concessão comum”, a “concessão patrocinada” e a “concessão administrativa” como espécies do gênero “Concessão”.

¹⁰ MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. **Concessões**. Belo Horizonte: Fórum 2015. p. 158.

Parece-nos assim, restar inequívoco a veemente obrigação atribuída às próprias concessionárias, de que os serviços sejam prestados com a máxima segurança possível.

Surge, no entanto, outra peculiaridade de salutar relevo. É que, a segurança, no caso de serviço de transporte público por sistema BRT operado por particular, tem também suas duas vertentes claramente distintas.

II.I DA SEGURANÇA TÉCNICO-OPERACIONAL COMO PRESSUPOSTO DA ADEQUADA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS PRESTADOS PELA CONCESSIONÁRIA

A primeira delas tem natureza técnico-operacional e se constitui como inafastável pressuposto à execução dos serviços pela concessionária. Sobre esse aspecto da segurança, recai seu dever em realizar constantemente a manutenção dos bens vinculados à operação dos serviços, como os ônibus e as infraestruturas das estações; a execução dos serviços de acordo com as normas técnicas sobre eles vigentes; a capacitação profissional dos funcionários e colaboradores responsáveis à operação, dentre outros que garantem o adequado cumprimento das tarefas operacionais do sistema de interesse público operado pelo particular.

II.II DO COMPONENTE SOCIAL-PRESTACIONAL DA SEGURANÇA SOBRE OS SERVIÇOS OPERADOS POR CONCESSIONÁRIA E OS DESDOBRAMENTOS JURÍDICO-ADMINISTRATIVAS DE UMA POSSÍVEL SEGURANÇA PRIVADA

A segunda vertente, porém, tem seu componente de ordem social e assume algumas nuances mais sensíveis. Conforme dados levantados pelo Instituto de Segurança Pública do Governo do Estado do Rio de Janeiro (ISP), somente no ano de 2019 houve quase oito mil furtos e mais

de quinze mil roubos em veículos de transporte coletivo na região metropolitana do Rio de Janeiro¹¹.

Tais índices demonstram que, no caso específico do Rio de Janeiro, a segurança sobre os serviços que visam cumprir a realização do direito fundamental ao transporte, vai além de seu aspecto técnico-operacional. O serviço público não é adequado se durante sua fruição o seu usuário possa vir a ser vítima da criminalidade urbana que acomete as cidades brasileiras, mas que não deve ser levada enquanto um problema de ordem moral, mesmo por conta da sua multiplicidade de formas e origens.

Nesse contexto, a primeira questão a ser levada em consideração é que a concessionária dos serviços componentes do sistema BRT deve fazer uso da melhor tecnologia disponível à prevenção da segurança aos seus usuários durante a execução dos serviços. Sobre isso, cita-se aqui apenas para referências exemplificativas, a instalação de câmeras de segurança nos veículos e nas estações, a manutenção de uma central de inteligência que compile, armazene e categorize dados sobre a operação e o oferecimento de recursos tecnológicos aos próprios usuários, como, por exemplo, aplicativos para *smartphones* que forneçam dados em tempo real sobre a chegada e partida dos veículos em cada uma das estações.

Outro componente desse viés da segurança sobre os serviços de sistema de transporte BRT é sobre a disponibilização da infraestrutura adequada à sua realização. É do escopo desses serviços, que tanto os veículos como as estações de embarque e desembarque de passageiros sejam devidamente iluminadas, guarnecidas com placas de informações sobre os serviços e mapas locais, além de outros componentes que sejam eficazes à majoração da sensação de segurança e bem-estar dos cidadãos durante a utilização dos serviços.

¹¹ Fonte: **ISP dados**. Instituto de Segurança Pública. Governo do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.ispvisualizacao.rj.gov.br/>. Acesso em: 10 mai. 2020.

II.III DO DIREITO SUBJETIVO DA CONCESSIONÁRIA PROMOVER A SEGURANÇA PATRIMONIAL DOS BENS VINCULADOS À CONCESSÃO

A segurança como direito social, assume também o seu viés de natureza individual, que se manifesta no direito subjetivo de que dispõem as pessoas físicas e jurídicas de se utilizarem de todas as formas lícitas possíveis para a proteção seus bens.

Ainda que o regime sobre os bens vinculados à concessão deva ser minuciosamente detalhado no contrato de delegação dos serviços, a manutenção pela boa condição do patrimônio que integra o conjunto de bens do sistema operacional é de interesse tanto do Poder concedente como da Concessionária, e guarda estreita relação com a dimensão técnico-operacional da segurança sobre serviços públicos.

Trata-se, nesse caso, de uma típica situação que os respeitados catedráticos da Universidad Complutense de Madrid, Eduardo García de Enterría e Tomás-Ramón Fernández denominam como o “entrecruzamento do direito administrativo com o direito privado”¹², que exige interpretações e formulações jurídicas que não se esgotam na divisão enciclopédica da ciência do direito, mas que exige uma teleologia que analise globalmente o sistema jurídico no qual a relação se insere.

Nesse contexto, é de se salientar aqui a Lei Federal nº 7.102, de 20 de junho de 1983, que dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores, além de dar outras providências.

Chama-nos a atenção, a redação de seu artigo 10, inciso I, que defina a segurança privada na seguinte forma:

¹² Cf. GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo; FERNÁNDEZ, Tomás-Ramón. **Curso de Derecho Administrativo** I. Madrid: Civitas Ediciones, 2000. p. 61.

Art. 10. São considerados como segurança privada as atividades desenvolvidas em prestação de serviços com a finalidade de:
I - Proceder à vigilância patrimonial das instituições financeiras e de outros estabelecimentos, **PÚBLICOS OU PRIVADOS**, bem como a segurança de pessoas físicas.

Conforme se verifica, o dispositivo prevê expressamente a possibilidade de ação de serviço de segurança privada em estabelecimentos públicos, como é o caso das estações de embarque e desembarque de passageiros BRT, o que encerra, em termos legislativos, a discussão sobre a possibilidade ou não da realização da contratação cuja viabilidade é objeto da análise central deste parecer, resistindo, no entanto, as dúvidas quanto aos limites da atuação desse efetivo privado de segurança.

Há, dessa forma, um componente secundário que reside numa seara ainda mais sensível. Trata-se da possibilidade ou não de que a concessionária contrate serviço particular de segurança para atuação nas estações de embarque e desembarque de passageiros. E ainda, caso seja verificada essa possibilidade, restaria evidenciar quais seriam os limites da execução desses serviços? Poderia, por exemplo, profissionais armados de segurança privada atuar à vigilância sobre a segurança dos usuários e trabalhadores envolvidos no sistema de transporte BRT na cidade do Rio de Janeiro?

Inexistindo qualquer impedimento legal que inviabilize questão de tão elevado interesse público, a resposta imediata parece-nos positiva. Cumpre, no entanto, ressalvada tamanha sensibilidade jurídico-administrativa que paira sobre a questão, analisar mais detidamente as nuances que se envolvem nesse entendimento, a fim de que sejam apontados características elementares e limites de atuação profissional dos agentes envolvidos à prestação dessa segurança.

III. DOS LIMITES À EXECUÇÃO DA SEGURANÇA NAS ESTAÇÕES DO SISTEMA BRT PELA CONCESSIONÁRIA OU POR EMPRESA POR ELA CONTRATADA

Os limites acerca da atuação dos serviços de segurança a serem contratados para vigilância e proteção nas estações do sistema BRT, podem ser divididos em duas vertentes: uma de ordem físico-territorial, e outra sobre seus limites funcionais.

Sobre os limites físico-territoriais, é de simples constatação que estes serviços de segurança não podem exceder ao Município do Rio de Janeiro, cabendo uma minúcia maior à análise sobre a vinculação ao objeto pelo qual se almeja a contratação de segurança privada, qual seja: prestação de serviços de segurança e vigilância nas estações do sistema BRT operados na cidade do Rio de Janeiro.

Desse modo, é de se atentar que em seus limites físico-territoriais, a execução desses serviços abrange apenas a preservação da segurança nas instalações próprias das infraestruturas componentes nas estações BRT. Qualquer iniciativa ostensiva, por parte dos profissionais encarregados a essa prestação, para além desses limites, deve ser considerada como desvirtuada das condicionantes que ensejaram sua contratação.

Por outro lado, a questão assume maior complexidade quando encontra seu lugar no bojo dos limites funcionais dessa segurança prestada por particulares. É que, nesse contexto, alguns questionamentos podem ser apontados sobre como e em que medida se daria a atuação dos agentes por ela encarregados. Essa ação seria ostensiva ou meramente orientativa? Poderiam, eles, por exemplo, portar armas de fogo para agirem em legítima defesa?

Para elucidação dessas questões, é necessário que se faça uma análise pormenorizada da legislação brasileira vigente sobre temáticas correlatas, de modo que a ausência de previsão legislativa específica seja sanada com analogias coerentes sobre tais imprecisões, por sua vez meramente aparentes. Além disso, cumpre também analisar situações sobre

serviços análogos, prestados por outros entes nos limites da estrutura federativa brasileira, a fim de que soluções constitucionalmente adequadas já empreendidas para demandas dessa natureza, forneçam horizontes sobre esses limites da atuação da segurança privada nas estações de embarque e desembarque de passageiros do sistema BRT no Município do Rio de Janeiro.

III.1 A PORTARIA Nº 3.233, DE 10 DE DEZEMBRO DE 2012, DA DIRETORIA GERAL DA POLÍCIA FEDERAL E A POSSIBILIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO DE SERVIÇO ORGÂNICO DE SEGURANÇA

Primeiramente, é de se destacar aqui a Portaria Nº 3.233, de 10 de dezembro de 2012, emitida pela Diretoria Geral da Polícia Federal, e que disciplina as atividades de segurança privada, armada ou desarmada, desenvolvidas pelas empresas especializadas, pelas empresas que possuem serviço orgânico de segurança e pelos profissionais que nelas atuam, bem como regula a fiscalização dos planos de segurança dos estabelecimentos financeiros.

Trata-se do ato normativo que mais minuciosamente regula os limites de atuação das equipes de segurança privada, sobretudo no que se refere à segurança armada, que logo em seu artigo 1º, § 3º, classifica as atividades de segurança privada entre as seguintes:

- I - Vigilância patrimonial: atividade exercida em eventos sociais e dentro de estabelecimentos, urbanos ou rurais, públicos ou privados, com a finalidade de garantir a incolumidade física das pessoas e a integridade do patrimônio;
- II - Transporte de valores: atividade de transporte de numerário, bens ou valores, mediante a utilização de veículos, comuns ou especiais;
- III - Escolta armada: atividade que visa garantir o transporte de qualquer tipo de carga ou de valor, incluindo o retorno da equipe com o respectivo armamento e demais equipamentos, com os pernoites estritamente necessários;
- IV - Segurança pessoal: atividade de vigilância exercida com a finalidade de garantir a incolumidade física de pessoas, incluindo o retorno do vigilante com o respectivo armamento e demais equipamentos, com os pernoites estritamente necessários; e
- V - Curso de formação: atividade de formação, extensão e reciclagem de vigilantes.

Numa primeira leitura sobre a classificação definida na citada Portaria redigida pela Polícia Federal, a segurança privada desempenhada

nas estações de embarque e desembarque de passageiros dos sistemas BRT consistiria na (i) vigilância patrimonial dos bens vinculados e indiretamente relacionados com a adequada execução e prestação dos serviços, além da; (ii) segurança pessoal com vistas a garantir a incolumidade física dos usuários dos serviços, dos funcionários e colaboradores da concessionária, responsáveis pela devida operação.

Tais atividades, nos termos da mesma Portaria, são passíveis de execução mediante segurança armada, desde que preenchidos os requisitos definidos no mesmo ato normativo para cadastramento das empresas especializadas. Os elementos constitutivos e condicionais do exercício de vigilância patrimonial por empresas especializadas estão disciplinados entre os artigos 4º e 19 da referida Portaria. Quanto à segurança pessoal, entre os artigos 69 e 73¹³.

Entretanto, há, ainda, a possibilidade de que a empresa concessionária dos serviços sobre o sistema BRT constitua aquilo que se denomina como Serviço Orgânico de Segurança, que consiste numa modalidade de segurança patrimonial exercida pela própria empresa prestadora dos serviços. Isto é, sem a necessidade de que seja realizada a contratação perante uma terceira empresa especializada em segurança privada.

Essa modalidade pode gerar efetivos ganhos de escala sobre a prestação dos serviços, além de possibilitar uma modelagem que considere as particularidades e desafios sobre a segurança nas estações de embarque e desembarque de passageiros do sistema BRT. Exige uma série de cuidados específicos a serem observados.

¹³ A Portaria Nº 3.233, De 10 de Dezembro de 2012, editada pela Diretoria Geral da Polícia Federal pode ser integralmente acessada através do seguinte endereço eletrônico: <<http://www.pf.gov.br/servicos-pf/seguranca-privada/legislacao-normas-e-orientacoes/portarias/portaria-3233-2012-2.pdf/view>>

Conforme determinam os artigos 91 e 92 da Portaria nº 3.233 da Polícia Federal, são requisitos para autorização do serviço orgânico de segurança, os seguintes itens:

Art. 91. A empresa que pretender instituir serviço orgânico de segurança deverá requerer autorização prévia ao Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada, mediante o preenchimento dos seguintes requisitos:

I - exercer atividade econômica diversa da vigilância patrimonial e transporte de valores;

II - utilizar os próprios empregados na execução das atividades inerentes ao serviço orgânico de segurança;

III - comprovar que os administradores, diretores, gerentes e empregados que sejam responsáveis pelo serviço orgânico de segurança não tenham condenação criminal registrada; e

IV - possuir instalações físicas adequadas, comprovadas mediante certificado de segurança, observando-se:

a) dependências destinadas ao setor operacional, dotado de sistema de comunicação;

b) sistema de alarme ou outro meio de segurança eletrônica, conectado com a unidade local da polícia militar, civil ou empresa de segurança privada; e

c) local seguro e adequado para a guarda de armas e munições.

Parágrafo único. Os requisitos do inciso IV, alíneas "a" e "b", poderão ser dispensados pelo DREX tendo em vista as peculiaridades da empresa solicitante, tais como número de vigilantes, extensão da área, porte das instalações, natureza da atividade e sua localização.

Art. 92. As empresas que desejarem constituir serviço orgânico em filial ou outras instalações na mesma unidade da federação onde houver um estabelecimento da empresa já autorizado não necessitarão de nova autorização do Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada, devendo requerer autorização de funcionamento à Deesp ou CV, não necessitando de vistoria no caso de dispensa de certificado de segurança, conforme os termos do art. 93.

§1º: As filiais relacionadas no caput precisam comprovar apenas os requisitos relativos às suas instalações físicas, ressalvados os casos de dispensa de certificado de segurança previstos no art. 93.

§ 2º: São consideradas outras instalações aquelas que não possuem CNPJ próprio e onde poderão ser guardadas, no máximo, cinco armas, como imóveis da empresa e residências de seus sócios ou administradores.

§ 3º: A revisão de autorização de funcionamento da empresa acarretará a revisão de todas suas instalações na mesma unidade da federação, necessitando das filiais, apenas, a renovação do certificado de segurança, se houver.

§ 4º: As filiais a serem abertas em unidade da federação onde a empresa ainda não tiver autorização de funcionamento deverão preencher todos os requisitos exigidos por esta Portaria para atividade pretendida.

Conforme determina, o art. 97, § 1º, da Portaria nº 3.233, a atividade de vigilância patrimonial exercida pelos serviços orgânicos de vigilância é restrita aos limites dos estabelecimentos da empresa que lhes tenha implementado. Em se tratando de empresa concessionária de serviço

público, esses limites são aplicáveis às infraestruturas que compõem o escopo da concessão.

Dessa forma, no caso de concessão de serviços de transporte público coletivo de passageiros pelo sistema BRT, o serviço orgânico de segurança é indubitavelmente estendido às estações de embarque e desembarque de passageiros.

Assim, no contorno dos limites definidos pela mesma Portaria da Polícia Federal nº 3.233/2012, é plenamente concebível a implementação de segurança armada visando o melhor atendimento dos usuários nessas estações dos veículos BRT, o que se afirma e se condiciona pela redação do artigo 114 do referido ato normativo:

Art. 114. As empresas de segurança especializadas e as que possuem serviço orgânico de segurança somente poderão utilizar as armas, munição, coletes de proteção balística e outros equipamentos descritos nesta Portaria, cabendo ao Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada, autorizar, em caráter excepcional e individual, a aquisição e uso pelas empresas de outras armas e equipamentos, considerando as características estratégicas de sua atividade ou sua relevância para o interesse nacional.

§ 1º: As empresas de vigilância patrimonial poderão dotar seus vigilantes, quando em efetivo serviço, de revólver calibre 32 ou 38, cassetete de madeira ou de borracha, e algemas, vedando-se o uso de quaisquer outros instrumentos não autorizados pelo Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada.

§ 2º: As empresas de transporte de valores e as que exercerem a atividade de escolta armada poderão dotar seus vigilantes de carabina de repetição calibre 38, espingardas de uso permitido nos calibres 12, 16 ou 20, e pistolas semi-automáticas calibre .380 e 7,65 mm, além dos instrumentos previstos no § 1º.

§ 3º: As empresas que exercerem a atividade de segurança pessoal poderão dotar seus vigilantes de pistolas semi-automáticas calibre .380 e 7,65 mm, além do previsto no § 1º.

§ 4º: As empresas de curso de formação poderão adquirir todas as armas e munição previstas neste artigo, bem como material e petrechos para recarga.

§ 5º: As empresas com serviço orgânico de segurança poderão adquirir as armas e munição previstas para as empresas de vigilância patrimonial e as de transporte de valores, conforme a autorização que possuir.

§ 6º: As empresas de vigilância patrimonial e as que possuem serviço orgânico de segurança poderão, excepcionalmente, adquirir carabinas de repetição calibre 38, conforme as características da área vigiada, ouvida a Delesp ou CV a critério da CGCSP.

§ 7º: As empresas de transporte de valores deverão, e as demais empresas de segurança privada poderão dotar seus vigilantes de coletes de proteção balística, observando-se a regulamentação específica do Comando do Exército.

§ 8º: Cada veículo de transporte de valores ou de escolta armada deve contar com uma arma curta para cada vigilante e, no mínimo, uma arma longa para cada dois integrantes da guarnição.

§ 9º: As empresas de segurança privada poderão dotar seus vigilantes de armas e munição não-letais e outros produtos controlados, classificados como de uso restrito, para uso em efetivo exercício, segundo as atividades de segurança privada exercidas.
§ 10. Nas atividades de vigilância patrimonial e segurança pessoal, as empresas poderão dotar seus vigilantes das seguintes armas e munições não-letais de curta distância - até dez metros:

I - espargidor de agente químico lacrimogêneo (CS ou OC) de até 70g, em solução (líquido), espuma ou gel; e

II - arma de choque elétrico de contato direto e de lançamento de dardos energizados;

§ 11. Nas atividades de transporte de valores e escolta armada, as empresas poderão dotar seus vigilantes das seguintes armas e munições não-letais, de média distância - até cinquenta metros - e outros produtos controlados:

I - espargidor de agente químico lacrimogêneo (CS ou OC) de até 70g, em solução (líquido), espuma ou gel e outras substâncias de utilização similar, autorizadas por portaria do Coordenador-Geral de Controle de Segurança Privada, desde que seu uso na atividade de segurança privada seja permitido pelo Exército Brasileiro ou órgão competente;

II - arma de choque elétrico de contato direto e de lançamento de dardos energizados;

III - granadas fumígenas lacrimogêneas (CS ou OC) e fumígenas de sinalização;

IV - munição no calibre 12 lacrimogêneas de jato direto;

V - munição no calibre 12 com projéteis de borracha ou plástico;

VI - lançador de munição não-letal no calibre 12;

VII - máscara de proteção respiratória modelo facial completo; e;

VIII - filtros com proteção contra gases e aero-dispersóides químicos e biológicos.

§ 12. As armas de fogo e sua munição, as armas não letais e sua munição e outros produtos controlados com prazo de validade expirado não poderão ser utilizados ou reconicionados, devendo ser entregues ao Exército Brasileiro para destruição.

§ 13. As armas de fogo em utilização pelos vigilantes da empresa devem estar sempre acompanhadas de cópia autenticada do respectivo registro.

Inobservadas essas condições técnicas, a implementação do programa de segurança orgânica privada armada pela concessionária nas estações de embarque e desembarque de passageiros do sistema BRT, restará prejudicado, injustificado e inviabilizado, ensejando inegável impedimento à sua execução.

Vale ressaltar, ainda, que a implementação dessa segurança orgânica privada a ser criada *ad hoc* à proteção da incolumidade física das pessoas usuárias dos serviços e dos bens vinculados à concessão, depende de prévia autorização da Polícia Federal e dos seus respectivos órgãos internos de fiscalização. Depende, também, de cláusula autorizativa no termo contratual celebrado com o Poder Concedente ou, quando for o caso, de expressa autorização legislativa.

IV. DA POSSIBILIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO DE SEGURANÇA ARMADA NAS ESTAÇÕES BRT PELO PODER CONCEDENTE

Existe também a possibilidade da implementação da segurança armada nas estações BRT por iniciativa do próprio Poder Concedente, e que pode ser executado por duas vias diversas: (i) a partir da mobilização de contingente da Guarda Municipal do Rio de Janeiro (GM-Rio) para esta finalidade específica, ou (ii) pela realização de procedimento licitatório para contratação de empresa especializada para segurança armada nas estações BRT.

A mobilização de contingente da GM-Rio para este fim específico, não supre alguns desafios que são colocados à execução orgânica da segurança armada por funcionários capacitados e vinculados à própria concessionária. Isso porque, ainda que às guardas municipais seja permitido a utilização de armas de fogo, nos termos do art. 16 da Lei Federal nº 13.022, de 8 de agosto de 2014, denominada como Estatuto Geral das Guardas Municipais, suas atribuições institucionais são diversas das pretendidas à preservação da segurança e da incolumidade pública nessas estações BRT.

Conforme descreve o artigo 1º, § 1º, da Lei Municipal nº 1.887, de 27/07/92, em conformidade com as alterações conferidas pela Lei Municipal 2.612, de 23/12/97, são funções institucionais da Guarda Municipal do Rio de Janeiro:

- I- A proteção dos bens, serviços e instalações municipais do Rio de Janeiro, incluídos os de sua administração direta, indireta e fundacional;
- II- A fiscalização, organização e orientação do tráfego de veículos em todo território municipal, observadas estritamente as competências municipais;
- III- A orientação à comunidade local quanto ao direito de utilização dos bens e serviços públicos;
- IV- A proteção ao meio ambiente, ao patrimônio histórico cultural, ecológico e paisagístico do município;
- V- O apoio e orientação aos turistas brasileiros e estrangeiros;
- VI- A colaboração em caráter excepcional com as operações de defesa civil do município;
- VII- Estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento de trânsito, no âmbito do município;

- VIII- Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito da competência do município;
- IX- Executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as penalidades de advertência por escrito e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores;
- X- Executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis relativas por infrações de circulação, estacionamento e parada, previstas no Código Nacional de Trânsito;
- XI- Executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, notificando os infratores;
- XII- Participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Ainda que as funções institucionais da GM-Rio não sejam incompatíveis com o exercício da segurança armada nas estações de BRT, o deslocamento de contingente para esta finalidade resultaria em déficits sobre áreas em que sua atuação é essencial, como a fiscalização do trânsito na metrópole carioca, a elaboração de planos de defesa civil, e a proteção do patrimônio municipal. Atribuições de igual valor social à própria segurança nas estações de BRT. Dessa forma, essa possibilidade - aqui referida apenas para fins ilustrativos – acarretaria sobrelevados ônus ao Município, que se encontraria obrigado à realização de concursos públicos e posteriores treinamentos para suprir a demanda.

Por outro lado, existe a possibilidade de que o Município contrate empresa especializada de segurança armada para operação nas estações BRT, mediante devido processo licitatório. É o que fez, por exemplo, a Prefeitura de Belo Horizonte.¹⁴

Embora essa modalidade contratual tenha um curto prazo de execução fixado e sua operação e treinamento não permita considerar as particularidades fáticas que conformam o escopo dos serviços do sistema BRT no Município do Rio de Janeiro, inexistente qualquer óbice jurídico-legal ao seu procedimento. Cabe, no entanto, ao Poder Concedente analisar a

¹⁴ Cf. ESTADO DE MINAS. Prefeitura vai contratar segurança armada para estações do BRT/Move. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/10/10/interna_gerais,578383/prefeitura-vai-contratar-seguranca-armada-para-estacoes-do-brt-move.shtml> Acesso em 11 mai. 2020.

metodologia contratual mais adequada à prestação dos serviços pretendidos, observando-se, evidentemente, o maior interesse público dos usuários.

V – A INDICAÇÃO PELA CONVENIÊNCIA E PELA PRECAUÇÃO

É de conhecimento notório no âmbito jurídico a diferença entre juízos de legalidade e os de conveniência e oportunidade.

No caso apontamos que há juridicidade na prestação dos serviços por terceiros contratados pela Concessionária ou pelo Poder Concedente, e ainda por da implantação do modelo de segurança orgânica pela própria Concessionária.

Os juízos de conveniência e oportunidade, é bom que se diga, não estão isentos de sujeição à juridicidade, por diversos aspectos, dentre eles o da sujeição aos princípios jurídicos que regem a atividade administrativa.

Para o caso nos parece de extrema relevância a aplicação do princípio da precaução, tão conhecido no seio do direito ambiental, mas também regente das atividades administrativas, como já destacado pela melhor doutrina:

O princípio da precaução não é exclusividade do Direito Ambiental; precede-o o Direito Administrativo acolhendo a precaução para além da prevenção como um de seus princípios envolvendo a polícia administrativa, a responsabilidade civil do Estado, a regulação de atividades econômicas, o controle administrativo, o serviço público etc. ligado que é à discricionariedade e à eficiência¹⁵.

O princípio da precaução é traduzido pela necessidade de a Administração se portar de modo a evitar a ocorrência de problemas e de eventos danosos, e segundo o já citado Wallace Paiva Martins Júnior:

(..), o princípio da prevenção “estatui que a Administração Pública, ou quem faça as suas vezes, na certeza de evento danoso, tem a obrigação de evitá-lo, desde que no rol de suas atribuições competências e possibilidades orçamentárias”, vedando

¹⁵ MARTINS JUNIOR, Wallace Paiva. Princípios Jurídicos de Direito Administrativo, Ambiental e Urbanístico e o Princípio de Precaução. Revista Justitia do MPSP n. 204-206, pág. 349.

“invocar meros juízos de conveniência ou oportunidade em sentido contrário”. Sua base é um estado de certeza sobre o resultado gravoso¹⁶.

A precaução tem aplicação aqui específica visando evitar conflito de gerenciamento nas atividades gerais de segurança pública, sob tutela do Estado, e de segurança privada, na possibilidade de ser gerida pelo privado (Concessionária). A complexidade do sistema de segurança do Rio de Janeiro requer, no nosso entender, gerenciamento unificado no Poder Público, ainda que sob execução privada.

Não seria o caso de se exigir essa unicidade de gerenciamento se estivéssemos a tratar de uma singela segurança privada. Mas não é o caso. O projeto em voga é um sistema de transporte que tem pretensão de comportar mais de 500 mil usuários, com dados fáticos e ocorrências muito assemelhadas a de um Município de grande porte.

É muito possível, inclusive, que tenha sido esse uns dos motivos que levaram a adoção do modelo de contratação de terceiros pelo Poder Público no caso do BRT de Belo Horizonte.

VI. CONCLUSÕES E PARECER

Diante dos elementos de ordem fática e jurídico-legal aqui apontados, compete-nos evidenciar e concluir o que segue:

1. O direito fundamental social ao transporte reserva uma correlação dinâmica com o direito fundamental à segurança. Sem o segundo, não há que se falar em adequada efetivação do primeiro.

2. A segurança como requisito de verificação da adequabilidade de serviço público prestado por concessionário abrange tanto a categoria técnico-operacional, como a categoria social-prestacional.

¹⁶ Idem, pág. 362

Enquanto a primeira é componente da execução dos serviços, a segunda exige ações positivas que envolvem esforços fáticos que, muitas vezes, transcendem o próprio escopo dos serviços concedidos;

3. A implementação de sistema de segurança armada nas estações BRT é justificada pela importância que as estações de embarque e desembarque ocupam na operação deste modal, de modo a proteger a incolumidade física e o maior interesse de seus usuários, colaboradores e prestadores do serviço, além da proteção ao patrimônio vinculado à execução dos serviços;

4. Nos termos da Portaria nº 3.233/2012, da Polícia Federal, tanto a contratação de segurança armada como a implementação da segurança armada nas estações de embarque e desembarque de passageiros do sistema BRT através de *serviço orgânico de segurança* implementado pela própria concessionária são possíveis juridicamente; não obstante considerarmos mais conveniente que o controle dessa atividade esteja sob a tutela imediata do poder central do estado.

5. Caso a implementação dessa segurança armada seja realizada pelo Município, a modalidade mais adequada é a contratação de empresa terceirizada, exclusivamente para este fim. A mobilização de contingente da Guarda Municipal para a consecução desses objetivos agravaria a já sobrecarregada, porém honrosa, lista de atribuições e funções institucionais definidas à GM-RIO, além de seu rol de competências não suportar o exercício de umas das vertentes procurada.

6. Não obstante fuja a um mero juízo de legalidade, pensamos ser importante mencionar que nos parece mais oportuno, com uma vertente de atendimento ao princípio da precaução - que a tutela da atividade de segurança armada esteja sob a tutela direta do poder público central, sendo por esse único motivo que indicamos que a escolha recaia na hipótese de contratação de serviços particulares pelo Poder Concedente.

Dessa forma, ao que foi estampado e pelas conclusões acima descritas, não obstante a variedade de possibilidades, para a hipótese específica, opinamos **pela adoção da implementação de serviço de segurança armada nas estações de embarque e desembarque de passageiros do sistema de transporte coletivo via BRT, através da contratação de empresa de segurança privada, pelo Poder Concedente.**

Cumprе ressaltar, no entanto, que a implementação deve seguir estritamente as condições legais e determinações técnicas definidas na legislação federal local concernente, bem como na Portaria nº 3.233/2014, sob o risco de ilegalidade.

Esgotados os elementos técnico-jurídicos que conformam o escopo da consulta que nos foi honrosamente formulada, é o que parece, salvo melhor juízo.

São Paulo, 14 de junho de 2020.

JOSÉ RICARDO BIAZZO SIMON

Advogado inscrito na OAB/SP sob o n. 127.708 e Mestre em
Direito Administrativo pela PUC-SP

LEANDRO TEODORO ANDRADE

Advogado inscrito na OAB/SP sob o n. 349.688, Mestre em
Direito e Políticas Públicas pela UNESP e Doutorando em
Direito Econômico e Financeiro pela USP



4. Minuta do Edital

A minuta do Edital de Concessão é apresentada em arquivo em separado (Caderno D – Volume 2) de modo a facilitar a sua edição pelas equipes técnicas do Município.

5. Minuta do Contrato de Concessão

A minuta do Contrato de Concessão é apresentada em arquivo em separado (Caderno D – Volume 3) de modo a facilitar a sua edição pelas equipes técnicas do Município.