

# Relatório Consulta Pública do Edital de Operação

## Introdução

A Secretaria Municipal de Transportes realizou entre os dias 26 de dezembro de 2022 e 26 de janeiro de 2023 uma Consulta Pública sobre a minuta do edital de operação do Sistema BRT e seus anexos. A convocação para a Consulta Pública foi realizada no dia 26 de dezembro de 2022, em Diário Oficial (cf. Anexo 1).

Foram disponibilizados na página da licitação (<https://transportes.prefeitura.rio/licitacao-operacao-brt/>) em um documento PDF consolidado a minuta do edital, bem como seus 13 anexos (Minuta do Contrato, Termo de Referência, Glossário, Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes, Planejamento Operacional, Quadro de Indicadores de Desempenho, Especificação da Frota, Programa Mínimo de Garagens, Procedimentos de Inspeção e Manutenção, Responsabilidades sobre Terminais e Estações, Quadro de Infrações, Descritivo de ITS e Modelos de Cartas e Declarações). Adicionalmente, o estudo de Modelagem Econômico-Financeira e sua Planilha de Apoio foram disponibilizados como material de apoio aos documentos principais. Para o recebimento das contribuições, também foi disponibilizado um formulário online, que está reproduzido no Anexo 2.

Anexo à este relatório seguem:

ANEXO I: Convocação para Consulta Pública publicado em Diário Oficial

ANEXO II: Formulário online para recebimento das contribuições

ANEXO III: Relação das contribuições recebidas

## Resultado

Participaram da consulta pública 4 empresas, 5 consultores e 7 representantes da sociedade civil identificados conforme listagem a seguir.

- Empresas:
  - BRT Rio S/A
  - Viação Redentor
  - *Sistemas Operativos Móviles S.A.*
  - Transdev
  
- Consultores:
  - Trench Rossi e Watanabe
  - TRL Contabilidade do Futuro
  - Dal Pozzo Advogados
  - RBuild Empreendimentos e Participações
  - Engenheiro de Transportes-Consultor

- Sociedade Civil:
  - Fundação Coppetec
  - Grupo Metrópole
  - WRI BRASIL
  - 4 pessoas sem filiação a órgão ou instituição

Os participantes fizeram 481 contribuições entre comentários, sugestões e dúvidas que foram enviadas através do formulário online e diretamente por mensagem de email (pelo endereço operacao.brt.smtr.rio@gmail.com). Todas as contribuições recebidas foram categorizadas na Tabela 1 de acordo com cada um dos anexos que constituem a documentação de consulta. Todas as contribuições estão listadas no Anexo 3 deste documento.

**Tabela 1. Categorização das contribuições à Consulta Pública**

Fonte: Elaboração Própria

Documento	Total	Percentual
Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro	41	8,5%
Edital	92	19,1%
Minuta do Contrato	208	43,2%
Termo de Referência	29	6%
Glossário	5	1%
Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes	27	5,6%
Planejamento Operacional	2	0,4%
Quadro de Indicadores de Desempenho	33	6,9%
Especificação da Frota	10	2,1%
Programa Mínimo de Garagens	16	3,3%
Responsabilidades sobre Terminais e Estações	12	2,5%
Quadro De Infrações	1	0,2%
Descritivo de ITS	5	1%
<b>Total</b>	<b>481</b>	<b>100%</b>

## Consolidação de Contribuições

Do total das 481 contribuições, 29% foi acatado integralmente, 14% foi acatado parcialmente e 57% não foi acatado, seja por conflitar o interesse público ou a vantajosidade para a Administração, seja por já estarem contempladas nas condições do certame.

Esta seção apresenta a seguir um consolidado das contribuições recebidas agrupadas em grandes temas, bem como o seu tratamento adotado pelo poder público. A saber, estes grandes temas foram: *i)* critério de escolha, *ii)* garantia pública, *iii)* remuneração mínima, *iv)* terminais e estações, *v)* garagens e passivo ambiental, *vi)* acesso à informação, *vii)*

qualificação técnica e econômico-financeira, *viii*) contratação de seguro de casco para os ônibus e *ix*) modelagem econômico-financeira . Ao final do documento foram sumarizadas as principais alterações realizadas no edital e na minuta do contrato.

#### i. Critério de Escolha

Foi indicado por quatro empresas a preferência pelo critério de menor tarifa em vez do critério de maior outorga. Em linhas gerais, por um lado, as empresas alegaram que a outorga encareceria o projeto. Por outro, as empresas argumentaram que mesmo com o critério de outorga pode haver propostas altas que tornem inexecutável o contrato e prejudiquem a prestação do serviço. Foi solicitado também o parcelamento da outorga em um período mais longo do que o inicialmente previsto (3 anos).

A prática habitual do critério de escolha por menor tarifa, trouxe historicamente grandes desafios à manutenção da qualidade do serviço de transporte coletivo prestado. Isto porque a licitante vencedora poderá propor uma tarifa que não suporte os custos operacionais, para ganhar a licitação. Uma vez iniciada a concessão, há o risco que preste um serviço de baixa qualidade e que peça, portanto, um reequilíbrio do contrato, que tende a zerar os ganhos obtidos na licitação.

O critério de escolha atualmente proposto, de maior outorga, busca escolher o operador que consiga cumprir a operação em patamares pré-definidos tendo como base uma tarifa já avaliada e avalizada pelo Poder Concedente. O critério é ainda plausível pois não há grandes investimentos a serem realizados pela concessionária e portanto a outorga é medida suportável para a empresa vencedora. Desta forma, frente às solicitações recebidas, mantém-se o critério da outorga, mas, para propiciar maior facilidade aos licitantes, o Poder Concedente atualizou o parcelamento da outorga para 10 anos.

#### ii. Garantia Pública

As principais contribuições referentes à garantia pública foram voltadas à insegurança do arcabouço legal oferecido. Nesse sentido, algumas alternativas como a vinculação de receitas públicas por norma legal, a criação de uma conta depósito com valor da outorga, das receitas acessórias e outras fontes oriundas da concessão que estivesse estabelecida em nome de algum fundo garantidor municipal com personalidade jurídica e de natureza privada e/ou de alguma estatal garantidora não dependente foram algumas das sugestões recebidas durante a consulta pública.

Tendo em vista os prejuízos ao Município associados à criação de uma conta depósito cujo montante fique restrito, o Poder Concedente optou por outro caminho para aumentar a segurança dos potenciais licitantes. Para assegurar a compensação ao ente privado no caso de inadimplemento de subsídio por parte do Poder Concedente e manter a competitividade e atratividade da licitação, a Outorga será utilizada como compensação de crédito de subsídio. Ou seja, em caso de inadimplemento por parte do Poder Concedente do subsídio devido à Concessionária, o valor inadimplido será descontado da parcela anual da Outorga subsequente.

### iii. Remuneração Mínima

A solicitação por uma remuneração mínima, como forma de manter os custos fixos da concessionária, foi um ponto requisitado por 3 potenciais licitantes. Isto porque, primeiro, a concessão da operação possui um período de mobilização e transição, onde o novo operador do sistema não estará operando o serviço em sua totalidade. Segundo, pois a remuneração do operador é baseada na quilometragem rodada sem uma cobertura específica para o custo fixo, não havendo garantia do Poder Concedente sobre um patamar mínimo de serviço a ser prestado.

Como encaminhamento, o Poder Concedente analisou diferentes alternativas potenciais. Foi decidido que será garantido no contrato parâmetros para a prestação de um serviço mínimo, regular e frequente aos usuários, ainda que haja redução exacerbada na demanda. O plano operacional de referência definido pelo Poder Concedente, o qual segue a dinâmica da demanda, poderá ter sua quilometragem comercial reduzida em no máximo 20% (vinte por cento).

### iv. Terminais e Estações

A divisão de responsabilidades entre Poder Público e o Operador Privado nos Terminais e Estações foi um tema relevante com diversas contribuições recebidas por 5 empresas durante a consulta pública. Entre estas responsabilidades questionadas estão o combate a comércio ilegal, atendimento às pessoas em situação de rua, combate à evasão e a segurança pessoal.

Ainda que, conforme apontado pelos potenciais licitantes, o atendimento às responsabilidades levantadas sejam suportados, em grande parte, pelo poder de polícia cuja atribuição é do poder público, considera-se fundamental que o Operador Privado também zele pela conservação e segurança dos Terminais e Estações. Desta forma, as atribuições, prerrogativas e responsabilidades foram melhor detalhadas de maneira a explicitar o papel de cada um dos atores.

### v. Garagens e Passivo ambiental

A preocupação com o passivo ambiental nas garagens que serão fornecidas pelo Poder Concedente para o novo operador foi trazida por 3 empresas diferentes na consulta pública. Um dos pontos questionados foi referente a avaliação da situação atual dos passivos já existentes nas garagens, como forma de dividir a responsabilidade entre os acontecimentos antes do início do contrato, que devem ser responsabilidade da PCRJ, dos passivos que ocorreram ao longo do contrato, ou seja, de responsabilidade do novo Operador. Ainda, foram questionados a existência e a necessidade de obtenção de licenciamento ambiental para o funcionamento das garagens.

Como forma de atender às solicitações, o Poder Concedente fornecerá o apoio necessário para obtenção das licenças ambientais necessárias pelo Operador de forma a permitir o pleno funcionamento das garagens do sistema. No tocante aos passivos ambientais, tem-se claro o arcabouço legal que a responsabilidade solidária entre todos os poluidores

independe da aferição de culpa, conforme Política Nacional do Meio Ambiente, instituída pela Lei 6.938/1981.

#### vi. Acesso à informação

O processo de consulta pública evidenciou uma série de informações, consideradas relevantes para os potenciais licitantes, que não estavam disponibilizadas. Entre essas informações, destacam-se informações referentes aos custos dos terminais e estações bem como da documentação relativa às receitas acessórias geradas, foram solicitadas também informações sobre as plantas das garagens do sistema detalhando redes subterrâneas e pontos de conexão. Outro exemplo que cabe ser mencionado foram informações referentes aos veículos que serão cedidos pelo Poder Concedente como os programas de manutenção e as condições de garantia e o detalhamento do seguro de casco atualmente contratado.

Reconhecendo a relevância das informações solicitadas, o Poder Concedente agrupou todas as informações disponíveis em uma pasta que será disponibilizada online e que poderá ser acessada por todos os interessados ao longo de todo o processo de licitação.

#### vii. Qualificação Técnica e Econômico-Financeira

Os parâmetros de qualificação financeira e técnica também foram aprimorados tendo-se em conta a experiência das empresas interessadas e de forma a aumentar a competitividade, havendo flexibilização de índices econômico-financeiros e esclarecimento acerca dos critérios a serem atendidos.

#### viii. Contratação de Seguro de Casco

A exigência da contratação do Seguro de Casco para os veículos pelo novo Operador do Sistema BRT foi amplamente questionada durante o processo de consulta pública. Primeiro, devido ao custo elevado, que implica diretamente no aumento do custo para prestação do serviço. Segundo, pois os itens de cobertura oferecidos na apólice não cobririam itens relevantes como enchentes e ocorrências de vandalismo, o que implicaria ainda custo adicional ao operador. Tal fato se soma ao elevado custo da franquia do seguro, que implica que a correção dos eventuais danos será feita, na maior parte dos casos, pela própria equipe de manutenção do Operador que, conforme apontado pelos potenciais licitantes, a manutenção e cuidado com os veículos são a *expertise* dos mesmos.

Desta forma, visto que a contratação do seguro de casco para os veículos não se mostra custo-efetiva para a manutenção dos veículos ou a operação do serviço, o Poder Concedente decidiu por excluir esta exigência nos materiais licitatórios, restando para o Operador a obrigação de repor os veículos e suas peças em casos de defeitos, avarias ou perda total.

#### ix. Modelagem Econômico-Financeira

Diversos aprimoramentos foram realizados na Modelagem Econômico-Financeira de forma a esclarecer e refinar alguns pontos levantados pelas empresas, a saber:

- Revisão da taxa da WACC para estar mais próxima à prática de mercado.
- Revisão do custo de rodagem para superarticulados.
- Revisão do PMM produtivo e improdutivo por tipo de veículo.
- Revisão de salários e encargos de trabalhadores.
- Revisão de inputs relacionados aos custos de manutenção e peças e acessórios.
- Revisão das receitas acessórias e sua consideração para incidência apenas na outorga e sua retirada da margem operacional.
- Revisão das despesas administrativas sobre total de Custos e Despesas.
- Segregação da despesa com ITS de despesas administrativas.
- Aumento do parcelamento da outorga de 3 para 10 parcelas.
- Deflacionamento da Amortização da outorga e dos Investimentos.
- Revisão da data de início do Lote 3.

## x. Mudanças Gerais

### Edital:

- Atualização do prazo de disponibilidade dos estudos e informações da licitação
- Atualização do prazo para solicitar e responder esclarecimentos
- Atualização das condições de impedimento à participação na licitação
- Atualização sobre as formas de autenticação dos documentos
- Atualização dos parâmetros de qualificação econômico-financeira
- Atualização de condições para casos de recuperação judicial e extrajudicial
- Atualização sobre documentação para comprovação de regularidade fiscal no caso de licitantes estrangeiras
- Atualização das condições e da atestação da capacidade técnica da licitante
- Inclusão de obrigação de formação de SPE individual para cada lote em caso de licitante adjudicatária de mais de um lote

### Contrato:

- Inclusão de possibilidade de prorrogação do período do contrato em caráter excepcional
- Atualização dos deveres da concessionária sobre a frota e garagens
- Atualização dos direitos e deveres dos usuários
- Inclusão da possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no caso de alteração de carga fiscal e tributária
- Atualização de condições sobre exploração e vigência de contratos relativas à receita acessória
- Inserida cláusula sobre inadimplemento de subsídio
- Alteração da data base do primeiro reajuste
- Atualização de condições do equilíbrio econômico-financeiro relacionados à eventos escusáveis, de força maior e caso fortuito
- Aprimoramento no mecanismo de recomposição da tarifa de remuneração frente à variação do preço do diesel
- Inclusão de previsão de compartilhamento de risco em relação à variação sobre o serviço a ser prestado pela concessionária

- Atualização de prazos referentes à garantia de execução do contrato
- Atualização sobre avaliações consecutivas de um mesmo indicador de desempenho
- Inclusão do instrumento de termo de ajustamento de conduta

## **Anexo I**

### **Convocação para Consulta Pública publicado no Diário Oficial**

## SECRETARIA DE TRANSPORTES

### AVISO PÚBLICO AUDIÊNCIA PÚBLICA

A SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES - SMTR torna público que realizará **Audiência Pública**, no dia **11 de Janeiro de 2023, de 14hs às 15:30h**, em formato virtual para apresentação e discussão das condições técnicas que regerão o **processo licitatório para a Concessão da Operação do Sistema BRT**. O link para inscrição e participação na Audiência, bem como a minuta do Edital e seus Anexos, podem ser acessados na página dedicada à licitação no site da SMTR: <https://transportes.prefeitura.rio/licitacao-operacao-brt/>. Maiores esclarecimentos poderão ser obtidos através do email [operacao.brtsmtr.rio@gmail.com](mailto:operacao.brtsmtr.rio@gmail.com). A participação na audiência não representa nenhum compromisso de contratação, nem ensejará qualquer ônus para o Município.

### AVISO PÚBLICO CONSULTA PÚBLICA

A SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES - SMTR torna público que realizará **Consulta Pública** sobre a **Minuta do Edital e Anexos** que embasarão o processo licitatório para a **Concessão da Operação do Sistema BRT**. A Minuta do Edital e seus Anexos, bem como o material de apoio poderão ser consultados na página dedicada à licitação no site da SMTR: <https://transportes.prefeitura.rio/licitacao-operacao-brt/>. Interessados poderão submeter dúvidas, críticas e sugestões às minutas, entre os **dias 26 de dezembro de 2022 e 26 de janeiro de 2023**, por meio do formulário online disponibilizado no link: <https://bit.ly/operacao-brt>. Maiores esclarecimentos poderão ser obtidos através do email [operacao.brtsmtr.rio@gmail.com](mailto:operacao.brtsmtr.rio@gmail.com). A participação na consulta não representa nenhum compromisso de contratação, nem ensejará qualquer ônus para o Município.

### (\*) 1ª JUNTA ESPECIAL ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE INFRAÇÕES RESULTADO DO JULGAMENTO DOS RECURSOS REALIZADOS NA 2854-T SESSÃO EM: 03/10/2022

03012055212022 - Indeferido - MARIA DE LOURDES LOPES DA SILVA  
03012079772022 - Indeferido - ANDREIA CARVANA DE H FIDALGO  
03012088382022 - Indeferido - PEDRO RODRIGUES DA SILVA FILHO  
03012094712022 - Indeferido - MARCUS DEMETRIUS PEREIRA BISPO  
03012094722022 - Indeferido - JOSE VIEIRA DA SILVA  
03012094732022 - Indeferido - JOSE VIEIRA DA SILVA  
03012094742022 - Indeferido - GILSON DE FIGUEIREDO  
03012094762022 - Indeferido - GILSON DE FIGUEIREDO  
03012094772022 - Indeferido - GILSON DE FIGUEIREDO  
03012094782022 - Indeferido - GILSON DE FIGUEIREDO  
03012094792022 - Indeferido - GILSON DE FIGUEIREDO  
03012094802022 - Indeferido - GILSON DE FIGUEIREDO  
03012094812022 - Indeferido - GILSON DE FIGUEIREDO  
03012094822022 - Indeferido - GILSON DE FIGUEIREDO  
03012094832022 - Indeferido - GILSON DE FIGUEIREDO  
03012094842022 - Indeferido - GILSON DE FIGUEIREDO  
03012094852022 - Indeferido - GENTIL NUNES CH.NETO  
03012094862022 - Indeferido - GENTIL NUNES CH.NETO  
03012094872022 - Indeferido - GENTIL NUNES CH.NETO  
03012094882022 - Indeferido - JOAO CARDOSO DE MESQUITA  
03012098732022 - Indeferido - VINICIUS BRANDO DOS SANTOS  
03012098742022 - Indeferido - EDSON FELIX SANTOS CARDOSO  
03012098752022 - Indeferido - EDSON FELIX SANTOS CARDOSO  
03012098762022 - Indeferido - EDSON FELIX SANTOS CARDOSO  
03012098782022 - Indeferido - CLAUDIO SILVERIO DA SILVA  
03012098802022 - Indeferido - WHELINTON ODILON DA SILVA  
03012098812022 - Indeferido - QHELINTON ODILON DA SILVA  
03012098822022 - Indeferido - WHELINTON DA SILVA  
03012098832022 - Indeferido - ADRIANO PEREIRA DA SILVA  
03012098842022 - Indeferido - ADRIANO PEREIRA DA SILVA  
03012098862022 - Indeferido - NARCOS FARIA SOARES  
03012098872022 - Indeferido - BRUNO BONFIM LOPES  
03012098882022 - Indeferido - BRUNO BONFIM LOPES  
03012098892022 - Indeferido - BRUNO BONFIM LOPES  
03012098902022 - Indeferido - BRUNO BONFIM LOPES  
03012098912022 - Indeferido - BRUNO BONFIM LOPES  
03012098932022 - Indeferido - BRUNO BONFIM LOPES  
03012098942022 - Indeferido - BRUNO BONFIM LOPES  
03012098962022 - Indeferido - PAULO VICTOR BENICIO DE MORAES  
03012098972022 - Indeferido - PAULO VICTOR BENICIO DE MLRAES  
03321139822022 - Indeferido - WALTER ROPKE  
03331211942022 - Indeferido - JORGE EDUARDO FARIA SIMAO  
03331211952022 - Indeferido - LIDIANE DA SILVA SANTIAGO  
03331211962022 - Indeferido - YANNA PROENCA SUSSEKIND  
03331211972022 - Indeferido - WAGNER MARINHO DE ALMEIDA JUNIOR  
03331211992022 - Indeferido - RAQUEL SAMPAIO PINA  
03331212002022 - Indeferido - CARLOS AUGUSTO SOARES DA SILVA  
03331213812022 - Indeferido - JOAO PAULO REBELLO BARCELAR  
03331213822022 - Indeferido - INACIO CHAVES  
03331213832022 - Indeferido - DAVIDSON ALEXANDRE OLIVEIRA DE PAULO  
03331213842022 - Indeferido - JOAO BENTO BRAS  
03331213852022 - Indeferido - JOAO BENTO BRAS  
03331213862022 - Indeferido - HERBERT VAGNER SANTA BARBARA DE LIMA  
03331213872022 - Indeferido - CHARLE ANDRE FERNANDES GOMES  
03331213882022 - Indeferido - RAIMUNDO SOBREIRA GOIS NETO  
03331213892022 - Indeferido - WILLIAM DENIS NASCIMENTO SILVA  
03331213902022 - Indeferido - DAVIDSON ALEXANDRE OLIVEIRA DE PAULO  
03331213912022 - Indeferido - DAVIDSON ALEXANDRE OLIVEIRA DE PAULO  
03331213922022 - Indeferido - DAVIDSON ALEXANDRE OLIVEIRA DE PAULO  
03331213932022 - Indeferido - DAVIDSON ALEXANDRE OLIVEIRA DE PAULO  
03331213942022 - Indeferido - HEBERT VAGNER SANTA BARBARA DE LIMA

03331213952022 - Indeferido - ISMAEL PEDRO DE LIMA  
03331213962022 - Indeferido - ALEXANDRE CAMPOS ARAUJO  
03331213972022 - Indeferido - ALANDERSON RODRIGUES DA SILVA  
03331213982022 - Indeferido - SERGIO ROBERTO MAGALHAES  
03331214622022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214632022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214642022 - Indeferido - ANDERSON MINAIR SALABERT  
03331214652022 - Indeferido - ANDERSON MINAIR SALABERT  
03331214662022 - Indeferido - ANDERSON MINAIR SALABERT  
03331214672022 - Indeferido - ANDERSON MINAIR SALABERT  
03331214682022 - Indeferido - VALDECIO DA SILVA MARINHO  
03331214692022 - Indeferido - VALDECIO DA SILVA MARINHO  
03331214702022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214712022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214722022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214732022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214742022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214782022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214792022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214802022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214812022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331214822022 - Indeferido - DOMINGOS GONCALVES  
03331217782022 - Indeferido - EGILDO VIRGINIO BARBOZA  
03331217792022 - Indeferido - EGILDO VIRGINIO BARBOZA  
03331217802022 - Indeferido - EGILDO VIRGINIO BARBOZA  
03331217812022 - Indeferido - EGILDO VIRGINIO BARBOZA  
03331217822022 - Indeferido - EGILDO VIRGINIO BARBOZA  
03331217832022 - Indeferido - EGILDO VIRGINIO BARBOZA  
03331217842022 - Indeferido - JORGE LUIS ALVES FARIA  
03331217852022 - Indeferido - JORGE LUIS ALVES FARIA  
03331218002022 - Indeferido - JORGE LUIS ALVES FARIA  
03331218012022 - Indeferido - JORGE LUIS ALVES FARIA  
03331218022022 - Indeferido - JORGE LUIS ALVES FARIA  
03331218032022 - Indeferido - JORGE LUIS ALVES FARIA  
03331218042022 - Indeferido - JORGE LUIS ALVES FARIA  
03331218052022 - Indeferido - JORGE LUIS ALVES FARIA  
03331218062022 - Indeferido - JORGE LUIS ALVES FARIA  
03331218072022 - Indeferido - JORGE LUIS ALVES FARIA  
03331218082022 - Indeferido - EDSON RODRIGUES GUIMARAES  
03331218092022 - Indeferido - EDSON RODRIGUES GUIMARAES

### RESULTADO DO JULGAMENTO DOS RECURSOS REALIZADOS NA 2855-T SESSÃO EM: 03/10/2022

03012076942022 - Indeferido - NELSON ORNILO DE OLIVEIRA  
03012097562022 - Indeferido - MAURO CESAR DE A SEGADILHA  
03012097572022 - Indeferido - MAURO CESAR DE A SEGADILHA  
03012097582022 - Indeferido - MAURO CESAR DE A SEGADILHA  
03012097592022 - Indeferido - SERGIO AUGUSTO CORREA DOS SANTOS  
03012097812022 - Indeferido - ANTONIO DE SOUZA PEREIRA  
03012097822022 - Indeferido - ANTONIO DE SOUZA PEREIRA  
03012097902022 - Indeferido - MEIRY MARCIA MOTA DOS SANTOS  
03012098032022 - Indeferido - SOLANGE DE MELO GOMES  
03321140692022 - Indeferido - ARMANDO DO PRADO MALTEZ  
03321140732022 - Indeferido - ARMANDO DO PRADO MALTEZ  
03321140742022 - Indeferido - ARMANDO DO PRADO MALTEZ  
03321140752022 - Indeferido - ANTONIO CARLOS FERREIRA DE SOUZA  
03321140822022 - Indeferido - ADELAIR DO AMARAL MONTEIRO  
03321140862022 - Indeferido - MARCIA BACCARINI FARIA OTERO PEIXOTO  
03321140872022 - Indeferido - MARCIA BACCARINI FARIA OTERO PEIXOTO  
03321140882022 - Indeferido - MARCIA BACCARINI FARIA OTERO PEIXOTO  
03321140892022 - Indeferido - MARCIA BACCARINI FARIA OTERO PEIXOTO  
03321140932022 - Indeferido - BARBARA FERNANDES BUZIN  
03321140942022 - Indeferido - BARBARA FERNANDES BUZIN  
03321140992022 - Indeferido - MARCO RODRIGO AGUIAR DA SILVA  
03331211902022 - Indeferido - ALAILTON PINTO DE SOUZA  
03331217302022 - Indeferido - JORGE ROBERTO DE ANDRADE AFONSO  
03331217312022 - Indeferido - ANDERSON DA SILVA PEGAS  
03331217322022 - Indeferido - JOSE ROBERTO VIEIRA DE ALMEIDA  
03331217332022 - Indeferido - HELLEN CRISTINA NASCIMENTO DA SILVA MENDES  
03331217342022 - Indeferido - HELLEN CRISTINA NASCIMENTO DA SILVA MENDES  
03331217352022 - Indeferido - HELLEN CRISTINA NASCIMENTO DA SILVA MENDES  
03331217362022 - Indeferido - HELLEN CRISTINA NASCIMENTO DA SILVA MENDES  
03331217372022 - Indeferido - HELLEN CRISTINA NASCIMENTO DA SILVA MENDES  
03331217392022 - Indeferido - HELLEN CRISTINA NASCIMENTO DA SILVA MENDES  
03331217562022 - Indeferido - LUIZ NEVES DA SILVA  
03331217572022 - Indeferido - LUIZ NEVES DA SILVA  
03331217612022 - Indeferido - ALAILTON PINTO DE SOUZA  
03331217622022 - Indeferido - MARCO AURELIO DE ARAUJO  
03331217642022 - Indeferido - EGILDO VIRGINIO BARBOZA  
03331217672022 - Indeferido - ANTONIO JOAQUIM DE PAULA  
03331217682022 - Indeferido - ANTONIO JOAQUIM DE PAULA  
03331217692022 - Indeferido - ANTONIO JOAQUIM DE PAULA  
03331217702022 - Indeferido - JORGE LUIZ ALVES FARIA  
03331217712022 - Indeferido - JORGE LUIZ ALVES FARIA  
03331217722022 - Indeferido - JORGE LUIZ ALVES FARIA  
03331217732022 - Indeferido - JORGE LUIZ ALVES FARIA  
03331217752022 - Indeferido - EGILDO VIRGINIO BARBOZA  
03331217762022 - Indeferido - EGILDO VIRGINIO BARBOZA  
03331217772022 - Indeferido - EGILDO VIRGINIO BARBOZA  
03331218102022 - Indeferido - JORGE LUIZ ALVES FARIA

## **Anexo II**

# **Formulário online para recebimento das contribuições**

# Consulta Pública - Licitação da Operação do Sistema BRT

Insira nesse formulário suas **considerações sobre o Edital e os Anexos da Licitação da Concessão da Operação do Sistema BRT**, promovido pela Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro. Caso queira fazer mais de uma contribuição, solicitamos que submeta múltiplas vezes este formulário.

Os documentos para consulta estão disponíveis em [neste site](#). **Este formulário estará disponível de segunda-feira, dia 26 de dezembro de 2022 até quinta-feira, dia 26 de janeiro de 2023.**

**\*Obrigatório**

1. Empresa ou instituição que representa \*

---

2. Nome completo \*

---

3. Escolha o documento sobre o qual gostaria de fazer sua consideração: \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Edital
- Anexo I.1 - Minuta do Contrato
- Anexo I.2 - Termo de Referência
- Anexo I.3 - Glossário
- Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes
- Anexo I.5 - Planejamento Operacional
- Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho
- Anexo I.7 - Especificação da Frota
- Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens
- Anexo I.9 - Procedimentos de Inspeção e Manutenção
- Anexo I.10 - Responsabilidade sobre Terminais e Estação
- Anexo I.11 - Quadro de Infrações
- Anexo I.12 - Descritivo de ITS
- Anexo I.13 - Modelos de Cartas e Declarações
- Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro

4. Tipo de contribuição \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Sugestão
- Dúvida
- Crítica

5. Especifique o Item ou cláusula que gostaria de comentar e descreva aqui sua contribuição \*

---

---

---

---

---

6. Gostaria de anexar algum arquivo para complementar sua contribuição?  
Só serão avaliadas as contribuições descritas textualmente no campo anterior. Por favor, por meio deste campo, anexe apenas imagens e/ou outras informações que possam complementar as submissões realizadas. Não anexe documento com perguntas/considerações, posto que estas devem estar descritas individualmente no campo anterior.

Arquivos enviados:

---

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.

Google Formulários

## **Anexo III**

### **Relação das contribuições recebidas**

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	00 - Edital	Item 23	<p>Para fins de qualificação técnica, a fim de atrair maior competitividade ao certame e alinhamento com a prática mais atual do mercado de concessões, sugere-se o seguinte texto: "Para fins de demonstração da sua qualificação técnica, a licitante individual ou o consórcio deverá comprovar aptidão para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da LICITAÇÃO, por meio da apresentação de atestado(s) de capacidade técnica, em nome da LICITANTE (ou de empresa do grupo econômico) ou de profissional a ela vinculado, emitido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, ou por órgão de regulação e/ou de fiscalização, comprovando experiência prévia, ao longo de no mínimo 12 (doze) meses:</p> <p>i) gestão/administração de ativo de infraestrutura que tenha gerado receita operacional anual de, no mínimo, R\$ (metade do valor de receita operacional esperada);</p> <p>ii) Operação de serviços de transporte público coletivo de passageiros com uma demanda diária média transportada de 37.000 (trinta e sete mil), 41.500 (quarenta e um mil e quinhentos) e 18.500 (dezoito mil e quinhentos) passageiros, respectivamente, para os Lotes 01, 02 e 03, através de veículos com capacidade maior ou igual a 130 passageiros.</p> <p>a. O prazo de 12 (doze) meses não se refere ao prazo para desembolso das despesas de capital voltadas à implantação do ativo de infraestrutura, mas sim, exclusivamente, ao período em que o LICITANTE tenha atuado como administrador do referido ativo durante a sua fase de operação</p> <p>b. Não se exigirá que o LICITANTE tenha participado da administração do ativo na fase de sua implantação.</p> <p>c. Não é necessário que o valor mínimo de investimento em ativo de infraestrutura, considerando o respectivo cronograma de realização, tenha sido integralmente concluído na data marcada para a apresentação das PROPOSTAS, bastando a comprovação de que o empreendimento possui previsão de investimento mínimo em tal montante.</p> <p>d. Na contabilização do valor dos investimentos que tenham sido realizados no ativo de infraestrutura, não deverão ser considerados os efeitos da amortização/depreciação ao longo do tempo, e os valores despendidos deverão ser atualizados, aplicando-se a variação do IPC/FIPE ocorrida entre o mês anterior ao início da realização do investimento e o mês anterior à data base da apresentação da PROPOSTA.</p> <p>e. Será considerado responsável, para os fins de atendimento da qualificação técnica: (i) o responsável direto, individualmente, pela gestão/administração do ativo de infraestrutura, inclusive, no caso de ativo detido por fundo de investimentos, sua empresa gestora; (ii) o consorciado, com participação mínima de 20% (vinte por cento) no consórcio responsável pela gestão/administração do ativo de infraestrutura; e (iii) o acionista da empresa responsável, com participação acionária mínima de 20% (vinte por cento); ou (iv) por qualquer outra forma de participante da gestão/administração do ativo de infraestrutura, com posição que lhe confira poderes decisórios na gestão/administração do ativo de infraestrutura.</p> <p>f. Será considerado ativo de infraestrutura, o ativo integrante, por exemplo, dos sistemas de: (i) comunicações; (ii) logística, inclusive rodovias e transportes, tanto de carga quanto de passageiros; (iii) energia; (iv) produção, distribuição ou refino de combustíveis; (v) saneamento básico; (vi) habitação; (vii) prestação de serviços públicos.</p>
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	00 - Edital	Item 12.3	<p>Sugere-se que a inclusão de item destacando o impedimento de participação de empresas submetidas à falência (decretada a falência) e admitindo a participação de empresas em regime de recuperação judicial (judicial e extrajudicial), desde que acolhido ou homologado plano de recuperação. A ideia é evitar o questionamento posterior do edital por indevida restrição.</p>
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	00 - Edital	Item 20.1.1	<p>A garantia da proposta está inserida na qualificação econômico-financeira (Envelope 2). Tendo em vista que haverá a inversão de fases (como indicado no item 15.1), a garantia de proposta somente será aberta após a abertura e finalização da fase de Proposta Econômica. Por ser um documento primordial para a participação no processo licitatório, sugerimos que a garantia de proposta seja apresentada de forma prévia em separado, podendo inclusive ser apresentada 2 (dois) dias antes da sessão de entrega da proposta (ou na própria sessão em envelope separado) para avaliação da comissão, quando então somente as proponentes cuja garantia seja aprovada poderão participar do processo licitatório. Aliás, a entrega da garantia de proposta em envelope separado tem sido uma prática comum em licitações que envolvem a concessão de serviços ou infraestruturas públicas.</p>

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	00 - Edital	Item 26.4.	Sugere-se indicar, expressamente, que a sequência de lances verbais dos lotes será feita de acordo com o lote disputado. Assim, apenas após a finalização da fase de lances do Lote 1 será iniciada a fase de lances do Lote 2. Ainda em relação ao julgamento das propostas para cada lote, sugere-se que a concorrência para cada um dos lotes no processo licitatório seja realizada em datas distintas, com intervalo razoável, que proporcione a possibilidade de qualquer proponente que não tenha logrado êxito em determinado lote previamente escolhido aumente a competitividade em possíveis propostas em outros lotes.
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	00 - Edital	Item 32.1.	O Edital, como se sabe, não impossibilita a participação de um mesmo licitantes a todos os lotes da concessão. Ao mesmo tempo, exige-se do licitante vencedor a constituição de SPE para a assinatura do Contrato. Considerando que o serviço é um só, questiona-se se, na hipótese de uma licitante angariar mais de um lote, deverá constituir uma SPE para cada um dos lotes.
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	00 - Edital	Reconhecimento de firma	Sugere-se que o edital contenha expressamente a possibilidade de realização da assinatura dos documentos através de assinatura digital, nos termos da Lei Federal nº 13.726/2018, excluindo-se, dessa forma, a necessidade de realização de reconhecimento de firma em cartório.
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	01 - Minuta do Contrato	Item 18.4.1 [1]	Nesta subcláusula há a obrigação do Poder Concedente de realizar ato normativo para a vinculação das "receitas próprias oriundas de concessões e permissões de uso", a título de garantia pública. Por ser variável sensível à apuração de riscos e, por consequência, a participação e oferta de outorga, sugere-se: que o citado ato normativo seja, em realidade, lei municipal específica de vinculação dos recursos, aprovada antes da publicação do edital definitivo de licitação; que a lei municipal contenha a lista das concessões e permissões que irão compor a receita da garantia de forma a permitir que as licitantes analisem a robustez e consistência do fundo garantidor proposto; No mais, não ficou claro no contrato qual será o valor mínima que será mantido na conta que servirá de garantia para o pagamento do subsídio. Sugere-se, portanto, que seja incluída cláusula explicitando que será mantido o valor mínimo de subsídio referente a 6 (seis) meses de subsídio para os 3 (três) lotes. Da forma descrita na subcláusula 18.8, há a interpretação de que mensalmente será depositado valor na conta de depósito e que esse valor será transferido ao Poder Concedente, exceto se a CONCESSIONÁRIA realizar comunicação de inadimplemento. Ocorre que tal sistemática sem a manutenção de valor mínimo na Conta Depósito não traz a segurança jurídica necessária para os eventuais investidores. [2]
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	01 - Minuta do Contrato	Item 20.2 e 20.4	2. Cláusulas 20.2 e 20.4.1 Nesta cláusula há a definição de que a receita acessória será compartilhada com o Poder Público, sem que haja a definição expressa do percentual pré-definido, trazendo insegurança jurídica para a licitante. A receita acessória pode ser fator importante para a participação de empresas especializadas na gestão de ativos públicos, aumentando a competitividade do certame. Nesse sentido, sugere-se que a integralidade da receita acessória seja destinada à CONCESSIONÁRIA, excluindo-se a cláusula 20.2 e a referência da subcláusula 20.4.1.

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	01 - Minuta do Contrato	Item 27.4	<p>27.4. Procedimento Administrativo para a Alteração. Todas as alterações unilaterais somente ocorrerão após decisão em procedimento administrativo instaurado para este fim, no qual fique devidamente demonstrada a motivação que fundamenta a alteração. As alterações deverão ser efetivadas por escrito, mediante aditamento ao presente CONTRATO ou edição de resolução, em caso de alteração unilateral.</p> <p>Da forma que a subcláusula está apresentada poderá haver a interpretação equivocada de que alterações unilaterais podem ocorrer à revelia do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Destarte, sugere-se a complementação da subcláusula: 27.4 [...] em caso de alteração unilateral, sempre preservando-se de forma concomitante com a alteração, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p>

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	01 - Minuta do Contrato	Item 29 e 29.2	<p>4. Cláusula 29  Sugere-se incluir item específico de alocação de riscos assumidos pelo Poder Concedente, entre os quais:  Decisões judiciais ou administrativas que suspendam ou prejudiquem a implantação dos investimentos, ou a prestação dos serviços ou, ainda, a estrutura de garantia de pagamentos;  Perda de receita, causados pela demora ou omissão do Poder Concedente na realização das atividades e obrigações a ele atribuídas no Contrato, tais como a disponibilização dos bens reversíveis, a realização das obras de melhorias no pavimento e nos Terminais e a contratação e, se o caso, a renovação da contratação do sistema de bilhetagem e demais obrigações expressamente alocadas no Poder Concedente;  Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes de fatores imprevisíveis, fatores previsíveis de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior que, em condições normais de mercado, não sejam caracterizados como evento segurável ou, quanto aos eventos seguráveis, os valores correspondentes à parcela que supere a média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, independentemente, neste último caso, de a concessionária as ter contratado;  Criação, extinção ou alteração de tributos, encargos legais ou de regulação tributária que tenham impacto direto nas despesas com o pagamento de obrigações tributárias que tenham a concessionária como sujeito passivo;  Impactos decorrentes da criação, revogação ou revisão das normas exaradas pelo Poder Concedente sobre as atividades objeto do contrato, exceto as meramente procedimentais e de padronização;  Fato do príncipe que, efetivamente, onere a execução do contrato, salvo quando o ato ou fato caracterizar risco que já tenha sido atribuído específica e expressamente à concessionária no contrato;  Modificações promovidas pelo Poder Concedente nos indicadores de desempenho, nos encargos e nas obrigações da Concessionária;  Determinação à Concessionária da incorporação de novas tecnologias;  Desapropriações, servidões administrativas e ocupações temporárias;  Passivos ambientais pré-existentes, ainda que somente possam ser conhecidos posteriormente à assunção dos serviços pela Concessionária;  Transferência de bens reversíveis à Concessionária nas condições indicadas no Edital e seus Anexos;  Tratamento de vícios ocultos identificados a qualquer tempo;  Criação e/ou extinção de tributos ou alterações na legislação ou na regulação tributárias, inclusive no que se refere ao IPTU, salvo aquelas pertinentes a impostos/contribuições sobre a renda, que tenham impacto direto na receita tarifária da Concessionária, ou nas despesas com o pagamento de obrigações tributárias que tenham como sujeito passivo a Concessionária.</p> <p>5. Cláusula 29.2  Na subcláusula são apresentados os riscos assumidos pela Concessionária, sendo descrito que a “adequação da tecnologia empresa nos SERVIÇOS da CONCESSÃO” é um risco da Concessionária. A rigor, o item carece de explicação ou explicitação, uma vez que a tecnologia dos veículos foi definida pelo Poder Concedente, sendo a Concessionária operadora dos veículos adquiridos pelo Município. Dessa forma, não foi possível compreender qual a extensão desse item da subcláusula indicada. Ademais, sugere-se a inclusão de risco da concessionária na definição de parâmetros mínimos de pessoal.</p> <p>Importante destacar, ainda, que, em sendo acolhidas da Cls. 29, deverão ser revistas as cláusulas 10.3 e 10.4 do Contrato.</p>

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	01 - Minuta do Contrato	Item 6.1	<p>1. Cláusula 6.1. Serviços. Como atividade fim e precíua deste CONTRATO, à CONCESSIONÁRIA é outorgada a prestação dos SERVIÇOS de operação do transporte público coletivo do SISTEMA BRT, manutenção da frota, gestão e manutenção da infraestrutura das garagens, terminais e estações, conforme descrito no CONTRATO e seus ANEXOS, em especial no ANEXO I.2 - TERMO DE REFERÊNCIA.</p> <p>Considerando o objeto do contrato, está correto o entendimento de que a Concessionária poderá contratar com terceiros quaisquer atividades inerentes, acessórias, complementares e de projetos associados, nos termos do artigo 25, § 1º, da Lei de Concessões (Lei Federal nº 8.987/1995), tais como atividades de segurança, manutenção, bem como a própria operação do serviço concedido, observada a alocação de riscos do edital?</p>
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	01 - Minuta do Contrato	Item 7.1	<p>2. Cláusula 7.1. Licenças e Autorizações. A CONCESSIONÁRIA será responsável pela obtenção das licenças, inclusive ambientais, certidões, alvarás e autorizações necessárias para a prestação dos SERVIÇOS da CONCESSÃO. Considerando que o Poder Concedente é o responsável pela entrega das infraestruturas de garagens e terminais, questiona-se quais seriam as licenças e autorizações a serem eventualmente obtidas pela Concessionária. Ademais disso, pergunta-se a existência de algum passivo ambiental já existente.</p>
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	01 - Minuta do Contrato	Item 9.4.1	<p>3. Cláusula 9.4.1. Quando da transferência dos BENS REVERSÍVEIS para a CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE fornecerá à CONCESSIONÁRIA o PROGRAMA DE MANUTENÇÃO dos veículos, o manual descritivo de cada instalação, projetos, "as built", e infraestrutura de telecomunicações e internet, elétrica, hidráulica, bem como todas as demais informações dos veículos, garagens, terminais e estações.</p> <p>Ante o teor da disposição da Cláusula 9.4.1 do Contrato, pergunta-se se será entregue pelo Poder Concedente, de forma antecipada, isto é, no momento da publicação definitiva do edital, o Programa de Manutenção.</p>
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	01 - Minuta do Contrato	Item. 27.3.	<p>Revisão Extraordinária da Prestação dos Serviços. Sempre que houver evolução tecnológica que permita a CONCESSIONÁRIA atingir os INDICADORES DE DESEMPENHO com maior facilidade ou haja mudança tecnológica que possa trazer um grande incremento na produtividade das atividades desempenhadas pela CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE ou a CONCESSIONÁRIA poderão iniciar uma revisão extraordinária da prestação dos SERVIÇO, de maneira a assegurar que estes sejam prestados de acordo com critérios atuais de qualidade, modernidade e segurança. Durante essa revisão, os INDICADORES DE DESEMPENHO poderão ser alterados visando à sua melhoria.</p> <p>Crítica: As Revisões Extraordinárias da Prestação dos Serviços, previstas no item 27.3 da Minuta de Contrato, estão vinculadas a itens bem específicos, o que limita sobremaneira a possibilidade de quaisquer outros fatores serem tratados para efeito de revisão fora dos períodos ordinários já previstos para os 3º e 7º anos de vigência. Entende-se que o objetivo das revisões é a manutenção do equilíbrio do contrato, e nesse sentido deveria ser elaborada outra cláusula que garantisse revisões extraordinárias nos termos da lei, ou que fossem ampliadas as possibilidades da referida cláusula. 2. Contrato não prevê modelo de verificação independente da operação do concessionário, o que enseja algum grau de insegurança jurídica em relação a como será realizada a avaliação de desempenho do operador.</p>
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	02 -Termo de Referência	Item 2.1. do TR	<p>O OPERADOR passa a se responsabilizar pelos serviços e obras de manutenção e operação da garagem. A manutenção da garagem compreende o conjunto de intervenções físicas, sejam elas operações rotineiras ou de emergência que o OPERADOR deverá realizar com o objetivo de preservar, recompor ou aprimorar as características técnicas e operacionais de suas instalações, dentro dos padrões de serviços estabelecidos e conforme o disposto no ANEXO I.8 - PROGRAMA MÍNIMO DE GARAGENS. Solicita-se esclarecimentos acerca do significado de "recompor" e "aprimorar" as características técnicas, a fim de saber eventuais investimentos a serem precificados na proposta econômica.</p>
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	02 -Termo de Referência	Item 4.3	<p>Não está claramente identificada a responsabilidade pela disponibilização dos veículos para operação dos serviços de emergência (Tabela 7 do TR). Serão investimentos do concessionário?</p>

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	item	As falhas mecânicas não podem ser alteradas para falhas críticas mecânicas. Isso porque nem toda falha mecânica ocasiona uma interrupção de serviço, sendo conduzida pelo operador uma troca de veículos sem prejuízo aos passageiros e ao sistema de transporte. A referência de 30.000 a 15.000 km por falha teve base em algum benchmarking? 2. Os atos de vandalismo eventualmente cometidos para os quais não haja tempo hábil para o devido reparo que forem apontados pelas auditorias realizadas sem aviso prévio poderão ter defesas e análise das ocorrências apontadas pela fiscalização para que não haja subjetividade dos apontamentos realizados e o peso agregado?
Dal Pozzo Advogados	Victor Silveira Martins	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	item	<p>1. Como serão tratadas as ocorrências provenientes de casos fortuitos e/ou força maior, que trazem prejuízo ao cumprimento da OSO, e que impactam no resultado do indicador? Na metodologia do cálculo, sugere-se, para o resultado agregado, que seja substituída a palavra "média dos ICVs" para "soma dos ICVs", a fim de se obter o resultado correto da análise do trimestre.</p> <p>2. Como serão tratadas as ocorrências provenientes de casos fortuitos e/ou força maior, que trazem prejuízo ao cumprimento da ISO, e que impactam no resultado do indicador? Na metodologia do cálculo, tratando de operação no transporte, existe preocupação com o critério abaixo, colocando a tolerância máxima de 5 minutos (dado que ela "amarra" a operação na OSO e pode ter como resultado deixar usuários esperando do lado de fora do veículo em hipóteses as quais pode ser necessária uma operação mais flexível dos serviços. Ex: Semáforo intermitente em um cruzamento de duas avenidas que estão ocasionando comboio de veículos e superlotação em alguma estação de embarque. A operação não poderá soltar 2 veículos simultâneos para liberar mais espaço aos passageiros desta estação? Outro fator crítico, nesse sentido, é a possibilidade de a concessionária ser duplamente penalizada na falha de uma viagem não realizada, pois ela impacta tanto no ICV quanto no IPI. Para isso deve-se sugerir alterar o cálculo para: <math>IPI = VRp/VR</math>, sendo VRP - viagens realizadas pontuas e VR - viagens realizadas Desta forma, retira-se o impacto já reproduzido no ICV de todas as possíveis falhas da nossa operação. Quanto ao cálculo agregado, sugire-se igual abordagem em relação ao ICV, substituindo-se a média pela soma dos resultados diários.</p> <p>3. Sugere-se que um sinistro de terceiro não pode ser considerado responsabilidade do operador e acarretar perda de remuneração. Não há como ser responsabilizado por maus súbitos de passageiros, colisões ocasionadas por veículos que invadem a faixa segregada e pela subjetividade do item "outros sinistros de trânsito". Importante que todos os casos estejam relacionados na ficha técnica para que não haja possibilidade de interpretações distintas.</p>
Engenheiro de Transportes-Consultor	Ronaldo Wyn Wegner	00 - Edital	Edital	Clarificar os procedimentos pertinentes quando do esgotamento da vida útil de ônibus, equipamentos de garagens e outros, ou seja: a quem caberá a responsabilidade pela reposição de tais itens. Sua ausência poderá prejudicar a qualidade proporcionada aos usuários.
Engenheiro de Transportes-Consultor	Ronaldo Wyn Wegner	00 - Edital	Edital	Conflitos entre os setores Operacional e de Manutenção serão dirimidos no âmbito do próprio Operador. Entretanto, não há claras provisões sobre conflitos com atores externos responsáveis por itens diversos interferentes com a operação e manutenção, tais como: (i) pavimento; (ii) segurança pública, limpeza, iluminação no entorno das estações, inclusive passarelas em TransBrasil, JOC, Manacéia e outros; (iii) limpeza da pista e elementos de drenagem. Sugere-se prever a instituição de uma câmara de conciliação/mediação/arbitragem para evitar a judicialização.
Engenheiro de Transportes-Consultor	Ronaldo Wyn Wegner	00 - Edital	Edital	A propósito da segurança pública, sugere-se instituir na Guarda Municipal um setor específico para atuar no BRT, como se fosse um batalhão de polícia ferro/metroviária
Engenheiro de Transportes-Consultor	Ronaldo Wyn Wegner	00 - Edital	Edital	Uma única e quase oculta menção aos banheiros é encontrada à pág. 278, esclarecendo que serão disponibilizados apenas nos Terminais, desconsiderando estações de grande demanda, inclusive superior à de pequenos terminais. É um problema importante, ao qual não é dada a devida atenção, ainda mais quando se trata de uma rede de transporte com a vastidão desta. Sugere-se prever mais banheiros em estações de grande demanda, afastadas de terminais, como é o caso, a título exemplificativo, de Salvador Allende, Rio 2, Taquara, Manacéia, Vicente de Carvalho, Penha, Vigário Geral. É possível aproveitar o trecho de interligação entre módulos Parador e Expresso para dispor, de um só lado, sanitários de maior comprimento e pequena profundidade.

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Engenheiro de Transportes-Consultor	Ronaldo Wyn Wegner	00 - Edital	Edital	Ativação do subsídio Deixar claro o procedimento: se será a cada mês ou se será avaliada a cada período de dois/três meses, para caracterizar a permanência do déficit e não constituir um episódio esporádico.
Engenheiro de Transportes-Consultor	Ronaldo Wyn Wegner	00 - Edital	Edital	Linhas/serviços oferecidos O Programa Operacional previsto, que reflete em grande escala aquele vigente quando da conclusão da Transolímpica e Lote Zero, não pode ser considerado como definitivo. Alterações e aprimoramentos serão inevitáveis. Seguem algumas sugestões iniciais: Estão previstos dois serviços no Galeão (30 e 42), ambos seguindo a Transcarioca, porém nenhum serviço seguindo a Transbrasil. Sugere-se o serviço 80 ser estendido até o Galeão, inserindo-se no atual debate sobre a viabilização do aeroporto do Galeão, solução esta de implantação imediata (12 meses) e a custo zero. O serviço 30 pode ser encurtado para o Terminal Fundão, com paradas adicionais em Olaria (Supervia), Tanque e Taquara. Mais: poderia ser acrescentado um serviço diferenciado 80A com uma única parada intermediária no Terminal Fundão, com frota de 9 veículos e frequência de 10min, para suprir a inexistência completa de qualquer transporte público no sentido Centro. Reduzir baldeações desnecessárias estendendo serviços até JOceânico durante 24h, particularmente aqueles originados dos Terminais Deodoro, PPortela, MAlto e SCruz. Também um serviço interligando SAllende com VCarvalho via Alvorada sem baldeação. Permite reduzir a frota do 22. Necessário desenhar com habilidade tabelas de horários de fácil compreensão, destacando paradores e expressos e, particularmente, as baldeações necessárias. Os exemplos europeus serão de grande valia. Além de divulgar na internet, imprimir e afixar em comércios e outros pontos de aglomeração nas vizinhanças das estações.
Engenheiro de Transportes-Consultor	Ronaldo Wyn Wegner	00 - Edital	Edital	<a href="https://drive.google.com/open?id=1nzph0KI7VAoNT6M5dJgD6C4bNYY4GF6n">https://drive.google.com/open?id=1nzph0KI7VAoNT6M5dJgD6C4bNYY4GF6n</a>
Fundação Coppetec	Richard Stephan	07 - Especificação da Frota	Geral	Não há menção a onibus eletricos
Mobi Rio	JORGE ANTONIO GUIMARAES JUNIOR	02 -Termo de Referência	Geral	Na minha opinião, o transporte deve continuar público, pois gera mais transparência, licitando começa os problemas de roubos, sucateamento. Manter com o poder público
Nenhuma	Vinicius de Melo Moreira Rodrigues	00 - Edital	Geral	Sobre adaptação do BRT para VLT

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Nenhuma	PEDRO HENRIQUE DA SILVA LANDIM	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes		<p>Quanto a operação em si especificada, a respeito das linhas e horários a serem operados:</p> <p>Considerando a enorme densidade demográfica da região do bairro Campo Grande e de seus sub-bairros e bairros próximos, como Inhoaiba, Gericinó, Vila Kennedy, Augusto Vasconcelos, Santíssimo, Jabour, Senador Camará e Bangu;</p> <p>Considerando ainda que desde antes da fundação do BRT TransOeste, já havia um enorme deslocamento pendular de pessoas destas mesmas regiões em direção ao Recreio dos Bandeirantes e a Barra da Tijuca, inclusive distanciando-se do eixo da Avenida das Américas e necessitando-se assim de mais uma locomoção complementar, prejudicado pelo seccionamento das linhas de ônibus até os últimos bairros da AP-4 citados, sendo estas (as linhas) substituídas pelo projeto de linhas alimentadoras do BRT;</p> <p>Considerando a descontinuidade do serviço de linhas alimentadoras, que concedia maior integração tarifária aos usuários do BRT TransOeste no "sub-eixo" das Estradas do Monteiro e do Mato Alto e arredores em meados de 2015 (Linhas 855A / 883A / 854A / 854AA / 853A / 874A);</p> <p>Considerando que o Terminal Rodoviário de Campo Grande tem enorme potencial de alimentador do sistema BRT, tendo em vista o recebimento de milhares de passageiros das regiões inicialmente citadas do AP-5;</p> <p>Considerando a necessidade e anseio popular por um serviço de BRT que atenda de forma direta Campo Grande com o eixo principal do BRT TransOeste (não sendo assim necessário realizar o longo trecho da Cesário de Melo e Estrada da Pedra até o eixo principal);</p> <p>Considerando ainda um dos projetos originais do BRT TransOeste, que previa uma ligação direta entre o eixo principal (Santa Cruz x Barra da Tijuca) e o Terminal Rodoviário de Campo Grande, via Estrada do Monteiro e Estrada do Mato Alto, tendo sido inclusive para esta operação construída a estação Maria Tereza na Estrada do Monteiro, próximo ao número 75, Campo Grande, tendo esta sido desmontada em 2018 pela última gestão do executivo municipal;</p> <p>Sugiro:</p> <p>A inclusão no "ANEXO I.4 - DESCRITIVO DO SISTEMA BRT E DOS LOTES" do Edital de operação do BRT, assim como os demais serviços já descritos, de novo serviço BRT tipo EXPRESSO em dias úteis e horário de pico, realizado com ônibus do tipo Padron e intervalos médios de 10 minutos ou o melhor avaliado por equipe designada pela SMTR.</p> <p>O trajeto recomendado do novo serviço sugerido é entre o então reconhecido TERMINAL CAMPO GRANDE já existente do BRT, localizado nas áreas internas do Terminal Rodoviário de Campo Grande, e um dos pontos do eixo principal do BRT TransOeste, como melhor avaliado pela equipe da SMTR, os quais sugiro à ordem que considero mais ideal a coletividade dos usuários, respectivamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-i: TERMINAL ALVORADA, com paradas para embarque e desembarque de passageiros nos seguintes pontos do corredor: ESTAÇÃO SALVADOR ALLENDE, ESTAÇÃO GLÁUCIO GIL, ESTAÇÃO RECREIO SHOPPING e TERMINAL MATO ALTO;</li> <li>-ii TERMINAL RECREIO, com paradas para embarque e desembarque de passageiros nos seguintes pontos do corredor: ESTAÇÃO SALVADOR ALLENDE, ESTAÇÃO GLÁUCIO GIL, ESTAÇÃO RECREIO SHOPPING e TERMINAL MATO ALTO;</li> <li>-iii TERMINAL MATO ALTO, sem paradas para embarque ou desembarque.</li> </ul> <p>O novo serviço sugerido, sendo executado em uma das três possibilidades apresentadas acima, a ratificar simplificada: TERMINAL CAMPO GRANDE X TERMINAL ALVORADA, TERMINAL CAMPO GRANDE X TERMINAL RECREIO ou TERMINAL CAMPO GRANDE X TERMINAL MATO ALTO, é sugerido para ser executado, necessariamente, utilizando as vias Estrada do Monteiro, em Campo Grande, e Estrada do Mato Alto, em Guaratiba, reduzindo consideravelmente o tempo de viagem dos cidadãos que hoje realizam o mesmo trajeto, muito mais demorado, pela Cesário de Melo, utilizando os serviços hoje existentes, ou as linhas de ônibus convencionais até a atual estação Mato Alto, despendendo tempo considerável no trajeto e entre conexões e sobrecarregando ainda mais as linhas já existentes.</p> <p>Além disso, a medida deve ainda atrair novos usuários para o sistema de transporte público coletivo, em especial o BRT TransOeste.</p> <p>Para a criação deste novo serviço não se faz necessária a criação de calha exclusiva, visto que poderia ser operado pela via comum, assim como é operado o BRT TransOeste entre a ESTAÇÃO PINGO D'ÁGUA e o TERMINAL SANTA CRUZ, com mais que um serviço e ônibus do tipo articulado desde o início da operação do Corredor BRT TransOeste em 2012.</p>

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Passageiro	lindomar Fernandes Corrêa	00 - Edital	Geral	Não estou conseguindo acessar a minuta do edital e anexos clicando no link , isso impossibilita a minha participação de forma adequada.
Passageiro	lindomar Fernandes Corrêa	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes		Em atendimento ao disposto no anexo 1.4 Descritivo do sistema BRT e lotes, disposições gerais, 1.2.2 Reformulação de estações e terminais existentes até agora. Sugiro a instalação de bicicletários adequados visando a guarda desse meio de transporte utilizado por milhares de pessoas entre os 10 milhões de usuários que hoje utilizam deste modal ao longo de 134 estações e 9 terminais existentes até agora. isso atenderia o disposto nas diretrizes de política ambiental do Plano Diretor da Cidade no tocante ao estímulo à inserção da Bicicleta como modal de transporte, incentivando a utilização da bicicleta como meio de transporte e lazer, contribuindo para a implantação de um sistema hierarquizado de transporte. A implantação dessa estrutura colocaria a cidade do Rio de Janeiro na vanguarda das cidades na integração da bicicleta ao sistema de transporte rodoviária urbano.
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Geral	5- Não está claro no edital se as sessões de recebimento de propostas - envelopes - serão seguidas das de abertura, tanto das propostas econômicas quanto das habilitações. Considerando que poderá haver leilão de valores das propostas econômicas, estima-se que as sessões tenham duração razoável, até porque até agora está prevista a realização dos três lotes em uma única oportunidade. Pergunta-se: a comissão pretende realizar os atos de recebimento e abertura de todas as fases de todos os lotes em uma mesma data, em sessão única? Lembra-se que pode haver inclusive impugnações e recursos sobre atos e documentos das propostas.
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Geral	Programa de Manutenção Sugerimos que o edital contenha o PROGRAMA DE MANUTENÇÃO dos veículos para que as licitantes possam avaliar com precisão a forma pela qual serão realizados os procedimentos da manutenção da frota.
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Geral	1- O Edital traz a exigência da constituição de SPE para assinatura do contrato. Caso determinada proponente seja vencedora em mais de um lote, poderá uma única SPE ser a signatária de mais de um contrato?
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Item 10.3	3- O Edital e o Contrato fazem menções ao PROGRAMA DE MANUTENÇÃO: Ex.: Minuta do contrato - Item 10.3 iv. Efetuar a manutenção preventiva e corretiva da frota em estrito acordo com o PROGRAMA DE MANUTENÇÃO, determinado pelo PROVEDOR DE FROTA bem como reparos, limpeza e demais atividades necessárias para assegurar conforto e segurança ... vii. Durante o prazo de garantia técnica imposto pelo fabricante dos veículos e quando aplicável, adquirir peças de reposição alinhadas com as exigências do PROGRAMA DE MANUTENÇÃO; Além disso, haverá inspeções periódicas sobre as condições de manutenção da frota. Desse modo parece imprescindível que a proponente tome conhecimento do teor do programa de manutenção. Pergunta-se: é possível que seja imediatamente disponibilizado o referido programa?
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Item 11.2	Este item do edital indica que as visitas serão realizadas no CCO e nas garagens, porém as estações e terminais também farão parte da concessão, dessa forma entendemos que a visita deve se estender a todas as instalações que farão parte da concessão, incluindo as áreas técnicas não abertas ao público. A visita autorizada no item 11.4 não permite que a licitante obtenha o conhecimento das áreas técnicas das estações. Por serem estruturas já em funcionamento sugerimos que o edital contenha as plantas baixas das estações, terminais e garagens para que as licitantes possam dimensionar suas equipes de apoio com pleno conhecimento das instalações, e não somente no momento da transferência dos ativos como previsto na subcláusula 9.4.1 da minuta do contrato.

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Item 23 - Qualificação Técnica	O Edital prevê a atestação de experiência operacional com quantitativos de veículos específicos e passageiros diários, em período mínimo de 12 meses. No intuito de ampliar a competitividade de certames da mesma natureza, muitos órgãos gestores exigem que seja comprovada experiência que corresponda a metade do objeto em licitação. Assim, para o processo em tela, seria mais que conveniente que fossem mantidos os quantitativos de passageiros a serem atestados para cada lote, mas que fossem flexibilizados os tipos de veículos. Desse modo, empresas experientes em modalidades que operam, por exemplo, corredores BRS, ou mesmo serviços comuns, mas com grande volume de passageiros, pudessem competir em igualdade de condições com outros que porventura operem contratos com veículos articulados ou de serviços por trilhos, por exemplo.
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Item 24	Sugerimos explicitar que as propostas devem ser elaboradas considerando a data-base de dezembro de 2022, uniformizando as propostas na mesma data-base dos estudos realizados pelo município.
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Item 24.2.2	Neste item há a exigência de apresentação da MEMÓRIA DE CÁLCULO DA PROPOSTA ECONÔMICA em meio físico e digital. Ocorre que haverá a realização do processo de lances verbais (item 26.4); dessa forma, a MEMÓRIA DE CÁLCULO DA PROPOSTA ECONÔMICA apresentada no envelope de PROPOSTA ECONÔMICA perderá sua consistência, uma vez que o valor de outorga será modificado. Neste sentido sugerimos que no envelope de PROPOSTA ECONÔMICA seja apresentada apenas a declaração de proposta e, após a conclusão da fase de lances, a licitante vencedora terá 5 (cinco) dias úteis para entregar a MEMÓRIA DE CÁLCULO DA PROPOSTA ECONÔMICA já considerando a outorga ofertada, tornando o documento apresentado válido e robusto para sua inclusão como anexo ao contrato (ANEXO II do contrato) e base para equilíbrio contratual.
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Item 25	Edital prevê a possibilidade de subcontratação para “desenvolvimento de atividades operacionais, inerentes aos SERVIÇOS”. É possível citar exemplos da referida subcontratação
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Item 34	2- O Edital e a minuta de contrato trazem a exigência da contratação de seguros, a saber (minuta de contrato): 34.2. Seguro de Responsabilidade Civil 34.3. Seguro de casco para veículos tipo ônibus 34.4. Seguro de Riscos Patrimoniais É possível que sejam disponibilizadas as estimativas de valores e os produtos específicos de cada uma das coberturas?
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	00 - Edital	Relação com SBD	4- Como se sabe, os validadores serão de responsabilidade principal de terceiros, que são os gestores do SBE. Desse modo, em caso de pane ou deficiência nos equipamentos, como serão definidas as penalidades, uma vez que a operadora da frota é que sofrerá os efeitos diretos das eventuais falhas nos embarques?
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 10.2.1	No item 10.2.1 da minuta de Contrato tem-se o seguinte: 10.2.1. A obrigação referida acima não acarreta, para a CONCESSIONÁRIA, qualquer responsabilização por passivos ambientais, materializados ou não, anteriores ou decorrentes de fatos anteriores à data de ASSUNÇÃO DOS SERVIÇOS, exceto aqueles expressamente previstos no Edital e neste CONTRATO. Pergunta-se: quais são os passivos ambientais já existentes na infraestrutura que está sendo concedida? Ainda quanto aos passivos, quais serão especificamente atribuídos à concessionária e que estariam expressamente previstos no Edital e Contrato?

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 10.3	<p>4- Contrato Cláusula 10.3, viii, b: Nesta subcláusula a CONCESSIONÁRIA será responsável por manter o veículo em perfeitas condições mesmo nos casos de ocorrência de roubo, furto e incêndios. Ocorre que no caso do roubo e do furto trata-se de evento que pode ser combatido pelo CONCEDENTE e não pela CONCESSIONÁRIA. No caso do incêndio a responsabilidade somente poderia recair sobre a operadora se o mesmo não tiver sido fruto de ato de vandalismo ou ação deliberada de meliantes que recorrentemente efetuam tais ações. Nesse sentido sugere-se a modificação da subcláusula da seguinte forma: b. Ocorrência de vandalismo, mau-uso, modificação não autorizada, incêndios, exceto no caso de incêndio criminoso realizado por terceiros, , ação da água ou outros líquidos, inclusive inflamáveis.</p> <p>5- Contrato Cláusula 10.3, viii, d: Nesta subcláusula a CONCESSIONÁRIA será responsável por manter o veículo em perfeitas condições mesmo nos casos de eventos de força maior de causas naturais e imprevisíveis, eventos típicos de responsabilidade do PODER CONCEDENTE e que não estão sob a possibilidade da CONCESSIONÁRIA de realizar a mitigação. Neste caso sugere-se a exclusão do item indicado.</p>
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 10.3 e 10.5	<p>Minuta de Contrato 10.3 x e 10.5 xiii A minuta de contrato - Cláusulas 10.3 x e 10.5 xiii - e o Anexo I.12 trazem a obrigação de implantação de provedor de ITS - Sistema Inteligente de Transportes -, com dispositivos instalados para operação de Antena do Sistema Global de Posicionamento (GPS), Antena do Sistema de Comunicação (GPRS) e Unidade Central de Processamento (UCP). O referido sistema deverá manter o CCO integrado com todas as informações de ITS oriundas dos veículos, prevendo até mesmo a avaliação da temperatura interna para climatização adequada da viagem, cuja informação deverá ser enviada para a SMTR a cada 5 minutos, considerando ainda que haverá mais de um sensor por veículo. O ITS deverá ser integrado com os demais sistemas, tal como o de telemetria, que será entregue instalado com os veículos. Mais ainda, o sistema de ITS deve possuir módulo de taxa de sinistros e falhas de manutenção, a fim de monitorar as taxas de sinistros, incidentes e avarias, medindo o desempenho e gerando relatórios de Sinistros de trânsito por períodos de tempo, Falhas de manutenção por períodos de tempo, Taxas de sinistros e falhas de manutenção por trechos e / ou serviços por intervalo de tempo, por serviço e por motorista, bem como registrar dados de Taxa de fatalidades e lesões, Acionamento do botão de pânico e Tipo de eventos totais do sistema e por operador. Ainda que seja louvável a iniciativa e os indicadores pretendidos, não se tem notícia de fornecedor que disponibilize tais funcionalidades do modo exigido no edital. Pergunta-se: qual é o sistema que oferece tais funcionalidades? É possível a indicação de fornecedores e locais onde já há o ITS implantado com essa magnitude?</p>
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 10.4	<p>6- Contrato Cláusula 10.4, x, a: Neste caso a mitigação de roubo e furto pode ser realizado pela CONCESSIONÁRIA por ser um espaço físico fixo, diferente dos veículos que estão vulneráveis no meio público cuja responsabilidade pela manutenção da segurança é do Estado, contudo com relação a incêndio criminoso há a possibilidade de ação criminosa sem que haja a possibilidade de mitigação por parte da CONCESSIONÁRIA, portanto sugere-se a seguinte redação: a. Ocorrência de vandalismo, roubo, furto ou incêndios, exceto no caso de incêndio criminoso realizado por terceiros.</p> <p>7- Contrato Cláusula 10.4, x, d: Nesta subcláusula os mesmos comentários realizados na subcláusula 10.3, viii, d são válidos, sugerindo-se a exclusão desse item.</p>
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 15.1	<p>8 - Contrato Cláusula 15.1: Nesta subcláusula há a indicação de que a data-base é fevereiro de 2023, porém os estudos apresentados no edital (item 9.1 do edital) indicam que os valores referem-se a dezembro de 2022. Entendemos ser necessário uniformizar as informações.</p>
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 20	<p>Item 20 - prevê a possibilidade de obtenção de receitas acessórias, que serão compartilhadas com o poder concedente conforme o tipo. Pergunta-se qual será o critério para definir a proporção dos eventuais valores que serão compartilhados com o Poder Concedente?</p>

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 28	<p>9 - Contrato Cláusula 28.1.1: A subcláusula indica que o reajuste será mensurado entre o mês de apresentação da proposta e o décimo segundo mês após a ORDEM DE INÍCIO, portanto o primeiro reajuste abarcará um período de variação superior a 12 meses. Ocorre que os estudos foram realizados considerando a data-base do estudo que é dezembro de 2022, portanto até o lançamento do edital e a entrega das propostas já terão decorrido mais de três meses, fato que modifica os custos associados à operação, neste sentido entende-se que o primeiro reajuste deverá ocorrer após 12 (doze) meses da ORDEM DE INÍCIO, porém a variação deverá ser medida desde da data-base dos estudos, ou seja, dezembro de 2022, de forma que a efetiva variação dos insumos seja mensurada, fazendo com que o reajuste cumpra a sua função de atualizar o valor monetário da receita. Nesse sentido sugere-se a seguinte redação para a cláusula 28.1.1: 28.1.1. O primeiro reajuste, que ocorrerá quando decorrido o prazo de 12 (doze) meses da data da ORDEM DE INÍCIO, levará em consideração a fórmula paramétrica prevista neste CONTRATO, considerando a variação ocorrida entre o mês base da elaboração dos estudos, portanto, dezembro de 2022, e a data base do primeiro reajuste. Os demais reajustes somente ocorrerão quando decorrido o prazo de 12 (doze) meses a contar da data base do reajuste anterior do CONTRATO.</p>
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 28.4	<p>10- Contrato Cláusula 28.4 Em inúmeros contratos da mesma natureza é utilizado como referência o valor apurado pela ANP - Agência Nacional de Petróleo -, o que faz muito sentido para a concessão em tela, uma vez que, por esse meio, as variações são muito mais específicas e precisas com relação ao custo de aquisição do insumo em local determinado, no caso, o município do Rio de Janeiro.</p>
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 4.2.2	<p>1- Contrato Cláusula 4.2.2: Diversos problemas relacionados a IPTU atingem os bens públicos quando fazem parte de concessões. No intuito de tornar claro para todos que não haverá incidência de IPTU sobre as garagens, terminais e estações sugere-se que seja incluída a seguinte subcláusula: 4.2.2.1. Por não ser alterada a natureza jurídica dos bens públicos geridos e operados pela CONCESSIONÁRIA não haverá a incidência de tributos municipais, em especial, mas não se restringindo, o IPTU e outros tributos imobiliários.</p>
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 7	<p>2- Contrato Cláusula 7: Esta cláusula define que a obtenção das licenças de funcionamento é obrigação da CONCESSIONÁRIA. Ocorre que os bens, estações, terminais e garagens, serão fornecidos pelo município, dessa forma entende-se que a existência de condicionantes prévias, oriundas das condições físicas desses bens não podem ser responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, como prevê de forma ampla a cláusula 10.2.1, neste sentido sugere-se a inclusão da seguinte subcláusula: 7.1.3. Na eventual necessidade de realização de investimentos, por parte da CONCESSIONÁRIA, para a obtenção das licenças, certidões e alvarás para o início da operação os valores dispendidos pela CONCESSIONÁRIA serão objeto de reequilíbrio contratual. 7.1.4. A existência de passivo ambiental prévio à assunção da CONCESSIONÁRIA, será de integral responsabilidade do PODER CONCEDENTE, cabendo ao PODER CONCEDENTE a realização das ações de saneamento do passivo ou a transferência dessas ações para a CONCESSIONÁRIA, com o prévio procedimento de reequilíbrio. 7.1.4.1 Caso o custo estimado para a realização do prévio reequilíbrio indicado na subcláusula 7.1.4 seja divergente do efetivo desembolso realizado pela CONCESSIONÁRIA para a remediação do passivo ambiental deverá ser realizado procedimento de reequilíbrio contratual imediatamente após a conclusão da remediação ou a cada 2 (dois) anos, caso a remediação seja realizada em prazo superior. 7.1.4.2 O levantamento do passivo ambiental prévio será realizado ao longo de 6 (seis) meses após a assunção da CONCESSIONÁRIA por equipe independente contratada pela CONCESSIONÁRIA e acompanhada pelo CONCEDENTE e pela CONCESSIONÁRIA.</p>

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 7. e 7.1	A minuta de contrato traz em sua cláusula 7: 7. LICENÇAS E AUTORIZAÇÕES, INTERAÇÃO COM OS DEMAIS ÓRGÃOS PÚBLICOS E RELAÇÃO COM AS PRESTADORAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS 7.1. Licenças e Autorizações. A CONCESSIONÁRIA será responsável pela obtenção das licenças, inclusive ambientais, certidões, alvarás e autorizações necessárias para a prestação dos SERVIÇOS da CONCESSÃO. Pergunta-se: à quais licenças exatamente se refere a cláusula em tela? Atualmente quais são as licenças exigíveis e qual a posição das respectivas vigências?
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Item 9.3.5	3- Contrato Cláusula 9.3.5: Entendemos que deve haver a fixação do prazo máximo, definido no contrato, para a assunção do serviço integral, portanto prazo máximo para o PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO. A fixação do prazo máximo desde o edital de licitação traz segurança jurídica e homogeneização das propostas. Neste sentido sugere-se a seguinte redação para a subcláusula 9.3.5. 9.3.5. O prazo máximo para a conclusão do PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO é de 30 (trinta) dias contados da aprovação do PLANO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO.
RBuild Empreendimentos e Participações	Robson Rodrigues	01 - Minuta do Contrato	Pavimento	O contrato não prevê responsabilização do PODER CONCEDENTE pela inexistência manutenção ou manutenção precária no pavimento dos corredores que causem danos aos veículos, elevação de desgaste dos pneus e peças e também a forma de cálculo da indenização no caso de procedimentos de manutenção das vias a serem realizados pelo PODER CONCEDENTE venham a causar perdas para a CONCESSIONÁRIA, seja pela redução forçada na operação seja pela impossibilidade de operação momentânea. Dessa forma sugere-se a inclusão de cláusulas que visem alocar os citados risco para o PODER CONCEDENTE.
SISTEMAS OPERATIVOS MÓVILES S.A	RUBEN ORLANDO CHACÓN GIRALDO	00 - Edital	Outorga	La OTORGA, establecida como una inversión en el proyecto, resulta no financiable y encarece el proyecto, ya que el operador, en caso de conseguir la financiación, deberá pagar un costo financiero, además de comisiones y demás cargos acostumbrados en el sector financiero. El modelo de OTORFA planteado le quita la posibilidad al concedente de poder remover de la operación al concesionario que tenga una correcta ejecución contractual, al atrapar tantos recursos del operador, casi están generando el mismo efecto que se tiene cuando este provee la flota (casi que es jurídicamente imposible retomarle el contrato, así opere mal) por tal razón se pierde la principal ventaja de separar la provisión de flota, de la operación. Proponemos que la evaluación económica se realice por quien otorgue un mayor descuento en la tarifa por kilómetro planteada por ustedes. Para evitar propuestas artificialmente bajas, pueden establecer una desviación estandar entre las propuestas o limitar el valor de descuento hasta donde tengan la certeza que no se afecte la ejecución del contrato.
SISTEMAS OPERATIVOS MÓVILES S.A	RUBEN ORLANDO CHACÓN GIRALDO	00 - Edital	Outorga	Por favor aclarar, cuales de los requisitos habilitantes que pueden ser subsanables y cuales no? esto con el fin de evitar que un proponente que no cumpla con requisitos, pero haya tenido la mejor OTORGA, pueda recomponer aspectos críticos mejorando sustancialmente sus requisitos habilitantes en caso de no cumplirlos en primera instancia.
SISTEMAS OPERATIVOS MÓVILES S.A	RUBEN ORLANDO CHACÓN GIRALDO	00 - Edital	Relação Outorga	Respecto de la OTORGA, debemos advertir que siendo este el único criterio calificable para la adjudicación de cada lote de buses, evidenciamos altísimo riesgo, ya que simplemente ganará quien conceda más dinero, no necesariamente quien esté en capacidad de ejecutar el contrato cabalmente y garantizando una correcta prestación del servicio. Lo anterior se complementa con la poca experiencia que deben acreditar los proponentes, al ser un requisito habilitante haber operado solo 30 buses articulados o 15 biarticulados o superarticulados, no se está propendiendo por que sean operadores con amplia experiencia, no solo en operación de buses, sino en gestión de infraestructuras concesionadas y ejecución de contratos de concesión, los cuales requieren una alta formalidad y capacidad administrativa.

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
SISTEMAS OPERATIVOS MÓVILES S.A	RUBEN ORLANDO CHACÓN GIRALDO	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho		El porcentaje máximo de descuento sobre los ingresos (12%) es excesivo y mas que convertirse en un desincentivo que propenda porque el operador mejora la calidad del servicio, se puede convertir en una causa de desequilibrio económico que genere una degradación den la prestación del servicio. Sugerimos se establezca un nivel de desincentivos de hasta 3%, lo suficiente para que el operador se motive a no perderlo, pero no tanto que lo obligue a bajar el estandar de manutención de la flota en busca de generar ahorros que le permitan compensar la pérdida y que en caso de una retoma de contrato, resulte más costoso componer el estado de la flota. Pueden establecerse niveles entre el 0% y 3% y si se está en mediciones inferiores al 3% por determinada cantidad de periodos (ej 6 meses) consecutivos sea causal de retoma de contrato.
Sociedade	Matheus Azevedo	08 - Programa Mínimo de Garagens	Geral	Quantas garagem são? Porque a prefeitura não assumi de vez o BRT? Pq se gastou milhões para repassar a empresários?
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	14 - Garantia de Proposta	Sugestão: Sugere-se que o Edital determine expressamente o momento de apresentação da Garantia de Proposta, para evitar dúvidas posteriores.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 1.1 - Introdução	Sugestão: Sugere-se a exclusão da obrigação da concessionária de realizar a manutenção das infraestruturas das estações.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 1.5	Sugestão: Os documentos referidos devem estar à disposição até o final do processo licitatório, em homenagem ao princípio da transparência e considerando sua potencial utilidade para a elaboração de recursos e/ou contrarrazões de recursos.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 10 - Prazo	Sugestão: Sugere-se que o Edital seja claro acerca das possibilidades ou não de prorrogação do prazo da concessão.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 16.7- Vedação de inclusão posterior de documento ou informação	Sugestão: Visando a coerência do documento editalício, sugere-se a adição do trecho a seguir no item em questão: " salvo aquelas necessárias ao saneamento de falhas ou correções de caráter formal no curso do procedimento, e desde que realizadas no prazo estipulado pela COMISSÃO DE LICITAÇÃO
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 16.1.6 - Documentos de habilitação econômica	Sugestão: Uma vez que não é possível alterar os documentos oficiais de dados econômicos dos licitantes estrangeiros para que os valores descritos passem a ser em Reais, sugere-se que o edital autorize expressamente os licitantes estrangeiros a apresentar documento elaborado pelos próprios licitantes e assinado por representante, detalhando a referida conversão, nos termos do item 16.1.6 do Edital.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 17.8 - Número máximo de representantes	Sugestão: Sugere-se que, em caso de consórcio, o número máximo de representantes seja aumentado para dois por empresa participante do consórcio - visando maior agilidade na tomada de decisões durante a sessão pública. Alternativamente, sugere-se que o número máximo de representantes seja aumentado para três.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 20.1.3 iii	Sugestão : Sugere-se eliminar ou flexibilizar os índices previstos no item 20.1.3 iii. O índice solicitado não é usual para empresas que operam concessões como as licitantes, pois é comum que estas empresas executem tanto a operação quanto a provisão da frota, gerando altos níveis de endividamento para o cumprimento de suas operações já existentes, as quais lhes permitirão ter a experiência técnica necessária prevista no Edital
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 20.1.5.2 - Patrimônio Líquido	Sugestão: Sugere-se que o item seja alterado apenas para que fique claro que, no caso de consórcio, o valor do patrimônio líquido mínimo determinado no item 20.1.5 deve ser acrescido em 30%, podendo ser comprovado pelo somatório dos patrimônios líquidos das empresas consorciadas.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 23.1.3.1, "ii"	Sugestão: Sugere-se a inclusão expressa da possibilidade de <b>comprovação das relações societárias também por meio da apresentação de extratos ou certificados emitidos por órgão competente para registros comerciais</b> . Trata-se de documento oficial emitido em algumas jurisdições e que pode facilitar o processo de comprovação para licitantes estrangeiros.

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 3 - Pedidos de Esclarecimento e Impugnações ao Edital	Sugestão: Considerando-se a complexidade do objeto da concessão e a relevância do projeto, sugere-se que as respostas a pedidos de esclarecimentos e impugnações sejam fornecidas em até 3 dias úteis de sua formulação e não somente nos dias próximos à sessão pública. Trata-se de medida relevante para que os potenciais licitantes possam estruturar adequadamente suas propostas, documentos e, até mesmo, tomar em tempo hábil decisões sobre a viabilidade de sua participação
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	00 - Edital	Item 8.1	Item 8.1 LICITAÇÃO por maior outorga. Sugestão: Sugere-se que não seja utilizada a metodologia de valor mínimo de outorga, pois pode haver ofertas artificialmente altas e acima do equilíbrio econômico do Contrato. Recomenda-se usar a seguinte metodologia, anexa ao formulário, baseada na experiência internacional. Esta metodologia usa um limite inferior, assim como o Edital, mas também calcula um limite máximo de equilíbrio, o que permite ter um contrato que pode ser cumprido pela proponente.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Capítulo IV - Remuneração.	Audiência Pública Sugestão: na consulta pública foi mencionado um modelo de remuneração por serviço prestado e gestão de terminais e estações. Solicita-se esclarecer como é remunerada a gestão dos terminais e estações? Haveria uma fórmula ou seria uma quantia fixa?
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 10.3, viii, 'b' e 'd' - Deveres da Concessionária sobre a Frota	Sugestão: Sugere-se a exclusão dos itens "b" e "d" do item 10.3 diante da impossibilidade total de controle da Concessionária sobre os fatos ali listados. Além disso, o item 10.3, viii "d" está em contradição com a cláusula 29.4.1 que prevê a possibilidade de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato em eventos de força maior que não sejam cobertos por seguro. Alternativamente, sugere-se a previsão expressa no item item 10.3, viii "d" de que é "sujeito ao previsto na cláusula 29".
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 10.3, xv	Sugestão: Sugere-se que seja detalhado o inventário de peças a serem comprados e o respectivo preço a fim de reduzir a incerteza das Licitantes a respeito deste custo.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 12.1.v	Dúvida: Confirmar se haverá câmeras nos ônibus, estações e terminais ou outros dispositivos de segurança para identificar usuários que realizem atos de vandalismo.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 13.2 - Responsabilidades da CONCESSIONÁRIA	Sugestão: Sugere-se a inclusão ao final do item do seguinte trecho: exceto caso as obrigações ou sua imputação à CONCESSIONÁRIA ou a subcontratadas desta sejam consideradas como inválidas, irregulares ou ilegais em processo administrativo ou judicial
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 13.3 - Responsabilidades do PODER CONCEDENTE	Sugestão: Sugere-se que o item 13.3 seja alterado, bem como que subitens sejam acrescidos, da seguinte forma: "13.3. Responsabilidade do PODER CONCEDENTE. O PODER CONCEDENTE responderá, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, por quaisquer prejuízos causados à CONCESSIONÁRIA, suas subcontratadas ou terceiros, que tenha dado causa, por si ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ele vinculada, incluindo os decorrentes de atos praticados pelo PODER CONCEDENTE antes da assinatura do CONTRATO. 13.3.1 O PODER CONCEDENTE se obriga a ressarcir a CONCESSIONÁRIA de todos os desembolsos provenientes de determinações judiciais ou administrativas, para satisfação de obrigações originalmente imputáveis ao PODER CONCEDENTE, ou ainda não imputáveis pelo CONTRATO à CONCESSIONÁRIA, incluindo sem limitação reclamações trabalhistas propostas por empregados ou terceiros vinculados à CONCESSIONÁRIA e indenizações por perdas e danos." É necessário garantir à Concessionária que não venha a ser penalizada por qualquer tipo de dano ou prejuízo que seja de responsabilidade do Poder Concedente. A atual redação poderia levar a disputas acerca de danos causados pelo Poder Concedente a terceiros, ou de desembolsos pela Concessionária para obrigações que não foram determinadas no Contrato.

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 17 - Receitas Tarifárias	Crítica: Solicita-se que se estude a possibilidade de alteração da estrutura remuneratória atualmente proposta de pagamento por quilômetro, migrando para uma estrutura que se adapte melhor à estrutura de funções e custos da Concessionária. Como sugestão a exemplo do que ocorre em outros países poder-se-ia considerar um pagamento por quilômetro relacionado com custos variáveis de operação dos veículos, somado a um pagamento fixo referente aos custos fixos de operação do veículo, somado a um pagamento fixo relacionado à operação de estações e terminais, somado a um pagamento variável a custo unitário referente à manutenção de estações e terminais. É importante ressaltar que cobrir os diferentes custos operacionais na sua natureza fixa e variável, associados ou não diretamente à operação da frota; usando uma remuneração por quilômetro, não reflete a real dinâmica de custos e riscos assumidos pela Concessionária. Caso a referida estrutura se mantenha, sugere-se a implementação de um mecanismo que cubra o risco de pagamento de um número de quilômetros inferior ao limite determinado como equilíbrio, permitindo cobrir custos fixos e variáveis, garantindo a sustentabilidade e continuidade do serviço.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 18.3 Incorrência de Subsídio - 18.4 Constituição de Garantia Pública	Dúvida: Esclarecer qual foi o montante do subsídio necessário nos últimos 5 (cinco) anos para a operação e deste total qual parcela se refere a cada um dos lotes objeto da licitação. Ademais, esclarecer qual é a previsão da Prefeitura para garantir a disponibilidade dos recursos para o subsídio para os próximos 10 (dez) anos de duração do contrato.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 19. Tarifa Pública	Dúvida: Solicita-se informar se a tarifa pública apresenta esquemas de integração tarifária entre os serviços dos diferentes lotes licitados ou entre os referidos lotes e o restante dos transportes urbanos. Existe um esquema unificado de coleta desses recursos? Quais são as regras para a distribuição dos lucros?
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 20.2 - Compartilhamento de receitas acessórias	Crítica: A definição unilateral e caso-a-caso pelo Poder Concedente do percentual da Receita Bruta referente às Receitas Acessórias que deve ser compartilhado com o Poder Concedente gera grave insegurança para os licitantes e o futuro concessionário, em relação à imprevisibilidade de tais receitas. Essa insegurança pode afetar, inclusive, a participação de potenciais licitantes no procedimento licitatório, uma vez que pode impedir a segurança na formulação de proposta viável ou até mesmo na viabilidade financeira da concessão. Requer-se, portanto, seja definido no Contrato, os percentuais mencionados pelo item 20.2.1
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 28. Reajuste	Sugestão: Sugere-se que seja prevista a possibilidade de um reajuste extraordinário antes da ORDEM DE INÍCIO para casos em que ocorra um atraso significativo entre os prazos previstos entre a elaboração da proposta e a ORDEM DE INÍCIO.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 29.2, viii - Riscos Assumidos pela Concessionária	Crítica: O subitem deve ser excluído, uma vez que determina, de forma absolutamente genérica, que quaisquer fatos que podem ocorrer durante a implantação e operação da Concessão que resultem na incidência de responsabilidade civil, administrativa, tributária e criminal seriam riscos da Concessionária - independente de tais fatos serem atribuíveis à Concessionária ou suas subcontratadas
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 29.2, x - Riscos Assumidos pela Concessionária	Sugestão: Propõe-se incluir ao final do item o seguinte trecho: ", exceto caso tais greves ou paralisações venham a ser declaradas ilegais pelo Poder Judiciário".
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 4. OBJETO E METAS	Sugestão: Sugere-se que seja previsto que a manutenção das estações ficará a cargo do Poder Concedente, considerando que a referida atividade, pela sua natureza, é distinta da "operação de transporte público de passageiros", que é o objeto da Concessão, representando, portanto, um risco de aumento de custos não gerenciável pela Concessionária.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 6.1 - Serviços	Dúvida: Sugere-se esclarecer se há algum manual de manutenção e solicita-se seja disponibilizado.

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 7.2 - Interação	Sugestão: Sugere-se a inclusão, ao final do item, do seguinte trecho: "inclusive no que tange ao fornecimento de documentos e declarações que venham a ser necessárias para a obtenção das referidas autorizações, licenças e/ou permissões".  Sugere-se a inclusão dos itens 7.2.1 e 7.2.2, nos termos a seguir: "7.2.1 - Eventuais documentos e declarações deverão ser emitidos pelo PODER CONCEDENTE nos termos do item 7.2 em até 3 (três) dias úteis do recebimento de comunicação da CONCESSIONÁRIA requerendo seu fornecimento. 7.2.2. Não serão imputáveis à CONCESSIONÁRIA quaisquer atrasos decorrentes do não cumprimento do prazo determinado no item 7.2.1 pelo PODER CONCEDENTE, inclusive em relação à eventual perda de prazo determinado pelo PODER PÚBLICO e suas consequências."
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 7.2 - Interação	Sugestão: Sugere-se a inclusão, ao final do item, do seguinte trecho: "inclusive no que tange ao fornecimento de documentos e declarações que venham a ser necessárias para a obtenção das referidas autorizações, licenças e/ou permissões"
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 8.1 - Prazo	Sugestão: Sugere-se que o Contrato seja claro acerca das possibilidades ou não de prorrogação do prazo da concessão.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 9.3.5 - Período de Mobilização e Transição	Sugestão: Sugere-se incluir ao final do item o seguinte trecho: "caso seja comprovado que o atraso na conclusão do PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO tenha ocorrido por culpa ou dolo exclusivos da CONCESSIONÁRIA". O objetivo é deixar claro que a CONCESSIONÁRIA não será sancionada em caso de atrasos não imputáveis a ela.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	01 - Minuta do Contrato	Item 9.3.6 - Período de Mobilização e Transição	Sugestão: Sugere-se a exclusão do trecho final do item: "sem implicação de alteração do prazo do contrato ou compensação à CONCESSIONÁRIA". A redação atual permitiria que o Poder Concedente postergasse unilateralmente a data de implantação dos Serviços do Plano De Mobilização E Transição, por período indeterminado, podendo gerar prejuízos à Concessionária em relação ao prazo de fruição da concessão ou, até mesmo, em custos de mobilização e desmobilização de pessoal.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	02 - Termo de Referência	Item 5.1.	OPERAÇÃO DE TERMINAIS E ESTAÇÕES Sugestão: sugere-se transferir a atividade de manutenção da infraestrutura para o Poder Concedente
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	02 - Termo de Referência	Item 5.6.	SISTEMA DE BILHETAGEM Sugestão: sugere-se esclarecer quais são as funções do Operador quando se menciona: "exceto nas Bilheterias de Terminais e Estações, cuja responsabilidade é do OPERADOR, conforme disposto no item 5.5.3 - "OPERAÇÃO DE BILHETERIAS)". A atribuição de uma função diretamente relacionada com a gestão de meios de pagamento e cobranças à Concessionária causa conflito com a atuação do agente arrecadador, dissipando a responsabilidade do mesmo, razão pela qual se sugere a eliminação da referida obrigação do escopo da Concessionária.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	02 - Termo de Referência	Item 6.	MODELO DE REMUNERAÇÃO DO OPERADOR Crítica: Solicita-se que se estude a possibilidade de alteração da estrutura remuneratória atualmente proposta de pagamento por quilômetro, migrando para uma estrutura que se adapte melhor à estrutura de funções e custos da Concessionária. Como sugestão a exemplo do que ocorre em outros países poder-se-ia considerar um pagamento por quilômetro relacionado com custos variáveis de operação dos veículos, somado a um pagamento fixo referente aos custos fixos de operação do veículo, somado a um pagamento fixo relacionado à operação de estações e terminais, somado a um pagamento variável a custo unitário referente à manutenção de estações e terminais.
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	02 - Termo de Referência	Tabela 3	Lotes para Licitação de Operação x Frota Determinada Sugestão: Esclarecer se a frota inclui veículos de reserva?
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	1.3.2. CÁLCULO DO ÍNDICE DE MANUTENÇÃO (IM)	Sugestão: esclarecer os indicadores de manutenção.

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
Trench Rossi e Watanabe	Louise Bastos Gomes	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	Item 1.3.1. CÁLCULO DO ÍNDICE DE QUALIDADE (IQ)	Sugestão: esclarecer os indicadores de qualidade
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	00 - Edital	Item 10.2.1	Precisa-se de esclarecimentos de possível conflito de competências e responsabilidades da concessionária operadora e do Poder Concedente a respeito de licenças ambientais e autorizações de Corpo de Bombeiros contra o disposto na página 71 cláusula 10.2.1 onde há isenção de responsabilidade para o operador dos passivos ambientais anteriores à assunção dos serviços. Caso os ativos de terminais, estações e garagens não possuam as licenças ambientais e autorizações do Corpo de Bombeiros do Estado do RJ necessárias para a operação, o Poder Concedente se encarregará de sanar tais pendências?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	00 - Edital	Item 9.1.	Sobre o valor do contrato (página 18 Item 9.1), definido como “a soma dos valores de remuneração projetada da concessionária para cada lote ao longo do prazo da concessão”, considerando que o valor do contrato baliza diversos itens contratuais, precisa-se confirmar entendimento do conceito: como o valor do contrato é a soma dos valores de remuneração projetada num dado instante, a cada ano da concessão que se passa isso torna o valor do contrato menor pois parte da receita projetada vai se convertendo em receita efetivamente realizada. Está correto o entendimento?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	00 - Edital	Relação T&E	Recentemente o Poder Concedente realizou enquête sobre o uniforme do pessoal que trabalha na operação do BRT atualmente. Haverá exigência de seguir indumentária definida pelo Poder Concedente ou será algo de gestão exclusiva do operador?
TRL Contabilidade do Futuro	Thiago Reder Lenzi	01 - Minuta do Contrato	Garantia	Sobre os recursos arrecadados pela operadora do SBD, as operadoras do BRT terão repasse destes recursos para cobrir as suas remunerações de forma automática, livre e desimpedida ou antes dependerão da disponibilidade orçamentária do Poder Concedente, do processo de empenho e de liquidação?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Geral	Os ativos de terminais, estações e garagens que não possuírem licenças ambientais e/ou autorizações do Corpo de Bombeiros do Estado do RJ no momento da assunção da posse pela concessionária deverão ser operados somente depois que tais pendências forem sanadas?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 18.3.1	O Fundo de Mobilidade Urbana Sustentável consta como a rubrica de fonte orçamentária para o pagamento de subsídios aos operadores na página 83 cláusula 18.3.1. No entanto, na LOA2023 nos consta como uma rubrica com R\$ 1.000,00 de orçamento – o que seria insuficiente. Qual será a tratativa para dotação orçamentária, neste caso?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 18.3.1	O Fundo de Mobilidade Urbana Sustentável consta como a rubrica de fonte orçamentária para o pagamento de subsídios aos operadores na página 83 cláusula 18.3.1. Considerando que a rubrica do orçamento Fundo de Mobilidade Urbana Sustentável na LOA2023 consta com dotação de R\$ 1.000,00, deve-se entender que a concessão só terá início em 2024?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 18.4	Entende-se da leitura da página 83 cláusula 18.4 é que nem todas as receitas patrimoniais do município serão arroladas ao mecanismo de garantia pública. Apenas o item de “Outras Receitas de Concessões e Permissões” código 1311.02.0.1.0002 seria objeto da garantia. É correto o entendimento?
TRL Contabilidade do Futuro	Thiago Reder Lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 18.4	Sobre a garantia pública constante na página 83 cláusula 18.4, concebida para custear inadimplemento do Poder Concedente, a redação da minuta não versa sobre a forma da instituição do ato normativo. Será por lei complementar, ordinária ou decreto?
TRL Contabilidade do Futuro	Thiago Reder Lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 18.4	Como o mecanismo da garantia pública (página 83 cláusula 18.4) se conciliaria com uma eventual falta de previsão orçamentária do Poder Concedente para empenhar e/ou pagar a despesa com a concessionária?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 18.4	Como o mecanismo da garantia pública (página 83 cláusula 18.4) poderá garantir o adimplemento de obrigações do Poder Concedente caso as receitas patrimoniais especificadas na cláusula sejam insuficientes para honrar a necessidade de pagamento em atraso?

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
TRL Contabilidade do Futuro	Thiago Reder Lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 18.4	Sobre a garantia pública constante na página 83 cláusula 18.4, concebida para custear inadimplemento do Poder Concedente, entende-se que o mecanismo previsto é de confrontar mensalmente as receitas patrimoniais (especificadas na cláusula) arrecadadas em dado mês com a necessidade de pagamento em atraso no mesmo mês. Assim, não seria formado um fundo acumulado na conta para eventualidades de atrasos futuros. É correto o entendimento?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 20.2.1	Na página 86 cláusula 20.2.1 a minuta do edital prevê o compartilhamento da receita bruta acessória, no entanto não é apresentada a forma de repartição (percentuais de partilha entre as partes) nem a base de cálculo (receita bruta, fração desta, lucro etc.). Entende-se que as condições de repartição devem ser plenamente declaradas no edital final e no contrato de concessão. Isso será feito?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 27.2	Na página 91 cláusula 27.2 sobre revisões ordinárias, o Poder Concedente manifesta interesse em levar em conta a produtividade e eficiência do operador para revisar a tarifa de remuneração. Qual será a forma utilizada pelo Poder Concedente para medir estes parâmetros de produtividade e eficiência? (entende-se que não houve demonstração clara na cláusula)
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 29.5	Precisa-se de esclarecimentos sobre o entendimento correto do mecanismo de gatilho previsto na página 96 cláusula 29.5. Aplicar-se-á o reajuste do diesel ponderado pelo seu passo se houver 10% de variação em um único mês ou aplicar-se-á o reajuste do diesel a qualquer tempo em que a variação acumulada atinja 10% dentro de um período de 12 meses a contar da última data-base?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 32.4.1	Há a exigência de uma instituição de auditoria contábil com "ampla experiência neste tipo de atividade" constante na página 104 cláusula 32.4.1. Quais seriam os critérios objetivos necessários a serem demonstrados para que o Poder Concedente dê por satisfeita a exigência?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 34.3.1.	Entende-se que o Poder Concedente deva fixar o valor de reposição do ônibus no mecanismo da página 108 cláusula 34.3.1, sem deixá-lo em aberto, de modo a permitir maior segurança financeira sobre a proposta econômica. Isso será feito?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 34.4	A exigência de apresentar apólice de seguro patrimonial para ônibus, terminais, estações e garagens (página 108 cláusula 34.4) pode ser de difícil cumprimento por falta de seguradoras proponentes (ofertas de seguros patrimoniais destas naturezas não estão amplamente disponíveis no mercado de transporte rodoviário de passageiros). Esta exigência poderá ser suprida de alguma outra forma (fundo de contingência, assunção de risco pela concessionária, etc)?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 40.4.	Na eventualidade dos ativos entregues pelo Poder Concedente terem vida útil menor que a do tempo de concessão mais os 24 meses previstos na página 116 cláusula 40.4, será o Poder Concedente o responsável por repô-lo por um novo?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	01 - Minuta do Contrato	Item 9	A partir da leitura da página 66 cláusula 9, que trata do período entre a assinatura do contrato, a ordem de início, o plano de mobilização, a assunção das garagens e terminais e, por fim, a cessão dos veículos pelo Poder Concedente entende-se que: da assinatura do contrato até a assunção dos veículos e o início da rodagem, a concessionária operadora não fará jus a nenhuma receita de remuneração. Este entendimento está correto?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	02 -Termo de Referência	tem 4.2.1	O Poder Concedente prevê que seguirá gestor do CCO e que os custos serão rateados entre os operadores. É importante fixar tais custos ou categorizá-los desde o início no edital e contrato, sem deixá-los em aberto, de modo a permitir maior segurança financeira sobre a proposta econômica. Qual a previsão destes custos a serem rateados?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes		Entende-se que na eventualidade de queda de demanda pelos serviços dispostos nesta minuta de edital, a lógica do contrato concebida admite a possibilidade do Poder Concedente ordenar redução da rodagem pelos operadores a ponto das receitas de rodagem serem insuficientes para a cobertura dos custos. Será proposto algum mecanismo por parte do Poder Concedente para assegurar receita mínima para cobrir custos mínimos da concessionária?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes	Item	A concessionária operadora do BRT, percebendo aumento de demanda, deverá criar serviços adicionais para atender o novo fluxo ou deverá aguardar uma determinação expressa do Poder Concedente para esta nova mobilização?

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes	Item	Solicita-se esclarecimento sobre o que será previsto no caso de uma redução da demanda de passageiros pelos serviços do BRT que implique na redução da necessidade de rodagem dos ônibus atualmente proposta nesta minuta de edital: em última análise, há risco de demanda para os operadores de BRT de modo a terem receita insuficiente para cobrir custos fixos?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes	Item	A concessionária operadora do BRT será remunerada por um atendimento específico de demanda em data específica fora do padrão da grade de serviços originalmente ordenada pelo Poder Concedente?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes	Item	Na hipótese de um evento localizado ou sazonal que demande um serviço específico – exemplo de Rock In Rio e eventos no RioCentro ou no Parque dos Atletas – em caso de necessidade de empregar frota além da disponível de uma concessionária, todas as demais operarão de forma conjunta para atender àqueles eventos?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes	Item	Na hipótese de um evento localizado ou sazonal que demande um serviço específico – exemplo de Rock In Rio e eventos no RioCentro ou no Parque dos Atletas – o Poder Concedente se encarregará da grade de serviços para atendimento específico ou demandará dos concessionários operadores?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes	Item	Se a concessionária operadora do BRT aumentar a oferta eventualmente para atender picos de demanda, será remunerada por isso?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes	Item	Solicita-se esclarecimento sobre o que será previsto no caso de uma redução da demanda de passageiros pelos serviços do BRT que implique na redução da necessidade de rodagem dos ônibus atualmente proposta nesta minuta de edital: o percurso médio mensal (PMM) disposto nesta minuta pode ser considerado como um mínimo de rodagem com receita associada garantida para os operadores?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes	Item	O Poder Concedente irá enviar novas grades de serviços à concessionária com qual antecedência para a sua implementação?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	04 - Descritivo do Sistema BRT e dos Lotes	Tabela 12	Considerando que cada tipo de veículo será remunerado por um valor diferente em cada lote, entende-se que o quadro sobre o Percurso Médio Mensal (PMM) constante na página 189 deveria ser desdobrado por tipo de veículo. Pedese detalhar no edital e no contrato a tabela 12 da página 189, incluindo os valores de Percurso Médio Mensal (PMM) produtivo e improdutivo separados por tipo de veículo e por lote.
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	Item	Sobre os indicadores de desempenho, pede-se confirmar o entendimento do procedimento das Item. Uma vez que eles sejam calculados aos seus tempos devidos, as penalidades que eles acarretam são aplicadas retroativamente sobre a receita de remuneração daquele período da medição ou passam a ser aplicados sobre a receita de remuneração do período seguinte até que nova medição do indicador seja realizada?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	08 - Programa Mínimo de Garagens	Na página 251	Para o almoxarifado das garagens é previsto que o operador proveja estantes, armários e mobiliários. Sobre as peças de estoque, sobressalentes, implementos e ferramentas, estes itens devem ser tratados como bens reversíveis ao longo da concessão?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	08 - Programa Mínimo de Garagens	Na página 251	Para o almoxarifado das garagens é previsto que o operador proveja estantes, armários e mobiliários. Sobre as peças de estoque, sobressalentes, implementos e ferramentas – o Poder Concedente se encarregará deles ou caberá ao operador comprá-los no momento da assunção da posse das garagens?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações	Geral	Como o Poder Concedente pretende demonstrar regularmente que a calha do eixo viário se encontrará em condições adequadas à rodagem, ou seja, sem prejudicar a operação dos veículos e tampouco danificá-los? Caso se verifique que a condição do eixo viário ("calha") provocou danos aos veículos ou aumento nos custos de manutenção, esta majoração de custos será reequilibrável?

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações	Item 2.1	Na página 270 diz-se que a gestão da bilheteria do Terminal Intermodal Gentileza será encargo do operador do BRT para gestão, operação e manutenção. Mas a matriz de responsabilidade da página 279 afirma que a operação da bilheteria é encargo da operadora do SBD. No que consiste a gestão da bilheteria do Terminal Intermodal Gentileza?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações	Item 4.1	Na página 275 Item 4.1 há responsabilidade para a operadora do BRT na segurança para funcionários e usuários, segurança patrimonial, combate a vandalismo e furtos, responsabilidade de inibir e corrigir o comportamento de usuários no caso de evasão. A concessionária operadora do BRT será punida no seu contrato de concessão pelo resultado do desempenho da segurança nestes itens?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações	Item 4.1	Sobre a responsabilidade da operadora do BRT na segurança conforme consta na página 275 Item 4.1, quais são as delimitações geográficas de responsabilidade da concessionária (dentro das estações, garagens, terminais e veículos)?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações	Item 4.1	Sobre as responsabilidades demandadas à operadora do BRT na segurança, conforme consta na página 275, Item 4.1, diante da indelegabilidade do poder de polícia à concessionária, como se conciliam tais responsabilidades esperadas da concessionária com a atuação do Poder Concedente na figura da Guarda Municipal?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações	Item 4.2	Será permitida a redução do efetivo de pessoal a patamares inferiores ao efetivo mínimo previsto na página 276 da minuta do edital ou a transferência para outras atividades na concessão no caso de inovação tecnológica?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações	Item 4.2	O número de colaboradores do efetivo mínimo como o do exemplo da página 276 da minuta do edital é um requisito contratual para prestação do serviço real ou é um número que serve meramente de guia ilustrativo às proponentes (que terão liberdade para dimensionarem seu efetivo)?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	13 - Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro	Item 27.2	Ainda acerca das revisões ordinárias citadas na página 91 / cláusula 27.2, qual será a fórmula paramétrica adotada pelo Poder Concedente para revisar a tarifa de remuneração usando medidas de produtividade e eficiência?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	13 - Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro	Item 28.1	Qual a fundamentação técnica e/ou teórica para o Poder Concedente concluir pelos pesos de 33% no diesel, 31% na mão-de-obra e 36% no IPCA-E na fórmula ponderada do reajuste da tarifa de remuneração encontrada na página 92 cláusula 28.1?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	13 - Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro	Item 28.1	Sobre os pesos da fórmula paramétrica de reajuste da tarifa de remuneração constante na página 92 cláusula 28.1, as revisões ordinárias e extraordinárias revisarão a composição destes pesos conforme a necessidade/opportunidade?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	13 - Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro	Premissas Tributárias	O estudo de viabilidade considera em suas premissas na página 17 a continuidade da alíquota zero de PIS/COFINS sobre a receita de remuneração. Caso haja edição de decreto alterando a alíquota, esta majoração de tributos será reequilibrável em prol da concessionária?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	13 - Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro	Premissas Tributárias	O estudo de viabilidade considera em suas premissas na página 9 a continuidade da desoneração da folha de pagamento (CPRB de 2% sobre a receita) para além do período previsto em Lei federal (31/dez/2023). Caso o Congresso Nacional não prorrogue os efeitos da CPRB, esta majoração de tributos será reequilibrável em prol da concessionária?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	13 - Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro	WACC	Na página 37 do estudo de viabilidade as premissas de divisão entre capital de terceiros e próprios é de 50%/50% porém na tabela de construção do CAPM da página 38 foram utilizados percentuais diferentes (40%/60%). Isto reduziu a remuneração ponderada do capital das proponentes. Qual é o valor correto?
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	13 - Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro	WACC	Na página 37 do estudo de viabilidade a premissa de risco de crédito foi apresentada como 1,25%, porém na tabela de construção do CAPM da página 38 foi utilizado 1,00%. Isto reduz a remuneração ponderada do capital das proponentes. Qual é o valor correto?

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
TRL Contabilidade do Futuro	thiago reder lenzi	13 - Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro	WACC	Na página 38 do estudo de modelagem, o custo médio ponderado de capital que balizou a remuneração das concessionárias operadoras do BRT levou em conta um custo nominal da dívida de 10,82% a.a.. Entende-se que esta taxa de remuneração do endividamento não é viável para as proponentes, dado que o próprio governo federal (que consegue a menor taxa possível para endividamento) capta recursos a um patamar superior, da ordem mínima de 13,75% a.a. nominal. Propõe-se um ajustamento do custo de capital de terceiros constante do WACC da concessão de modo a resolver as distorções.
Viação Redentor	Alexandre da Silva Lima	10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações	Geral	Fiscalização e manutenção dos terminais É de responsabilidade do estado ou prefeitura fiscalizar e manter os terminais em perfeitas condições de uso a população.
WRI BRASIL	Cynthia Milech Blank	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	1.1. Introdução	Tabela 1 - Categoria "Segurança": 1 - sugere-se mudança do termo para "Segurança viária" para não confundir com segurança pública; 2 - sugestão de texto para "Aspectos avaliados": "Segurança em relação a sinistros de trânsito para com os usuários e motoristas do SISTEMA BRT".
WRI BRASIL	Cynthia Milech Blank	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	1.2. Cronograma de Aplicação	Tabela 2 (Pesos) 1 - Para que os atuais indicadores possibilitem um melhor entendimento da percepção da qualidade do sistema pelas pessoas que o utilizam, dando assim foco no cliente do serviço, sugere-se a revisão dos pesos dos indicadores que compõem o Índice de Qualidade para que a Satisfação do Usuário (ISU) tenha peso superior a 1 e se torne mais representativa. Seguindo os pesos atuais, em um cenário em todos os outros indicadores se enquadrem como "Bom" e o ISU como "Insatisfatório", o índice de desconto para o operador seria de apenas 0,6%, o que não gera incentivo para uma busca de melhorias no desempenho. 2 - Além disso, os Índices de Qualidade possuem percentual baixo na remuneração frente aos de manutenção, dessa forma, sugere-se que os índices de qualidade e de manutenção tenham ambos o peso de 6%.
WRI BRASIL	Cynthia Milech Blank	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	1.2. Cronograma de Aplicação	Tabela 2 Prazo de carência: o Sugere-se que o prazo de carência do Indicador de Satisfação do Usuário (ISU), que atualmente é de 2 anos, seja revisto. A primeira pesquisa pode ser aplicada tão logo ocorra a ordem de início, servindo de base para os limites de referência. Dessa forma, a aplicação após o primeiro ano já poderá ser contabilizada no impacto da remuneração do operador. o Além disso, sugere-se uma padronização nos termos em que se refere ao início de contrato, visto que em momentos se refere à ordem de início e em outros como o momento em que o operador assumir a operação. Caso sejam dois momentos distintos, deve ser explicitado claramente a definição destes termos e qual o período entre eles.
WRI BRASIL	Cynthia Milech Blank	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	2.1.1 Indicador de Cumprimento de Viagens (ICV)	Medição e Cálculo de indicador: o Os itens utilizam diferentes nomenclaturas para se referir ao critério de consideração das viagens. No item de medição, orienta-se que devem ser utilizadas as definições de "viagens programadas completas" e as "viagens autorizadas completas", mas na fórmula de cálculo, orienta-se utilizar o número de "viagens válidas realizadas" e o número de "viagens planejadas". Sugere-se que seja adotada a mesma nomenclatura utilizada em "Determinação de tipos de Viagem e Quilometragem Cumprida" em todas as citações. o Ademais, é importante detalhar na ficha o que acontecerá com as viagens incompletas cujo motivo não teve responsabilidade do operador, como por decorrência de intempéries. Para o indicador QualiÔnibus de cumprimento de viagens, situações de anormalidade não são desconsideradas, pois do ponto de vista do passageiro, ele acaba sendo igualmente impactado por essas situações.
WRI BRASIL	Cynthia Milech Blank	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	2.1.2 Indicador de Pontualidade de Intervalos (IPI)	Medição e Cálculo do Indicador: o Da mesma forma que para o ICV, sugere-se que seja adotada a mesma nomenclatura utilizada em "Determinação de tipos de Viagem e Quilometragem Cumprida" em todas as citações. Também é importante detalhar na ficha o que acontecerá com as viagens não pontuais cujo motivo não teve responsabilidade do operador.

## Consulta Pública Edital Operação - 2022-12-26 a 2023-01-26

Empresa ou instituição	Nome completo	Documento	Item ou Cláusula	Descrição e Anexos
WRI BRASIL	Cynthia Milech Blank	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	2.1.3 Indicador de Sinistros de Trânsito (IST)	Medição: o Importante definir quais os critérios para que um acidente seja considerado, por exemplo: os que geraram paralização da viagem, os com acionamento de autoridades, os que geraram boletins de ocorrências e/ou foram registrados pela secretaria de trânsito. Essa definição precisa estar bastante clara para que sinistros de menor gravidade, como quedas por frenagem, mas sem ferimentos graves, sejam corretamente reportados. Caso todas as situações mencionadas se apliquem, é sugerido que estes casos sejam citados no texto. o Sugere-se deixar mais claro o que significa a informação de registro "Serviço em operação no momento do sinistro". Por exemplo, se o "serviço em operação" é a autoridade pública acionada. Limites de Referência e Pontos: o Na tabela, a coluna com o peso referente a cada categoria está oculta. Também é importante incluir observação de que conforme alinhamento com visão zero, nenhuma morte no trânsito é aceitável nas classificações "bom" e "regular".
WRI BRASIL	Cynthia Milech Blank	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	2.2.1. Indicador de Condições da Estação ou Terminal (ICET)	Sugere-se modificar o nome do indicador para "Indicador de Irregularidades nas condições das estações e terminais" para estar de acordo com o que o indicador mede: irregularidade (quanto menor melhor).
WRI BRASIL	Cynthia Milech Blank	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	2.2.2. Indicador de Quilometragem Média entre Falhas (IQMEF)	Medição: o Substituir "falha mecânica" por "qualquer interrupção de viagem" ou "qualquer incidente ou sinistro". A falha mecânica pode ser uma das possíveis causas de interrupção a ser coletada por esse documento. Criar essa rotina e garantir o acesso da SMTR a esses registros pode permitir um melhor monitoramento das informações do sistema. Pode-se estabelecer um procedimento/formulário de ocorrências que colete essas informações e que deverá ser utilizado pelos operadores nesses casos. Entre outros pontos, o formulário deve identificar acidentes que não interrompem a viagem, roubos, assaltos, assédio, agressões, incidentes nas vias etc. Caso seja verificada uma paralização de veículo pelo CCO, por exemplo, SMTR poderá consultar esses registros que o operador terá obrigação de fazer e disponibilizar.
WRI BRASIL	Cynthia Milech Blank	06 - Quadro de Indicadores de Desempenho	Apêndice 1	Assim como na ficha do indicador, é importante deixar claro que a aplicação do Módulo Básico da Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus será aplicada em sua integridade, embora alguns itens não gerem impactos na remuneração. Os itens escolhidos para avaliação do operador, e que são mencionados no Apêndice 1, são partes de Módulos Detalhados e da forma como está não caracteriza uma aplicação da Pesquisa QualiÔnibus.

**Consulta Pública**  
**Licitação Operação BRT**

**Contribuições**

**BRT RIO S/A**

São Paulo, 24 de janeiro de 2023

À

**SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO – SMTR**

Rua Ulysses Guimaraes, 16 – 3º andar – Cidade Nova

Rio de Janeiro/RJ

CEP 20211-225

*Ref.: Concorrência CO SMTR – Licitação Sistema BRT*

**BRT RIO S/A**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.496.372/0001-00, com sede na Avenida das Américas, CCO anexo ao Terminal Alvorada, Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro/RJ, CEP 22631-004, vem, tempestivamente, por intermédio dos signatários que lhe representam, propor

### **CONTRIBUIÇÕES À CONSULTA PÚBLICA**

em atenção à publicação do Diário Oficial do Município, de 26 de dezembro de 2022, que deflagrou a abertura de prazo da Consulta Pública relativa a futura concorrência referenciada, que tem por objeto delegar a CONCESSÃO COMUM, em caráter de exclusividade, da PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NO SISTEMA BUS RAPID TRANSIT (SISTEMA BRT) DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, E MANUTENÇÃO, OPERAÇÃO E GESTÃO DA FROTA, GARAGENS, TERMINAIS E ESTAÇÕES CEDIDOS PELO PODER CONCEDENTE, dividido em 3 (três) LOTES.

**CONCESSÃO – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO SISTEMA BRT – RIO DE JANEIRO/RJ****CONCORRÊNCIA CO SMTR 2022****EDITAL**

Nº	Item/Cláusula	Contribuição
01.	<p>1.1. Introdução. O MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, doravante designado MRJ, por meio da SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, doravante simplesmente SMTR, sediada na Rua Ulysses Guimarães, nº 16, 3º andar, Cidade Nova, Rio de Janeiro/RJ, torna público que fará realizar licitação sob a modalidade de CONCORRÊNCIA PÚBLICA, do tipo MAIOR VALOR DE OUTORGA, a fim de selecionar CONCESSIONÁRIA, sob o regime de CONCESSÃO COMUM, para a contratação, em caráter de exclusividade, da PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NO SISTEMA BUS RAPID TRANSIT (SISTEMA BRT) DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, E MANUTENÇÃO, OPERAÇÃO E GESTÃO DA FROTA, GARAGENS, TERMINAIS E ESTAÇÕES CEDIDOS PELO PODER CONCEDENTE, dividido em 3 (três) LOTES, devidamente descritos, caracterizados e especificados no ANEXO I.2 - TERMO DE REFERÊNCIA e no CONTRATO, pelo prazo de 10 (dez) anos.</p>	<p>Segundo o Edital, a operação do Sistema BRT foi segmentada em 3 Lotes, assegurada a exclusividade aos concessionários. Ainda assim, verifica-se que em alguns trechos a operação se dará de maneira compartilhada (seja entre os próprios operadores ou do Sistema, seja com operadores intermunicipais sujeitos a regulação do Estado do Rio de Janeiro), próxima aos pontos de intersecção dos corredores. E no Anexo 1.2, em seu item 4.3, é que se verifica a criação de um Comitê de Integração Operacional - CIOP instalado no CCO responsável por promover coordenação entre os Operadores, órgãos públicos e empresas envolvidas, sem que se tenha fixado regras e políticas de convivência harmônica entre os concessionários e órgãos públicos envolvidos.</p> <p>Ocorre que o tal CIOP não parece ter uma atuação para situações cotidianas, como se dará na utilização compartilhada da infraestrutura do Sistema BRT. Sua atuação parece estar restrita a situações emergenciais e de contingência. Para se evitar eventuais inseguranças com relação a interface e impactos atinentes a</p>

	<p>c/c</p> <p><b>Anexo 1.2 - Termo de Referência</b></p> <p>4.3. RESPOSTA À SITUAÇÕES EMERGENCIAIS E CONTINGÊNCIA E COORDENAÇÃO ENTRE OPERADORES</p> <p>De forma a garantir respostas e soluções rápidas a eventos e incidentes inerentes ou exógenos à operação, será criado um Comitê de Integração Operacional – CIOP instalado no CCO responsável por promover coordenação entre os OPERADORES, órgãos públicos e empresas envolvidas ou que possuem influência no planejamento, gestão e controle do Sistema BRT. O regimento, composição e demais procedimentos deste comitê serão regulamentados e publicados posteriormente pela PCRJ.</p>	<p>operação compartilhada, recomenda-se que o Comitê tenha atribuição mais ampla.</p>
02.	<p>1.2. Legislação Aplicável. Esta LICITAÇÃO e a adjudicação dela decorrente são regidas por toda a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL à espécie, especialmente pela LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, pela LEI MUNICIPAL DE CONCESSÕES (Lei Complementar Municipal nº 37/1998), pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do Município do Rio de Janeiro – CAF, instituído pela Lei Municipal nº 207/1980, ratificado pela Lei Complementar Municipal nº 1/1990, pelo Regulamento Geral do Código supracitado - RGCAF, aprovado pelo Decreto Municipal nº 3.221/1981 e suas posteriores alterações; e, no que for aplicável, pela LEI FEDERAL DE CONCESSÕES (Lei Federal nº 8.987/1995), pela Lei Federal nº 9.074/1995, pela LEI DE LICITAÇÕES (Lei Federal nº</p>	<p>A escolha pela antiga Lei de Licitações (Lei Federal nº 8.666/93) encontra amparo no art. 191 e no inciso II do art. 193, ambos da Lei Federal nº 14.133, de 2021, que asseguram a possibilidade de a Administração Pública optar, até o decurso do prazo de dois anos da publicação da mencionada legislação, por licitar ou contratar diretamente de acordo com a Lei Federal nº 14.133, de 1º de Abril de 2021, ou por meio das Leis Federais nº 8.666, de 21 de junho de 1993 e nº 10.520, de 17 de julho de 2002, e legislações correlatas até então vigentes.</p> <p>Contudo, o Município do Rio de Janeiro publicou o Decreto Rio nº 51.689, de 24 de novembro de 2022, o qual regulamenta a licitação, na modalidade concorrência, eletrônica e presencial, para a</p>

	<p>8.666/1993) e pelo Decreto Municipal nº 48.989/2021, bem como pelas demais normas municipais aplicáveis, e ainda pelos preceitos de Direito Público e pelas regras constantes deste EDITAL e seus ANEXOS. As referências às normas aplicáveis deverão também ser compreendidas como referências à legislação que as substituam ou modifiquem.</p>	<p>contratação de bens e serviços especiais e de obras e serviços comuns e especiais de engenharia, e pregão presencial, conforme a Lei Federal nº 14.133/2021. E, o art. 76 do Decreto estabelece que, a partir de 1º de janeiro de 2023, as licitações na modalidade concorrência, no âmbito do Município do Rio de Janeiro, somente serão feitas com base na Lei Federal nº 14.133/2021. Registra-se que essa indefinição quanto à norma geral aplicada representa importante insegurança jurídica, pois impacta não somente na organização do processo licitatório em si, mas também na gestão do futuro contrato, uma vez que são diversas as mudanças e inovações trazidas pela Nova Lei de Licitações.</p>
03.	<p>12.3.1. É vedada a participação nesta LICITAÇÃO, direta ou indiretamente, isoladamente ou em CONSÓRCIO:</p> <p>i. Da Concessionária do Sistema de Bilhetagem Digital nos sistemas de transporte público coletivo de titularidade do MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, bem como suas sociedades empresárias integrantes ou pertencentes ao mesmo grupo econômico, de fato ou de direito, assim entendidas aquelas que possuam, no todo ou em parte, identidade de sócios, dirigentes ou membros de conselho, bem como de empresas das quais estas ou seus sócios tenham participação societária ou sejam controladores;</p>	<p>Ao fazer referência à “Concessionária do Sistema de Bilhetagem Digital nos sistemas de transporte público coletivo de titularidade do MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO” sem uma devida delimitação temporal, a disposição editalícia pode gerar a interpretação de que qualquer empresa que já tenha figurado nessa condição, ainda que em contexto pretérito à Concorrência Pública CO SMTR nº 01/2022, esteja impedida de participar da Licitação do Sistema BRT.</p> <p>Em razão dessa amplitude interpretativa, sugerimos que seja especificado que a <b>vedação recai à Concessionária constituída por força da Concorrência Pública CO SMTR nº 01/2022</b>, que instituiu a Concessão do Sistema da Bilhetagem Digital do Município do Rio de Janeiro.</p>
04.	<p>8.1 LICITAÇÃO por maior outorga. Esta LICITAÇÃO será julgada pelo critério de maior oferta de valor de outorga, com fulcro no art. 15, inciso II, da LEI FEDERAL DE CONCESSÕES, observado o valor mínimo por LOTE disposto conforme tabela a seguir.</p>	<p>A concessão do Sistema BRT não representa uma concessão comum autofinanciável, na medida em que terá forte dependência de subsídio do Município para cobertura do déficit tarifário. Isso porque a tarifa pública arrecadada não será capaz de assegurar a tarifa</p>

		<p>quilométrica de remuneração proposta, de modo que o critério de maior outorga pode ser questionado, já que não há excedente de fluxo de caixa a ser considerado.</p> <p>Assim, o que se verificada na prática é que o critério de julgamento sugerido na minuta de Edital aposta na seleção da melhor proposta que será custeada, na prática, pelo contribuinte, já que o subsídio retorna à futura concessionária, como forma de amortizar os investimentos, despesas bem como a “outorga” ofertada. E essa lógica implica o efeito de carregamento do custo da outorga no tempo, tornando o projeto mais caro à sociedade. Não por acaso que o critério de maior outorga não é utilizado em outros contratos que tenham alguma dependência de Tesouro, a exemplo das parcerias público-privadas.</p> <p>Durante a Audiência Pública, Gabriel Tenenbaum afirmou que o critério da outorga é mais vantajoso para o desenho da licitação, já que o critério de maior desconto tarifário tende a inviabilizar o serviço ou comprometer sua qualidade. Não se desconhece a preocupação com a qualidade, que poderá ser preservada mediante a utilização de outros instrumentos contratuais (aferição de desempenho) ou mesmo de desenho do leilão, como o incremento do capital social da SPE para cada ponto percentual de desconto sobre a tarifa. Esses são apenas exemplos que podem ser considerados para mitigar o receio afirmado durante a Audiência Pública. Por essa razão, sugerimos a adoção do critério mais adequado, em observância à economicidade e modicidade tarifária,</p>
--	--	--

		contemplando a menor tarifa de remuneração por quilômetro percorrido.								
05.	<p>9.1. Valor estimado do contrato. O VALOR ESTIMADO DO CONTRATO, na data base de DEZEMBRO de 2022, correspondente à soma dos valores da REMUNERAÇÃO projetada da CONCESSIONÁRIA, para cada LOTE, ao longo do prazo estipulado para a CONCESSÃO, é estipulado a seguir e será atualizado conforme a PROPOSTA ECONÔMICA da LICITANTE vencedora de cada LOTE:</p> <table border="1" data-bbox="309 600 1039 831"> <thead> <tr> <th data-bbox="309 600 405 639">LOTE</th> <th data-bbox="405 600 1039 639">VALOR ESTIMADO DO CONTRATO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="309 639 405 703">1</td> <td data-bbox="405 639 1039 703">R\$ 2.417.455.856,00 (dois bilhões, quatrocentos e dezessete milhões, quatrocentos e cinquenta e cinco mil, oitocentos e cinquenta e seis reais)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="309 703 405 767">2</td> <td data-bbox="405 703 1039 767">R\$ 2.386.317.715,00 (dois bilhões, trezentos e oitenta e seis milhões, trezentos e dezessete mil, setecentos e quinze reais)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="309 767 405 831">3</td> <td data-bbox="405 767 1039 831">R\$ 2.437.924.660,00 (dois bilhões, quatrocentos e trinta e sete milhões, novecentos e vinte e quatro mil, seiscentos e sessenta reais)</td> </tr> </tbody> </table>	LOTE	VALOR ESTIMADO DO CONTRATO	1	R\$ 2.417.455.856,00 (dois bilhões, quatrocentos e dezessete milhões, quatrocentos e cinquenta e cinco mil, oitocentos e cinquenta e seis reais)	2	R\$ 2.386.317.715,00 (dois bilhões, trezentos e oitenta e seis milhões, trezentos e dezessete mil, setecentos e quinze reais)	3	R\$ 2.437.924.660,00 (dois bilhões, quatrocentos e trinta e sete milhões, novecentos e vinte e quatro mil, seiscentos e sessenta reais)	<p>O valor estimado do contrato define as condições econômicas e financeiras que os licitantes devem atender para participar do certame e para assumir o futuro contrato. Nesse sentido, quanto maior o valor estimado do contrato, maior a exigência de capacidade econômica e financeira a ser exigida do licitante, podendo, em alguns casos, restringir a competição. A minuta apresentada levou em consideração a <b>totalidade das receitas tarifárias</b> a serem auferidas pela futura concessionária. Entretanto, em contratos de concessão de transporte coletivo, independente das receitas projetadas, o que importa é saber se o particular dispõe, no momento da licitação, das condições econômico-financeiras para que o serviço funcione a contento, não havendo correlação lógica entre a idoneidade financeira a ser comprovada e o valor a ser auferido pela concessionária.</p> <p>Por essa razão, a prática demonstra que o valor estimado do contrato em concessões de transporte coletivo deva ser balizado pelo <b>valor dos investimentos</b> a serem realizados pela futura concessionária. Entretanto, em <b>situações excepcionais</b>, como parece ser o caso da presente modelagem, poderia se admitir a fixação de valor estimado do contrato levando em consideração as receitas a serem percebidas, desde que <b>limitadas entre 3 (três) e 5 (cinco) exercícios financeiros</b>, ao invés da integralidade de vigência da concessão, reduzindo as exigências econômico-financeiras para participação de interessados no certame. Espera-se que, com essa exigência, a concorrência possa angariar um número maior de licitantes.</p>
LOTE	VALOR ESTIMADO DO CONTRATO									
1	R\$ 2.417.455.856,00 (dois bilhões, quatrocentos e dezessete milhões, quatrocentos e cinquenta e cinco mil, oitocentos e cinquenta e seis reais)									
2	R\$ 2.386.317.715,00 (dois bilhões, trezentos e oitenta e seis milhões, trezentos e dezessete mil, setecentos e quinze reais)									
3	R\$ 2.437.924.660,00 (dois bilhões, quatrocentos e trinta e sete milhões, novecentos e vinte e quatro mil, seiscentos e sessenta reais)									

06.	<p>20.1. Documentos de qualificação econômico-financeira. A qualificação econômico-financeira da LICITANTE se comprovará mediante a apresentação dos seguintes documentos:</p> <p>(...)</p> <p>20.1.3. Comprovação de atendimento aos indicadores mencionados neste item, com exceção dos fundos de investimentos e das entidades de previdência complementar, mediante demonstrativo de cálculo, devidamente assinado por contador ou técnico registrado no Conselho Regional de Contabilidade, tomando por base o balanço patrimonial do último exercício que satisfaça referidos indicadores, utilizando as fórmulas apresentadas a seguir:</p> <p>(...)</p> <p>20.1.5. Comprovação de patrimônio líquido mínimo equivalente a pelo menos 1% (um por cento) do VALOR ESTIMADO DO CONTRATO do LOTE por meio da apresentação das Demonstrações Contábeis do exercício já exigíveis na forma da lei.</p>	<p>Os itens 20.1.3. e 20.1.5. exigem, respectivamente, a demonstração de índices contábeis a serem calculados na forma do Edital, bem como a comprovação de patrimônio líquido equivalente a, no mínimo, 1% do valor estimado do contrato.</p> <p>A comprovação destes requisitos decorre das informações disponíveis nas demonstrações financeiras dos licitantes, especialmente em seu balanço patrimonial. Ocorre que nos termos do disposto no item 6.1. do Edital, a sessão pública para concessão do BRT está prevista para ocorrer em 15/03/2023, data que precede a exigência de fechamento do balanço referente ao exercício fiscal de 2022, de forma que seria o balanço referente ao ano de 2021 o documento a balizar a análise de equação econômico-financeira dos licitantes.</p> <p>É sabido que o balanço dos potenciais licitantes relativo ao exercício de 2021 certamente apresentará reflexos do inumerável prejuízo financeiro por eles suportados em decorrência da pandemia de COVID-19 que afligiu todos os operadores de transporte, uma vez que esta condição corresponde à requisito de qualificação técnica para habilitação dos licitantes. Ademais, em que pese a gradativa retomada do setor, isso não será refletido no balanço de 2021, ou mesmo no de 2022.</p> <p>Fato é que a exigência de qualificação econômico-financeira deve se restringir a analisar a capacidade dos licitantes assumirem os serviços no momento da licitação, ou seja, para adimplir com os investimentos necessários no início da concessão, e não relativamente aos</p>
-----	--	---

		<p>investimentos necessários durante toda a vigência da concessão. Desta forma, incumbe ao Concedente delimitar adequadamente os requisitos para comprovação de qualificação econômico-financeira, evitando que tais exigências não correspondam a uma barreira para participação de empresas capazes de prestar o serviço, porém que não possam cumprir com a apresentação de índices contábeis ou mesmo de patrimônio líquido exigidos em Edital. O TCU reconheceu, inclusive, em seu Acórdão nº 326/2010, que a exigência de índice contábil dissonante da realidade mercadológica tem o potencial de restringir a participação de potenciais licitantes quando são poucas as empresas aptas a suprir as exigências formuladas em Edital.</p> <p>Ademais, a mera demonstração de índices contábeis, ou mesmo a apresentação de balanço, não são aptos a demonstrar de maneira efetiva a sustentabilidade econômico-financeira de uma empresa, pois suscetíveis a variáveis diversas que podem distorcer os resultados demonstrados, ocasionando a habilitação de licitantes sem capacidade econômica, ou ainda a inabilitação de licitantes aptos à execução do serviço. Diante do exposto, levando em consideração a realidade mercadológica, resta claro que as exigências de qualificação econômico-financeira dispostas nos itens 20.1.3. e 20.1.5. do Edital não são aptas a avaliar adequadamente a capacidade financeira dos licitantes em suportar os encargos decorrentes do contrato de concessão, especialmente levando em consideração a ausência de vultosos investimentos a serem realizados.</p> <p>Sugere-se, assim, que sejam flexibilizadas as exigências formuladas para qualificação econômico-financeira dos licitantes, limitando-se a</p>
--	--	---

		<p>exigir a apresentação de certidões negativas de falência bem como a oferta de garantia de proposta pelos potenciais interessados. Por fim, a título de contribuição, convém ressaltar o entendimento do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro nos autos da Representação nº 220.707-0/22 de que “A qualificação econômico-financeira não é, no campo das licitações, um conceito absoluto”, corroborando o entendimento de que compete ao gestor público “ponderar em cada caso concreto a documentação necessária para garantir a adequada execução do objeto almejado”.</p>
07.	<p>20.1.5.2. No caso de CONSÓRCIO, o valor do patrimônio líquido mínimo a ser comprovado deve ser acrescido em 30% (trinta) por cento.</p>	<p>A minuta de edital apresentada exige a comprovação de patrimônio líquido mínimo equivalente a 1% do valor do lote (20.1.5) ou da soma dos lotes (20.1.5.1), com o acréscimo de 30% em caso de Consórcio.</p> <p>Entretanto, não foi estipulado o regramento a ser adotado para cálculo do PL em caso de consórcios. Por esta razão, sugere-se seja estipulado regramento a fim de aclarar a forma de consideração do PL a ser observada na hipótese de consórcios.</p>
08.	<p>26.4. Etapa de lances verbais. Para cada LOTE, a COMISSÃO DE LICITAÇÃO convidará, individualmente, as LICITANTES ofertantes das PROPOSTAS ECONÔMICAS classificadas a apresentarem lances verbais, a partir da LICITANTE autora da proposta de menor valor de OUTORGA, seguida das demais, de forma sucessiva e em VALORES DE OUTORGA distintos e crescentes.</p>	<p>A minuta de Edital acertadamente adota etapa de lances verbais a fim de alcançar a melhor proposta, contudo, deixa de estabelecer parâmetros mínimos para classificação das licitantes, permitindo a participação de todas nesta etapa. Em que pese tal medida possa, inicialmente, conferir maior amplitude à competição, em verdade traz prejuízo à oferta de propostas adequadas, isto é, do desenho do leilão que permita capturar a eficiência privada (preço de reserva dos licitantes).</p> <p>Isso porque, estando todas as empresas ofertantes automaticamente classificadas para a fase de lances verbais, não há razão para que sejam</p>

		<p>apresentadas propostas em valor superior ao mínimo estabelecido, tampouco há incentivos para que os licitantes alcancem seu preço de reserva.</p> <p>Por essa razão, como usualmente adotado em concessões desta envergadura, sugere-se o estabelecimento de <b>regra para qualificação dos licitantes à fase de lances verbais</b>, estabelecendo uma margem percentual descontada do maior valor de outorga proposta para que eventuais propostas nesse intervalo também possam propor novos lances. É o modo de disputada conhecido por fechado/aberto.</p> <p>Além de afastar a participação de licitantes inaptos a honrar propostas muito díspares de sua oferta inicial, impõe aos interessados que apresentem proposta inicial condizente com o retorno projetado durante a vigência da concessão. Isso é, ele fomenta a busca inicial pela melhor proposta (no caso, representado pela majoração da outorga fixa) a um patamar já próximo do preço de reserva da empresa, pois a boa classificação na apresentação das propostas fechadas será determinante para a continuidade no certame.</p>
--	--	---

**MINUTA DE CONTRATO**

Nº	Item/Cláusula	Contribuição
----	---------------	--------------

09.	<p>4.1. Objeto. Este CONTRATO tem por OBJETO a CONCESSÃO COMUM, em caráter de exclusividade, da PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NO SISTEMA BUS RAPID TRANSIT (SISTEMA BRT) DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, E MANUTENÇÃO, OPERAÇÃO E GESTÃO DA FROTA, GARAGENS, TERMINAIS E ESTAÇÕES CEDIDOS PELO PODER CONCEDENTE, no que se refere ao LOTE [•], conforme caracterizado e especificado no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, na forma da lei e das normas regulamentares.</p>	<p>A proposta de concessão do Sistema BRT agrega a operação dos serviços de transporte coletivo como também a gestão e manutenção da infraestrutura adjacente, composta por terminais, estações e garagens, a serem cedidos pelo Poder Concedente durante o Período de Mobilização e Transição (cujo prazo de conclusão ainda é indefinido).</p> <p>Parte desses ativos estão em fase de construção, com previsão de entrega ainda para este ano, enquanto outra parte trata de ativos existentes.</p> <p>Para a primeira categoria, há preocupações em relação à qualidade de entrega desses ativos e a disciplina em relação às condições de recebimento dos ativos pelas futuras concessionárias do BRT (ex. existência de vícios ocultos ou a necessidade de intervenções que possam comprometer a operação).</p> <p>Para a segunda categoria, há necessidade de especificação das condições ambientais desses ativos, cuja cláusula de alocação de passivos com recorte temporal não mitiga outras responsabilidades da concessionária, a exemplo do encargo de obtenção e manutenção das licenças ambientais ou ainda dos custos decorrentes de medidas mitigadoras ou condicionantes.</p> <p>Para além dessas lacunas, a aglutinação do objeto proposta traz alguma insegurança do ponto de vista operacional, o que já seria suficiente para ser questionado em razão da regra do parcelamento do objeto (art. 23, §1º da Lei nº 8.666/1993). É que a operação dos</p>
-----	--	--

		<p>serviços de transporte não raro costuma ser dissociada da gestão da infraestrutura de mobilidade (assim como a arrecadação e operação), já que cada qual comporta uma unidade autossuficiente de análise (serviço autônomo), passível de exploração autônoma. Veja a tendência em grandes capitais como São Paulo, Salvador e Recife.</p> <p>Não se desconhece que o modelo sugerido tem suas vantagens do ponto de vista de eventual subsídio cruzado que a operação possa carrear para gestão e manutenção dos ativos (embora juridicamente questionável já que o projeto se mostra dependente de subvenções). Contudo, os projetos possuem lógica comercial e operacional bastante distinta, não se mostrando evidente os ganhos de escala/escopo aptos a justificar a aglutinação do objeto da forma proposta. Aliás, a motivação da outorga deve estar amparada em estudo técnico ou econômico que evidencie tais economias, sob pena de restar frustrada a exigência do art. 5º da Lei 8.987/1995. Em razão dessa configuração, e seguindo as melhores práticas, é que se cogita da segregação das atividades de operação e gestão dos ativos.</p>
10.	<p>7.1. Licenças e Autorizações. A CONCESSIONÁRIA será responsável pela obtenção das licenças, inclusive ambientais, certidões, alvarás e autorizações necessárias para a prestação dos SERVIÇOS da CONCESSÃO.</p> <p>c/c</p> <p>10.2.2. A CONCESSIONÁRIA deverá manter e renovar as licenças e autorizações já obtidas pelo PODER CONCEDENTE,</p>	<p>Embora seja atribuída à futura concessionária a responsabilidade por obter, manter e renovar as licenças e autorizações necessárias à prestação do serviço, não foram estabelecidos <b>parâmetros mínimos acerca das intervenções necessárias</b> para adequação das infraestruturas existentes, principalmente em relação às garagens e terminais, ou mesmo um diagnóstico sobre sua situação ou do licenciamento registrado perante os órgãos ambientais competentes, especialmente levando em consideração o <b>potencial de contaminação</b> em decorrência do manejo de combustíveis e demais materiais necessários à operação do BRT.</p>

	<p>quando aplicável, bem como obter as licenças e autorizações legalmente exigíveis para a prestação do SERVIÇO.</p>	<p>Nesse sentido, os dispositivos referenciados acabam por impor um <b>risco de difícil mensuração aos licitantes</b>, que não reúnem as condições necessárias para precificar os investimentos que deverão ser realizados tanto no início quanto ao longo do prazo da Concessão.</p> <p>Sugere-se, assim, que diante da responsabilidade da Concessionária pela obtenção das licenças, autorizações e instrumentos correlatos, sejam descritos, no Edital, no Contrato e em seus Anexos, quais <b>obras e intervenções</b> deverão ser realizadas, bem como descrevam a <b>situação ambiental dos ativos</b> e dos bens da Concessão, garantindo-se, assim, maior segurança jurídica aos interessados e aumentando a competitividade do certame. Ademais, o Edital e demais instrumentos não trazem qualquer referencial que balize os investimentos a serem realizados, no sentido de garantir que os investimentos precificados inicialmente não sejam desproporcionalmente majorados quando da assunção do Contrato pela Concessionária.</p>
11.	<p>7.3. Competências Contratuais. A CONCESSIONÁRIA cumprirá as competências expressamente contidas neste CONTRATO, exercendo, para tanto, apoio ao poder de polícia do PODER CONCEDENTE.</p>	<p>A minuta de Contrato impõe à futura concessionária uma série de obrigações atreladas a guarda, vigilância e até mesmo patrulhamento ostensivo sobre os bens da concessão e de acesso aos serviços. Tais atividades vão além do “apoio ao poder de polícia”, pois atrelam à concessionária encargos tipicamente estatais, passível de questionamento constitucional, considerando a indelegabilidade dessas funções. Por essa razão, entendemos que o projeto deve restringir as responsabilidades da concessionária <b>somente aos aspectos de vigilância patrimonial</b>, já que não tem condições/competência para se imiscuir na atividade policial.</p>

12.	<p>9.1. Ordem de Início. A partir da ASSINATURA DO CONTRATO, o PODER CONCEDENTE deverá emitir a ORDEM DE INÍCIO, a partir da qual dar-se-á o PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO, conforme disposto na subcláusula 9.2 - “Período de Mobilização e Transição”.</p>	<p>O Edital prevê que a ordem de início ocorrerá após a assinatura do contrato e antes do início da operação. Contudo, diante da complexidade da presente concessão, havendo a necessidade de concretizar diversas obrigações prévias ao início da operação (constituição de garantias, contratação de ITS e de Auditor Independente, obrigações atreladas ao novo SBD), sugere-se o <b>estabelecimento de fase prévia</b> para cumprimento destas obrigações, sem que se inicie o computo do prazo de eficácia da concessão, o que deveria ocorrer apenas com o início do período de mobilização.</p> <p>O Período de Mobilização e Transição poderia assumir essa finalidade, desde que também esteja limitado a um período de duração preciso, ainda que passível de prorrogação. Isso possibilita que todas as obrigações essenciais para início da prestação dos serviços pela futura concessionária sejam cumpridas sem prejuízo da vigência do contrato. A medida é adotada em diversos contratos de parcerias, a exemplo da concessão da Linha 18 do Metrô e das Linhas 8 e 9 da CPTM, todas do Estado de São Paulo.</p>
13.	<p>9.3.4. A data de conclusão do PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO será marcada pela DATA DE INÍCIO DA OPERAÇÃO EXCLUSIVA e a gestão e operação de todas as estações, terminais e serviços deverão ter sido transferidas para a CONCESSIONÁRIA, conforme disposto no ANEXO I.2 - TERMO DE REFERÊNCIA.</p> <p>9.3.5. O PODER CONCEDENTE pode fixar prazo máximo para conclusão do PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO, sob pena das sanções administrativas cabíveis.</p>	<p>Da forma como redigida a minuta contratual, a eficácia do contrato se iniciaria com a Ordem de Início. Entretanto, as cláusulas 9.3.4. e 9.3.5. apresentam imprecisão sobre o período de mobilização e transição a ser observado. A cláusula 9.3.5, em uma leitura isolada, também pode ser questionada do ponto de vista de sua validade jurídica, ao imputar condição leonina de modo unilateral (art. 122 do Código Civil).</p> <p>Diante disso, para conferir maior segurança aos licitantes interessados a fim de que possam mensurar o prazo pelo qual receberão tarifa de remuneração, se em sua totalidade ou não,</p>

		sugere-se o estabelecimento de prazo máximo para conclusão da etapa de mobilização.
14.	9.4. Transferência de Bens Reversíveis. Durante o PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO, deverá ser promovida a assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens Reversíveis relativos à: (i) gestão, operação e manutenção dos veículos, e (ii) infraestrutura das garagens, terminais e estações, no qual deverão ser identificados e descritos os BENS REVERSÍVEIS a serem transferidos pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA para a execução dos SERVIÇOS constantes do objeto do CONTRATO.	<p>A incerteza acerca da conclusão do período de mobilização também traz impacto a correta transferência dos bens integrantes da concessão.</p> <p>Isso porque, não sendo possível precisar acerca do prazo para finalização da etapa de mobilização, igualmente <b>não é possível assegurar em que condições os bens (móveis e imóveis) serão recebidos</b> (se destoarão ou não do estado de conservação que deveriam ser entregues).</p> <p>Além disso, não fora estabelecido regramento acerca da existência de divergências entre as condições de entrega dos bens e os parâmetros estabelecidos em contrato (ou no Termo de Arrolamento), ou mesmo sobre a responsabilidade em caso de <b>vícios ocultos</b> (possibilidade de reequilíbrio caso eventuais reparos sejam impostos à concessionária).</p> <p>Por fim, a fim de correta mensuração dos investimentos necessários por parte da futura concessionária, razoável que o Poder Concedente apresente informações acerca das condições de tais equipamentos bem como as intervenções necessárias para a adequada operação das garagens e terminais, conquanto a mera visita técnica não é suficiente para dimensionar os custos para assunção dessas obrigações.</p>
15.	10.1. Deveres da CONCESSIONÁRIA quanto às obrigações do CONTRATO. Sem prejuízo das demais obrigações estabelecidas	Ao estipular como encargo da Concessionária a obrigação geral de conservação e manutenção dos bens e equipamentos integrantes, deve-se delimitar que as reposições em função do desgaste devem

	<p>neste CONTRATO, em seus ANEXOS e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, a CONCESSIONÁRIA obriga-se à:</p> <p>(...)</p> <p>x. Conservar e manter todos os bens, equipamentos e instalações empregados na CONCESSÃO em condições de funcionamento, bem como reparar suas unidades e promover, oportunamente, as substituições demandadas em função do desgaste, superação tecnológica ou término da sua vida útil, e ainda, promover os reparos ou modernizações necessários à boa execução e à preservação da adequação das atividades e serviços, em observância ao princípio da atualidade;</p>	<p>levar em conta a utilização desses bens e equipamentos em condições normais, de modo que eventuais necessidades de reparos ou substituições que tenham origem em vício aparente ou oculto sejam atribuídos ao fornecedor, ou ao menos lhe seja assegurado contratualmente o regresso de custos que não podem lhe ser imputados.</p>
16.	<p>10.3. Deveres da CONCESSIONÁRIA sobre a Frota. Sem prejuízo das demais obrigações estabelecidas neste CONTRATO, em seus ANEXOS e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, a CONCESSIONÁRIA se obriga à:</p> <p>(...)</p> <p>vii. Durante o prazo de garantia técnica imposto pelo fabricante dos veículos e quando aplicável, adquirir peças de reposição alinhadas com as exigências do PROGRAMA DE MANUTENÇÃO;</p>	<p>O item vii em questão não especifica se as peças de reposição “alinhadas com as exigências do Programa de Manutenção” se referem ao prazo para reparos (manutenção preventiva ou corretiva) ou origem de fabricação.</p>
17.	<p>10.3. Deveres da CONCESSIONÁRIA sobre a Frota. Sem prejuízo das demais obrigações estabelecidas neste CONTRATO, em seus ANEXOS e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, a CONCESSIONÁRIA se obriga à:</p> <p>(...)</p> <p>viii. Manter os veículos em bom estado de conservação, responsabilizando-se por quaisquer atos ou fatos que comprometam a sua utilização ou a sua integridade, parcial ou</p>	<p>A alocação dos deveres da concessionária sobre a frota mostra-se em desacordo com as melhores práticas no que se refere à alocação de riscos em contratos de longo prazo, que devem prever a alocação dos riscos à parte que reúne melhores condições para gerenciá-los, ou seja, para evitar ou mitigar os efeitos do evento danoso. Em relação a possíveis danos causados por atos de vandalismo, a Concessionária não tem como monitorar e gerenciar essas ações, como é o caso de incêndio de veículo por manifestantes, especialmente levando em</p>

	<p>integralmente e repor ou reparar veículos e/ou suas peças, componentes e equipamentos embarcados, nos casos que não se enquadrem na garantia técnica, incluindo mas não se limitando a:</p> <p>(...)</p> <p>b. Ocorrência de vandalismo, roubo, furto, mau-uso; modificação não autorizada; incêndios; ação da água ou outros líquidos, inclusive inflamáveis.</p> <p>c. Ocorrência de sinistros de trânsito (abalroamento, atropelamento, capotamento, choque, colisão, engavetamento, precipitação, queda, tombamento).</p> <p>d. Eventos de força maior de causas naturais e imprevisíveis (enchentes, terremotos, descargas elétricas naturais).</p>	<p>consideração que tais atos costumam ser provocados após decisões adotadas pelo Poder Concedente.</p> <p>Além disso, em relação aos casos de força maior, a cláusula em referência está em contradição com a cláusula 29.4., que prevê um rito de negociação entre as partes para acordar o modo e o prazo para remediação dos efeitos de caso fortuito e força maior, estabelecendo-se, ainda, que nenhuma parte será considerada inadimplente quando o descumprimento do Contrato decorrer de eventos dessa natureza.</p>
18.	<p>10.4. Deveres da CONCESSIONÁRIA sobre a Garagem. Sem prejuízo das demais obrigações estabelecidas neste CONTRATO, em seus ANEXOS e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, a CONCESSIONÁRIA obriga-se à:</p> <p>(...)</p> <p>v. Responsabilizar-se pelo pagamento dos custos diretos ou indiretos relacionados às garagens assim como pelo pagamento de tributos, tais como contribuições, taxas e impostos;</p> <p>(...)</p> <p>x. Manter a infraestrutura das garagens em bom estado de conservação, responsabilizando-se por quaisquer atos ou fatos que comprometam a sua utilização ou a sua integridade, parcial ou integralmente, incluindo:</p> <p>a. Ocorrência de vandalismo, roubo, furto, incêndios;</p>	<p>O subitem 'v' ora transcrito, adotando redação genérica, impõe à concessionária o recolhimento de eventuais tributos incidentes sobre as garagens.</p> <p>Ocorre, contudo, tratar-se de imóvel de propriedade da Municipalidade, assim permanecendo também durante a concessão, em que pese a cessão dos imóveis à futura concessionária. Desta forma, não se mostra razoável a incidência de IPTU sobre referidos imóveis. Necessário esclarecimento acerca de quais tributos foram considerados para elaboração desta cláusula.</p> <p>Com relação ao subitem 'x', desconsidera-se a possibilidade de existência de <b>vícios ocultos</b> nas garagens a serem assumidas pela Concessionária. Como se sabe, os vícios ocultos são de impossível</p>

	<p>b. Ação da água ou outros líquidos, inclusive inflamáveis;</p> <p>c. Ocorrência de todo e qualquer sinistro que possa impactar a infraestrutura e o perfeito funcionamento das GARAGENS;</p> <p>d. Eventos de força maior de causas naturais e imprevisíveis (enchentes, terremotos, descargas elétricas naturais).</p>	<p>identificação quando da realização da visita técnica, revelando-se apenas depois da assunção dos bens pela futura Concessionária. A inexistência de referencial a respeito das intervenções a serem realizadas gera relevante insegurança sobre os interessados, o que se agrava diante da previsão de que a Concessionária responderá por qualquer sinistro que possa impactar a infraestrutura e o perfeito funcionamento das garagens, incluindo, pela redação disponibilizada, os vícios ocultos.</p> <p>Desta forma, sugere-se que seja feita a ressalva em relação a estes vícios, para que não seja a Concessionária responsabilizada. Por fim, em relação aos casos de força maior, a cláusula em referência está em contradição com a cláusula 29.4., que prevê um rito de negociação entre as partes para acordar o modo e o prazo para remediação dos efeitos de caso fortuito e força maior, estabelecendo-se, ainda, que nenhuma parte será considerada inadimplente quando o descumprimento do Contrato decorrer de um evento dessa natureza.</p>
19.	<p>10.4. Deveres da CONCESSIONÁRIA sobre a Garagem. Sem prejuízo das demais obrigações estabelecidas neste CONTRATO, em seus ANEXOS e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, a CONCESSIONÁRIA obriga-se à:</p> <p>(...)</p> <p>iv. Solicitar anuência prévia por escrito ao PODER CONCEDENTE, no caso de realização de qualquer obra ou serviço adicional de complementação, ampliação ou atualização tecnológica na garagem, com apresentação do respectivo Projeto Executivo e cronograma detalhado, e</p>	<p>Durante a Audiência Pública, foi afirmado que a Concessionária receberia os terminais devidamente equipados e mobiliados. Além disso a cláusula carece de aprofundamento sobre os limites para “eventuais adequações nas estações e terminais existentes”. Assim, não há especificações mínimas quanto ao layout dos terminais e das estações, nem outro mecanismo para comprovar a qualidade dessas instalações, e garantir um padrão mínimo de conforto e qualidade aos usuários, o que pode gerar grandes distorções nas propostas.</p>

	<p>encaminhar relatório detalhado do que foi executado, com registros fotográficos, e sua respectiva documentação As Built, responsabilizando-se por eventuais benfeitorias ou intervenções físicas, sem direito de retenção ou indenização;</p> <p>c/c</p> <p>10.6. Deveres da CONCESSIONÁRIA sobre os Terminais e Estações. Sem prejuízo das demais obrigações estabelecidas neste CONTRATO, em seus ANEXOS e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, a CONCESSIONÁRIA obriga-se à:</p> <p>(...)</p> <p>iii. Equipar e mobiliar novos terminais do Corredor BRT TransOeste em construção pelo PODER CONCEDENTE, assim como realizar eventuais adequações nas estações e terminais existentes para o perfeito funcionamento do serviço, conforme detalhado no ANEXO I.10 -RESPONSABILIDADES SOBRE TERMINAIS E ESTAÇÕES;</p>	<p>Paralelamente, indica-se como ponto de atenção para precificação da proposta o disposto na Cláusula 10.4, inciso iv, da Minuta de Contrato, a qual prevê que, no caso de realização de qualquer obra ou serviço adicional de complementação, ampliação ou atualização tecnológica na garagem, não haverá direito de retenção ou indenização à Concessionária, o que não parece dialogar com a proposta de alocação de riscos sugerida pelo Poder Concedente.</p>
20.	<p>11.1. Obrigações do PODER CONCEDENTE quanto às obrigações do CONTRATO. Sem prejuízo das demais obrigações estabelecidas neste CONTRATO e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o PODER CONCEDENTE obriga-se à:</p> <p>(...)</p>	<p>Considerando os Contratos de Concessão que deram lastro à operação inicial do Sistema BRT, constava, dentre as obrigações do Poder Concedente, o dever de assegurar “à CONCESSIONÁRIA as condições necessárias ao exercício da concessão e garantir os direitos da CONCESSIONÁRIA” (Cláusula 8.2). Apesar de se mostrar uma cláusula redundante diante das obrigações legais do Concedente fixadas na Lei nº 8.987/1995, entende-se que sua reprodução na modelagem proposta é essencial, sobretudo porque a nova concessão pressupõe que a operação não se dará isolada, já que a futura concessionária também dependerá da cessão (adequada) de bens e equipamentos que hoje estão sob posse da Mobi-Rio.</p>

21.	12.1. Direitos e obrigações dos USUÁRIOS. Sem prejuízo do disposto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e das demais disposições deste CONTRATO, são direitos e obrigações dos USUÁRIOS: (...)	<p>Ainda em relação aos Contratos de Concessão que cuidaram da operação inaugural do BRT, também constava amplo rol de deveres dos usuários, como segue:</p> <p><i>“10.2 – Constituem obrigações dos usuários dos serviços, sem prejuízo de outras previstas na legislação aplicável:</i></p> <p><i>I – pagar pelo serviço utilizado de acordo com a legislação e normas regulamentares aplicáveis;</i></p> <p><i>II – preservar e zelar pela preservação dos bens vinculados à prestação do serviço;</i></p> <p><i>III – portar-se de maneira adequada e utilizar o serviço de acordo com as normas estabelecidas pelo Poder Público;</i></p> <p><i>IV – zelar pela eficiência do serviço, não praticando qualquer ato que possa prejudicar o serviço ou os demais usuários, utilizando-o de forma adequada.”</i></p> <p>Embora a minuta de contrato faça alusão a direitos e obrigações dos usuários, não cuidou de replicar o rol referenciado, ainda que redundantemente por força dos deveres legais já incutidos na legislação. Nesse sentido, sugerimos a inclusão da referida cláusula no contrato de concessão.</p>
22.	17.4. Definição da Quilometragem Cumprida. O PODER CONCEDENTE, por meio do Sistema de Monitoramento da Frota, fará a identificação e a validação da quilometragem total executada pela CONCESSIONÁRIA. Será considerada Quilometragem Cumprida (QC), a quantidade total de quilometragem operada e executada pela CONCESSIONÁRIA que foi devidamente validada pelo PODER CONCEDENTE e de	<p>A delimitação da quilometragem cumprida, fator determinante para definição da remuneração da concessionária, dependerá do sistema de monitoramento de frota, sendo necessário o estabelecimento de <b>diretrizes mínimas para contratação do operador de ITS, principalmente em relação à definição de prazo.</b></p>

	acordo com sua adequada climatização, conforme disposto no item 6.2 do ANEXO I.2 - TERMO DE REFERÊNCIA.	
23.	<p>18.1.1. O pagamento à CONCESSIONÁRIA será realizado semanalmente, toda 6ª feira, referente aos SERVIÇOS executados no período de 2ª feira a domingo da semana anterior.</p> <p>c/c</p> <p>18.7. Acionamento da GARANTIA PÚBLICA. A GARANTIA PÚBLICA poderá ser acionada pela CONCESSIONÁRIA ou pelo seu(s) Financiador(es) caso o pagamento da REMUNERAÇÃO da CONCESSIONÁRIA não seja realizado, total ou parcialmente, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias contados da data de vencimento. O acionamento da GARANTIA PÚBLICA se dará por meio de comunicação da CONCESSIONÁRIA à Instituição Financeira responsável pela manutenção da CONTA DE DEPÓSITO, conforme detalhado no Contrato de Movimentação da CONTA DE DEPÓSITO.</p>	<p>A Minuta de Contrato estabelece que o pagamento à futura Concessionária será realizado semanalmente, toda 6ª feira, referente aos serviços executados no período de 2ª feira a domingo da semana anterior (Cláusula 18 da minuta do Contrato). Contudo, não há qualquer previsão que estabeleça um incentivo para evitar eventuais descumprimentos ou atraso de pagamento pelo Poder Concedente. E o cenário se agrava considerando que a garantia pública somente poderá ser acionada após o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias da data de vencimento (Cláusula 18.7).</p>
24.	<p>18.2. Fonte de custeio para RECEITA DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO. A fonte de custeio para pagamento da RECEITA DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO da CONCESSIONÁRIA será a cobrança de TARIFA PÚBLICA dos USUÁRIOS como contrapartida pela prestação dos SERVIÇOS.</p>	<p>Necessário esclarecer se a arrecadação da tarifa pública se mostra suficiente para adimplir com a liquidação da tarifa de remuneração da concessionária, de forma que a necessidade de subvenções será algo esporádico, ou o que se propõe é subsidiar o BRT de forma ordinária. Essa dependência poderá ensejar, inclusive, a revisitação do próprio regime jurídico contratual (de concessão comum a uma PPP).</p> <p>Ademais, não restou claro se a totalidade da tarifa pública arrecadada dos passageiros do BRT serão destinadas à remuneração da futura</p>

		concessionária, ou se haverá compartilhamento deste valor com a concessionária responsável pelo SBD.
25.	<p>18.3. Incorrência de Subsídio. Conforme disposto na LEI MUNICIPAL COMPLEMENTAR nº 37/1998, com a redação que lhe foi conferida pela LEI MUNICIPAL COMPLEMENTAR nº 237/2021, em caso de DÉFICIT TARIFÁRIO, o PODER CONCEDENTE subsidiará a remuneração da CONCESSIONÁRIA.</p> <p>18.3.1. O subsídio à CONCESSIONÁRIA será efetivado às expensas da Secretaria Municipal de Transportes, pelo Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável - FMUS, e onerará a dotação orçamentária referente ao Programa de Trabalho 2901.26.453.0603.2262, Fonte 100, Natureza da Despesa 456066 do orçamento vigente.</p>	<p>Inicialmente, se mostra incongruente a dotação orçamentária mencionada, uma vez que o FMUS tem suas despesas classificadas por numeração iniciada em 2902, enquanto a classificação 2901 mencionada na cláusula 18.3.1. remete ao Gabinete da SMTR.</p> <p>Ademais, o art. 5º, parágrafo único do Decreto Municipal nº 51.895/2022 estabelece que a SMTR “deverá elaborar previsão orçamentária relativa ao valor a ser complementado pelo Tesouro Municipal via Conta de Estabilização Tarifária dos Transportes – CETT visando a remuneração dos operadores de transporte para o ano subsequente.”</p> <p>Sendo a CETT integrante da Câmara de Compensação Tarifária, necessário esclarecer se foi elaborada previsão orçamentária específica sobre o valor a ser complementado a título de subsídio e qual sua correta classificação na LOA 2023.</p>
26.	<p>18.4. Constituição de GARANTIA PÚBLICA. O PODER CONCEDENTE se compromete a constituir GARANTIA PÚBLICA, por meio da vinculação das receitas patrimoniais municipais próprias oriundas das concessões e permissões de uso ao cumprimento das obrigações assumidas pelo PODER CONCEDENTE no âmbito do presente CONTRATO.</p>	<p>Apesar de se constituir concessão comum, o Contratou tratou de propor relevante instrumento face a possível dependência do sistema de remuneração à figura dos subsídios para fazer frente ao déficit tarifário, já que é sabido que a arrecadação tarifária não será suficiente para o pagamento total da tarifa de remuneração de todas as concessionárias do Sistema BRT. Para tanto, indica como instrumento a vinculação de receitas públicas oriundas das concessões e permissões de uso, sem explicitar a que contratos se referem, o que dificulta, por parte dos investidores e financiadores apreciar os riscos atrelados à higidez do mecanismo de garantia</p>

		<p>indicado (volume, liquidez, perenidade etc.). Sem prejuízo do quanto será proposto acerca da constituição de <b>garantias alternativas</b>, fato é que o instrumento carece de maiores informações para que alcance o resultado pretendido: conferir segurança aos investidores e financiadores em relação aos compromissos assumidos em contrato pelo Poder Concedente.</p> <p>Além da ausência de um saldo mínimo na conta, nota-se que essa medida já foi adotada para garantir outro projeto municipal (VLT Carioca), e, quando acionada, culminou em decisão do Superior Tribunal de Justiça desfavorável à Concessionária. O Tribunal entendeu que a vinculação de receitas em um momento de crise (pandemia da Covid-19) implicaria o deslocamento de esforços e recursos estatais que causariam a descontinuidade da prestação dos serviços de saúde.</p>
27.	<p>18.4.1. Para fins de cumprimento do disposto na Cláusula 18.4 - “Constituição de GARANTIA PÚBLICA” acima, o PODER CONCEDENTE deverá, no prazo de 30 (trinta) dias contados da assinatura do presente CONTRATO, publicar ato normativo competente para efetivar a vinculação de receitas próprias oriundas de concessões e permissões de uso. O ato normativo publicado pelo PODER CONCEDENTE passará a fazer parte integrante do presente CONTRATO.</p>	<p>Considerando que a emissão da Ordem de Início marca o início da operação da Concessão, e que ocorrerá tão logo assinado o Contrato de Concessão, a Concessionária assume os serviços – ainda que parcialmente, em razão do Período de Mobilização e Transição – já exposta ao risco de inadimplência do Poder Concedente em relação ao pagamento de eventuais subsídios pela constatação de déficit tarifário. Desse modo, para mitigar esse risco sugerimos que a <b>constituição da garantia pública ocorra previamente à data de eficácia da Concessão</b>, independentemente de se preservar o instrumento da vinculação de receitas indicado no Contrato ou pela adoção de mecanismo alternativo ou subsidiário.</p>

		<p>Para além disso, e <b>caso se opte pela vinculação de receitas</b>, é relevante, para conferir maior segurança jurídica ao mecanismo, que essa amarra seja materializada <b>por meio de lei em sentido formal</b>. Além de se evitar risco relevante de questionamento quanto ao atendimento ou não do princípio da legalidade, a edição de lei determinando a vinculação de receita pública em garantia, via capitalização da CDURP por exemplo, tem o mérito adicional de conferir maior segurança jurídica à referida vinculação, impedindo que o governante de plantão tenha a tentação de propor, por mero ato executivo, a revogação da vinculação ou alteração das receitas vinculadas.</p>
<p>28.</p>	<p>18.4.2. O PODER CONCEDENTE se obriga a, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da publicação do ato normativo a que se refere a cláusula 18.4.1 acima, incluir no contrato mantido com a Instituição Financeira responsável pela arrecadação e repasse das receitas municipais mencionadas na Cláusula 18.4 - “Constituição de GARANTIA PÚBLICA” acima, cláusula estabelecendo que tais receitas, devidas ao MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, que vierem a ser arrecadadas pela Instituição Financeira, deverão ser obrigatório e automaticamente depositadas e/ou transferidas para uma conta corrente de titularidade do MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO (“CONTA DE DEPÓSITO”) cuja movimentação estará disciplinada no Contrato de Movimentação de CONTA DE DEPÓSITO, observada a cláusula 18.5 - “Garantia de Pagamento da REMUNERAÇÃO” e 18.5.1 abaixo.</p> <p>18.4.3. O MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO se obriga a celebrar</p>	<p>A minuta de Contrato estabelece que a vinculação de receitas para constituição da garantia pública será operacionalizada mediante a celebração de Aditivo junto à Instituição Financeira para que os recursos arrecadados sejam obrigatoriamente depositados em conta de movimentação restrita de titularidade do município (Conta Depósito). Para além da problemática relativa à exposição do concessionário em relação aos riscos de inadimplemento do Concedente diante dos prazos fixados para tal obrigação, tem-se ainda preocupação com o fato de a garantia estar atrelada a <b>conta de titularidade municipal</b>, sendo considerada pela legislação como bem público, sobre o qual recai os atributos da <b>impenhorabilidade</b>.</p> <p>Assim, cogitando-se de eventual inadimplemento pelo Concedente, e este proferindo contraordem à Instituição Financeira – mediante emissão de um Decreto, por exemplo – o concessionário estará fadado ao recurso do precatório. Submetida a controvérsia ao Poder Judiciário e considerando a inclinação natural deste em prol da</p>

	<p>com a Instituição Financeira mantenedora da CONTA DE DEPÓSITO mencionada na cláusula 18.4.2 acima, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da publicação do ato normativo mencionado na cláusula 18.4 - “Constituição de GARANTIA PÚBLICA” acima, Contrato de Movimentação da CONTA DE DEPÓSITO visando disciplinar as regras relacionadas às movimentações da CONTA DE DEPÓSITO na qual a CONCESSIONÁRIA deverá figurar necessariamente como parte.</p>	<p>Administração Pública, é muito simples e persuasiva, embora juridicamente questionável numa análise de mérito mais profunda, a argumentação do ente público de que os recursos em conta-garantia ainda integram o patrimônio público e, portanto, mantêm sua condição de bens públicos impenhoráveis e inalienáveis.</p> <p>Tal risco <b>pode ser relativamente mitigado pela adoção de cláusula arbitral</b>, conforme expressamente autorizado na Lei 987/1995, mas tal mitigação é apenas parcial, pois sempre poderá o ente público argumentar que a matéria de impenhorabilidade ou inalienabilidade de bens públicos, ou ainda que os efeitos de vinculação de receita pública, são questões de ordem pública e, portanto, de direito indisponível, não estando alcançadas pela competência do juízo arbitral. Daí que a nossa sugestão é que a conta seja de titularidade de alguma entidade de direito privado do Município, como uma <b>estatal ou fundo garantidor</b>. Rememora-se que a CDURP já cumpre essa função frente a outros contratos de parcerias do Rio de Janeiro (Porto Maravilha e VLT Carioca).</p>
29.	<p>18.4.4. O PODER CONCEDENTE se compromete, a, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da publicação do ato normativo a que se refere a cláusula 18.4.1 acima, a ceder fiduciariamente à CONCESSIONÁRIA as receitas patrimoniais municipais próprias oriundas de concessão e permissão de uso, bem como a CONTA DE DEPÓSITO.</p> <p>18.6. Modalidade de GARANTIA PÚBLICA. A GARANTIA PÚBLICA será prestada mediante a cessão fiduciária pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA das receitas patrimoniais</p>	<p>Por se constituir como Garantia Real, é verdade que a cessão fiduciária é mecanismo que outorga maior segurança jurídica em relação ao acesso exclusivo dos recursos pelo credor fiduciário.</p> <p>Contudo, por estar veiculada mediante decreto, basta alterações do ato normativo pelo chefe executivo para fragilizar a vinculação de receitas, de modo que persiste o risco pontuado sobre o teor da cláusula 18.4.1. Desse modo, reiteramos nossa recomendação, no sentido de que a veiculação da garantia, se preservada a modalidade indicada, seja materializada por meio de <b>lei em sentido formal</b>.</p>

	municipais oriundas de concessões e permissões de uso e da CONTA DE DEPÓSITO.	
30.	<p>17.5. Definição do Índice de Desconto por Desempenho. Sobre a TARIFA DE REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO poderá incidir redução por desempenho, limitada a 12% (doze por cento), por fatores relacionados à responsabilidade da CONCESSIONÁRIA e que envolvam à qualidade do serviço ofertado e manutenção realizada, mensurados através do Índice de Desconto por Desempenho (ID), conforme detalhado no ANEXO I.2. – TERMO DE REFERÊNCIA e no ANEXO I.6 – QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO.</p> <p>17.5.1. O Índice de Desconto por Desempenho será calculado mensalmente, de forma não cumulativa em relação ao mês anterior, mediante verificação e aferição pelo VERIFICADOR, conforme a cláusula 35 – VERIFICADOR e disposto no ANEXO I.6 – QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO</p>	<p>As cláusulas destacadas preveem que o ID será aferido pelo Verificador. No entanto, nos termos da Cláusula 35 da minuta de Contrato, cabe ao Verificador aferir o desempenho tão somente da qualidade do serviço, enquanto a aferição da manutenção cabe ao Auditor Independente, conforme disposto na Cláusula 36 do mesmo instrumento. Enquanto os indicadores de qualidade podem afetar até 4% da remuneração tarifária, os indicadores de manutenção alcançam até 8%.</p> <p>Ocorre que a segregação em duas figuras diferentes para aferição dos indicadores mostra-se, além de mais onerosa ao Projeto, mais dificultosa, perdendo-se possíveis ganhos de escala e escopo na realização das atividades. Sugere-se que as <b>atribuições do verificador e do auditor independente sejam concentradas em uma única figura</b>, responsável pela aferição dos índices de qualidade e manutenção. Essa sugestão decorre da própria possibilidade de contratação de consórcio de empresas para atuarem como verificadores independentes em contrato de longo prazo, sendo possível que um mesmo contratado reúna diferentes expertises.</p> <p>Além disso, o estabelecimento de um <b>verificador independente, alheio à concessionária e ao Poder Concedente</b>, se alinha às melhores práticas e proporciona maior segurança jurídica. Em relação à sua contratação, pode ser efetivada pela Concessionária, que ficaria responsável também pelo pagamento do verificador independente. Trata-se de cenário em que a <b>morosidade do processo licitatório</b> é</p>

		<p>evitada. No entanto, a fim de se evitar o risco de captura, mantendo-se a sua independência, deve-se avaliar a possibilidade de <b>contratação por meio de lista tríplice</b>, a exemplo do que tem sido feito nas modelagens mais modernas, bem como o <b>prazo máximo de 2 anos de atuação</b> de um mesmo contratado para a função.</p> <p>Por outro lado, caso opte-se pela contratação de um <b>único verificador independente para os três lotes</b>, a contratação deverá ser feita pelo próprio Poder Concedente. Este cenário mostra-se mais vantajoso na medida em que proporciona ganhos de escala frente aos custos da contratação, possibilitando a redução do valor contratual de cada lote.</p>
31.	17.5.3. Os valores referentes à redução por desempenho serão retidos pelo PODER CONCEDENTE.	A cláusula 17.5.3. não prevê qualquer destinação de eventuais valores retidos em razão da avaliação dos Indicadores de Desempenho. Sugere-se a possibilidade de destinação destes valores para uma conta de ajuste da concessão, instrumento que será detalhado quando da proposição de temas não abordados nas minutas, com o intuito de assegurar a liquidez para pagamentos devidos pelo Concedente à futura concessionária, ou mesmo para que se constitua como garantia pública suplementar. Isso beneficia, de forma ampla, o sistema de mobilidade, assegurando a continuidade do BRT.
32.	19.2. Arrecadação da TARIFA PÚBLICA. A TARIFA PÚBLICA será arrecadada diretamente pelo PODER CONCEDENTE ou por terceiro delegatário dos serviços de SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL.	Há aparente contradição entre as cláusulas 19.2. e 19.3., já que a responsabilidade pela arrecadação da tarifa pública não compete à futura concessionária do BRT, o que significa dizer que é o Poder Concedente ou mesmo a concessionária de bilhetagem que devem assegurar a observância das isenções e gratuidades vigentes.

	<p>19.3. Isenções e Gratuidades. A CONCESSIONÁRIA deverá adotar todas as providências relacionadas aos bens e equipamentos sob sua gestão para assegurar o exercício do direito a isenções e gratuidades tarifárias válidas.</p>	<p>Igualmente, necessário estabelecer que eventuais riscos inerentes ao mau funcionamento do SBD não deverão ensejar prejuízo à operação da concessionária do BRT.</p>
33.	<p>20.1.1. São consideradas RECEITAS ACESSÓRIAS da CONCESSIONÁRIA, dentre outras, as receitas oriundas da:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i. Comercialização de espaços publicitários em mídia, eletrônica ou não, em veículos, terminais e estações, garagens e demais instalações sob responsabilidade da CONCESSIONÁRIA;</li><li>ii. Exploração e comercialização de espaços comerciais e de serviços nos terminais, estações e garagens sob responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, considerando os seus limites e os logradouros públicos no seu entorno imediato;</li></ul>	<p>Ao estipular as fontes de receitas acessórias em 20.1.1. apenas se mencionou a comercialização de espaços publicitários e de espaços comerciais.</p> <p>Buscando facilitar e incentivar a exploração de receitas acessórias, medida benéfica a ambas as partes, sugere-se a previsão de outras formas de exploração, como por exemplo a cessão de <i>namings rights</i> das estações ou terminais, ou mesmo a ampliação/edificação de terminais.</p>
34.	<p>20.2. Compartilhamento das RECEITAS ACESSÓRIAS. As RECEITAS ACESSÓRIAS deverão ser contabilizadas em separado pela CONCESSIONÁRIA e deverão ser compartilhadas com o PODER CONCEDENTE.</p> <p>20.2.1. O PODER CONCEDENTE baseado no tipo de RECEITA ACESSÓRIA irá definir o percentual da RECEITA BRUTA que será revertido ao PODER CONCEDENTE.</p>	<p>Existindo conhecimento prévio sobre formas de exploração de receitas acessórias (cláusula 20.1.1.), sugere-se a fixação do percentual de compartilhamento de receitas para essas atividades.</p> <p>A redação da cláusula 20.2.1. carrega incertezas, não conferindo a devida segurança à futura concessionária do BRT, tampouco os incentivos adequados para cogitar de fontes alternativas que possam beneficiar a modicidade tarifária.</p>
35.	<p>20.3. Anuência e Ciência Prévia. A CONCESSIONÁRIA deverá obter anuência do PODER CONCEDENTE e dar ciência prévia ao início da exploração das fontes de RECEITAS ACESSÓRIAS ao longo do CONTRATO.</p>	<p>Sugere-se o devido desmembramento entre respectivos conceitos.</p> <p>Em observância às melhores práticas, se mostra razoável que as atividades exploradas a título de receita acessória previstas na cláusula 20.1.1. sejam previamente autorizadas, demandando apenas que a concessionária cientifique o Poder Concedente de que promoverá tais atividades. Por essa razão igualmente se mostra benéfico que haja</p>

		<p>prévia definição sobre os percentuais de compartilhamento a serem observados nestas atividades.</p> <p>Por sua vez, a <b>anuência prévia</b> demandará expressa autorização do Poder Concedente para exploração de receitas acessórias de atividades que não foram consideradas no Edital ou Contrato.</p> <p>Esta sugestão busca apenas simplificar o procedimento de exploração de receitas acessórias, fonte de recursos importantes para ambas as partes do contrato.</p>
36.	20.6. Vigência dos Contratos. O prazo de todos os contratos de exploração comercial celebrados pela CONCESSIONÁRIA não poderá ultrapassar o prazo da CONCESSÃO.	Considerando que os contratos mencionados são formados por ciclos que não necessariamente se amoldam ao prazo da concessão, sugere-se que a inclusão de possibilidade de celebração de contratos que ultrapassem o prazo da concessão, mediante anuência prévia do Poder Concedente e desde que os pagamentos devidos após o término da concessão sejam realizados em benefício do Poder Concedente ou a quem ele indicar.
37.	29.2. Riscos Assumidos pela Concessionária. São riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA, que não ensejam a revisão da presente CONCESSÃO: i. Custos excedentes relacionados aos SERVIÇOS objeto da CONCESSÃO; (...) iii. Adequação da tecnologia empregada nos SERVIÇOS da CONCESSÃO; (...)	Verifica-se a ausência de um anexo de partilha de riscos em que se deixe clara a definição, a alocação, o nível de impacto, a probabilidade de ocorrência e a forma de mitigação de cada risco. Trata-se de mecanismo relevante para um modelo regulatório dinâmico, de modo a tornar objetiva as regras de revisão e de alocação de riscos, de modo a não inviabilizar ou criar distorções na execução contratual. Portanto, a cláusula de <b>alocação de riscos</b> deve ser objeto de <b>complementação</b> a fim de se prever outros riscos, não elencados nas minutas disponibilizadas, e garantir maior segurança à execução contratual.

	<p>x. Ocorrência de greves ou paralisações de empregados da CONCESSIONÁRIA ou a interrupção ou falha no fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados;</p>	<p>Não há, por exemplo, atribuição de riscos (i) por prejuízos decorrentes de erros, omissões ou alterações em projetos de engenharia para as obras a serem realizadas; (ii) de interface com operação do Sistema de Bilhetagem que impossibilitem a circulação de veículos; (iii) pela criação, extinção e/ou majoração de tributos, inclusive de IPTU sobre os imóveis sob domínio da Concessionária, ou alterações legislativas que impactem os serviços; (iv) vícios ocultos nos bens reversíveis; (v) por fatos do príncipe e fatos da Administração etc.</p> <p>A <b>ausência de cláusula de alocação de riscos ao Poder Concedente</b> acaba por gerar insegurança, uma vez que dificulta a exata compreensão dos riscos que deverão ser assumidos pela futura Concessionária, exigindo-se uma maior taxa de retorno para viabilizar o projeto, pois o cálculo do valor estimado da contratação deverá considerar uma taxa de risco compatível com o objeto da licitação e com os riscos atribuídos ao contratado.</p> <p>Além disso, os itens i, iii, e x da Cláusula 29.2, destacados, devem esclarecer que a Concessionária somente será responsabilizada quando a materialização destes riscos não tiver origem evento de responsabilidade do Poder Concedente.</p>
38.	<p>29.3. Eventos Escusáveis. Desde que não causados pela própria CONCESSIONÁRIA, são considerados escusáveis os seguintes eventos, sem prejuízo de outros identificados no caso concreto, cujos efeitos econômico-financeiros devem ser suportados exclusivamente pela CONCESSIONÁRIA:</p>	<p>Além dos eventos descritos, existem outros eventos que deveriam estar expressamente previstos como escusáveis, como problemas de interface com o Sistema de Bilhetagem, em casos em que as falhas não forem atribuíveis à Concessionária, e eventos de força maior e caso fortuito.</p>

	<p>i. Interrupção ou falha de serviços prestados pelas prestadoras de serviços públicos, tais como fornecimento de energia e telecomunicações;</p> <p>ii. Falha ou interrupção no fornecimento de combustível que afete os SERVIÇOS.</p>	<p>Além disso, sugere-se que sejam detalhadas as consequências práticas da ocorrência de evento escusável. Sugere-se, nesse sentido, que a materialização dos eventos escusáveis impossibilite a aplicação de quaisquer sanções e penalidades, bem como que não sejam aferidos os indicadores de desempenho enquanto perdurarem seus efeitos.</p>
<p>39.</p>	<p>29.4. Força Maior e Caso Fortuito. São considerados de força maior ou caso fortuito os eventos assim definidos pela LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. A PARTE que tiver o cumprimento de suas obrigações afetado por caso fortuito ou força maior deverá comunicar por escrito à outra PARTE a ocorrência do evento dessa natureza. Após o recebimento da notificação, as PARTES deverão acordar o modo e o prazo para a remediação do ocorrido. Nenhuma PARTE será considerada inadimplente quando o descumprimento do CONTRATO decorrer de um evento de caso fortuito ou força maior.</p>	<p>A cláusula em referência não exemplifica as hipóteses de caso fortuito e força maior, e a Legislação Aplicável é abstrata em relação a sua definição.</p> <p>Por se tratar de eventos imprevisíveis e supervenientes, os quais a concessionária não possui capacidade para gerenciá-los (e.g. Pandemia), deve-se cogitar da negociação, tal como admitida na cláusula 29.4.1 para fins de eventual partilha entre as partes dos efeitos adversos decorrentes da materialização de eventos dessa natureza ou ainda cogitar de hipótese de extinção amigável, mediante indenização pelos investimentos realizados e não depreciados/amortizados.</p>
<p>40.</p>	<p>29.4.1. Na ocorrência de caso fortuito ou de força maior, cujas consequências não sejam cobertas por seguro, as PARTES acordarão se haverá lugar para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO para a recomposição de danos diretos ou a extinção da CONCESSÃO, observado o disposto na Cláusula 41 – “ADVENTO DO TERMO CONTRATUAL” e 45 – “ENCAMPAÇÃO”. A extinção poderá ocorrer desde que comprovado pela PARTE que solicitar a extinção que:</p> <p>i. As medidas razoavelmente aplicáveis para remediar os efeitos do evento foram tomadas; e</p>	<p>A previsão de reconhecimento de casos fortuito e de força maior como eventos escusáveis mediante comprovação de oneração com percentual significativa em relação ao valor do contrato se mostra desarrazoada.</p> <p>Isto porque o valor do contrato é o resultado de uma soma atemporal (sem trazer a Valor Presente) de projeções de receita da Concessionária. Daí é que se sugere que a verificação de impactos de casos fortuitos e força maior não se dê com base no valor do contrato, mas sim com base na <b>receita observada pela</b></p>

	<p>ii. A manutenção do CONTRATO é impossível ou inviável nas condições existentes ou é excessivamente onerosa (representa um percentual significativo em relação ao VALOR DO CONTRATO).</p>	<p><b>Concessionária nos 3 (três) meses anteriores à materialização do evento.</b></p> <p>Além disso, não há clareza quanto ao procedimento aplicável para a eventual rescisão do contrato, isto é, se será seguido o rito previsto para o advento do termo contratual, se o para encampação (que está previsto na Cláusula 42, de modo que há erro material na redação da cláusula) ou, ainda, um modelo híbrido, não especificado.</p>
41.	<p>29.5. Variação do preço do óleo diesel. Nos termos do art. 508 do RGCAF, caso haja variação do “Número Índice de óleo diesel publicado pela FGV; IPA-EP-DI Óleo Diesel; Nº da Série? 1416796” no patamar mínimo de 10% (dez por cento) para mais ou para menos, o percentual de variação que exceder 10% (dez por cento) será aplicado à TARIFA DE REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO, na proporção de seu peso na fórmula paramétrica descrita na subcláusula “28.4 – Reajustamento da TARIFA DE REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO.</p>	<p>Em relação à variação do preço do óleo diesel, um dos principais insumos à operação da concessão, tem-se que o Contrato admite o compartilhamento desse risco indiretamente, quando computa no cálculo da fórmula paramétrica de reajuste a variação de preço do referido insumo, como também prevê na cláusula 29.5, que as oscilações superiores a 10%, para mais ou para menos, serão aplicados à tarifa de remuneração, “na proporção de seu peso na fórmula paramétrica”. Apesar de bem recepcionada as intenções de compartilhamento de risco, a metodologia não segue as melhores práticas.</p> <p>Em primeiro lugar, pelo fato de a fórmula paramétrica trabalhar com <b>pesos estanques</b>, sem admitir que esses pesos possam ser revistos ao longo dos ciclos de revisão ordinária da concessão. A relevância para revisão dos pesos decorre justamente do fato de que o preço do momento da licitação desse componente certamente não será mantido até o advento do termo, de modo que os reajustes sobre as receitas não acompanharão a variação dos preços da cesta de índices que certamente sofrerão modificações ao longo da concessão.</p>

		<p>Mas não só. É que a <b>banda de 10% foi fixada sem uma justificativa expressa</b>; ao menos não foi possível diagnosticar nos estudos de viabilidade os <b>testes de sensibilidade</b> que justificassem esse patamar. Em todo caso, também carece de um período de avaliação da banda, ou qual procedimento para o tratamento do risco, se em sede de revisão ordinária ou extraordinária. Daí que nossa proposta, para esse elemento, é fixar outro parâmetro de compartilhamento do risco, já utilizado em outros contratos, a exemplo da PPP de transporte coletivo sobre pneus da Região Metropolitana de Recife.</p> <p>Para o projeto referenciado, admite-se em seu Anexo X o compartilhamento do preço do diesel, levando-se em consideração banda sensivelmente menor, de 5%, para mais ou para menos, levando-se em consideração o valor médio do preço considerado no Plano de Negócio (o qual deverá levar em conta o valor divulgado pela ANP para o município em uma data-base pré-definida). Assim, sempre que o valor médio, ao longo do semestre, estiver inferior a 95%, ocorrerá a compensação em favor do Concedente; se superior a 105%, ocorrerá a compensação em favor da Concessionária.</p> <p>Além disso, a fim de se mitigar variações exorbitantes, sugere-se a possibilidade de recomposição imediata quando o valor médio do preço do óleo diesel extrapolar em 120% o valor de referência adotado no início da Concessão, garantindo-se, assim, a continuidade na prestação dos serviços.</p>
42.	27.2. Revisão Ordinária da Prestação dos Serviços. No 3º (terceiro) ano e no 7º (sétimo) ano a partir da ORDEM DE INÍCIO, o PODER CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA deverão	De acordo com a Lei 12.587/2012, as revisões extraordinárias são devidas apenas em razão de fatos imprevisíveis e de consequências vultosas, sem qualquer periodicidade predeterminada. É o

<p>realizar avaliação conjunta da prestação dos SERVIÇOS, de maneira a assegurar que estes sejam prestados de acordo com critérios atuais de qualidade, modernidade e segurança, podendo os INDICADORES DE DESEMPENHO ser revisados visando sua melhoria.</p> <p>27.2.1. Nestas ocasiões, o PODER CONCEDENTE deverá realizar processo de revisão da TARIFA DE REMUNERAÇÃO da CONCESSIONÁRIA com o objetivo de rever seu valor em função da verificação da produtividade e eficiência da CONCESSIONÁRIA na prestação dos SERVIÇOS, considerando o disposto na cláusula 30 - “PROCEDIMENTOS PARA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICOFINANCEIRO”.</p> <p>27.3. Revisão Extraordinária da Prestação dos Serviços. Sempre que houver evolução tecnológica que permita a CONCESSIONÁRIA atingir os INDICADORES DE DESEMPENHO com maior facilidade ou haja mudança tecnológica que possa trazer um grande incremento na produtividade das atividades desempenhadas pela CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE ou a CONCESSIONÁRIA poderão iniciar uma revisão extraordinária da prestação dos SERVIÇO, de maneira a assegurar que estes sejam prestados de acordo com critérios atuais de qualidade, modernidade e segurança. Durante essa revisão, os INDICADORES DE DESEMPENHO poderão ser alterados visando à sua melhoria.</p>	<p>mecanismo responsável pela manutenção da regra de alocação de riscos dos contratos no longo prazo de sua vigência. Desse modo, seu teor não deve ficar restrito somente à inclusão de novos investimentos ou mesmo para fins de incorporação de novas tecnologias na concessão, como estipula a minuta contratual, sob pena de limitar o papel desse mecanismo.</p> <p>Já pelas revisões ordinárias costuma-se empregar uma análise periódica de toda a planilha de custos, incluindo ganhos ou perdas de eficiência, da concessionária, análise que deverá readequar a tarifa para manutenção da equação econômico-financeira inicial, inclusive em relação a fatos previsíveis como variação de demanda e aumento do custo dos insumos, e compartilhamento com os usuários de eventuais ganhos de eficiência. Mas não só. Nos contratos de concessão de transporte coletivo mais modernos, as revisões ordinárias cumprem a importante função de admitir a revisão dos pesos da fórmula paramétrica de reajustes, a revisão dos parâmetros de desempenho ou ainda se destinar ao momento de repensar as bases tecnológicas e de operação dos serviços, admitindo-se a incorporação de novos investimentos desde que passíveis de reequilíbrio em favor da concessionária.</p> <p>Considerando que a minuta do Contrato destoa da legislação e dos contratos mais modernos sobre as hipóteses de revisão, propomos que sejam consideradas as referências aqui sinalizadas.</p>
---	--

	<p>27.3.1. Para a incorporação de novos padrões de atualidade à CONCESSÃO, na forma mencionada nesta subcláusula, a CONCESSIONÁRIA apresentará as novas alternativas de equipamentos, mobiliário e/ou instalações para homologação do PODER CONCEDENTE, respeitados os parâmetros financeiros acordados pelas PARTES.</p>	
43.	<p>27.4. Procedimento Administrativo para a Alteração. Todas as alterações unilaterais somente ocorrerão após decisão em procedimento administrativo instaurado para este fim, no qual fique devidamente demonstrada a motivação que fundamenta a alteração. As alterações deverão ser efetivadas por escrito, mediante aditamento ao presente CONTRATO ou edição de resolução, em caso de alteração unilateral.</p>	<p>O procedimento para alteração pressupõe que somente as alterações unilaterais serão precedidas de decisão em processo administrativo, o que parece ter sido apenas um mero erro material ao fazer referência às dependências da instrução processual, já que a celebração de aditivo, em casos de alterações consensuais, assim como a própria edição de resolução, para fins de alteração unilateral, devem observar o princípio da motivação, além de se ater às determinações da Lei 14.133/2021, em especial o que segue:</p> <p><i>“Art. 136. Registros que não caracterizam alteração do contrato podem ser realizados por simples apostila, dispensada a celebração de termo aditivo, como nas seguintes situações:</i></p> <p><i>I - variação do valor contratual para fazer face ao reajuste ou à repactuação de preços previstos no próprio contrato;</i></p> <p><i>II - atualizações, compensações ou penalizações financeiras decorrentes das condições de pagamento previstas no contrato;</i></p> <p><i>III - alterações na razão ou na denominação social do contratado;</i></p> <p><i>IV - empenho de dotações orçamentárias.”</i></p>
44.	<p>30.1. Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ser iniciado por requerimento da CONCESSIONÁRIA ou do PODER CONCEDENTE, sendo que à</p>	<p>A minuta contratual estipula um “procedimento de recomposição” sem atrelar a ele se o regime de processamento ocorrerá em sede de revisão ordinária ou extraordinária, o que leva a entender que a Administração está constituindo procedimento autônomo das</p>

	<p>PARTE pleiteante caberá a demonstração tempestiva da ocorrência e identificação do evento causador do desequilíbrio.</p> <p>c/c</p> <p>30.3.1. O processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO deverá ser concluído em prazo não superior a 6 (seis) meses, ressalvada a hipótese, devidamente justificada, em que seja necessária a prorrogação do prazo.</p>	<p>revisões apenas para fins de apuração de desequilíbrios, independente da natureza do evento ou do montante envolvido.</p> <p>Por não se filiar às melhores práticas frente a outros contratos de parcerias mais modernos, sugerimos que o Contrato delimite as hipóteses nas quais os pleitos serão processados em sede de revisão ordinária, extraordinária, e, em casos mais graves, em <b>caráter cautelar</b>, admitindo-se, para essa última hipótese, a utilização de mecanismos imediatos para conter os impactos do evento, sem prejuízo de apuração futura de eventuais excessos em processo de encontro de contas.</p>
45.	<p>30.1.1. A PARTE pleiteante deverá, preferencialmente, identificar o evento de desequilíbrio e comunicar a outra PARTE em prazo não superior a 90 (noventa) dias contados de sua materialização, com vistas a resguardar a contemporaneidade das relações contratuais, bem como possibilitar o adequado manejo das consequências do evento causador do desequilíbrio.</p> <p>30.1.2. A omissão de qualquer das PARTES em solicitar a recomposição importará em renúncia desse direito após o prazo de 90 (noventa) dias contado a partir da ciência do evento que der causa ao desequilíbrio.</p>	<p>As cláusulas 30.1.1. e 30.1.2. tratam do prazo decadencial para oferta dos pleitos de reequilíbrio em relação a eventos pretéritos, portanto, já materializados.</p> <p>Contudo, a cláusula deve ser flexibilizada para comportar outras situações, a exemplos de eventos de efeitos contínuos, que se estendem no tempo e que por sua natureza, dispensariam a reapresentação constante de manifestações, como também de eventos futuros, que ainda que não materializados, possam já ser dimensionados <i>ex ante</i> (a exemplo da inclusão de novos investimentos). Para além disso, a cláusula também deve comportar uma disciplina clara para o momento de apresentação de pleitos em razão da identificação de vícios ocultos nos bens reversíveis cedidos pelo Concedente, considerando, para fins de cômputo do prazo decadencial, o momento de identificação do vício pelo concessionário.</p>

		Por fim, mas não menos importante, é necessário deixar claro que o prazo decadencial fixado no Contrato, uma vez interrompido, não implica computar o início do prazo prescricional de que trata o Decreto-Lei 20.910/1932.
46.	<p>30.3. Instrução dos pleitos de reequilíbrio. O pleito deverá ser realizado por meio de comunicação fundamentada e estar acompanhado de todos os documentos necessários à demonstração do seu cabimento, inclusive quanto a:</p> <p>i. Identificação precisa do evento causador do desequilíbrio, contemplando ainda dados como a data da ocorrência e a provável duração da hipótese ensejadora da recomposição, acompanhada, quando pertinente, de evidência de que a responsabilidade está contratualmente alocada à outra PARTE, por meio da apresentação de relatório técnico, laudo pericial ou estudo independente;</p>	Ao exigir o completo detalhamento da instrução para avaliação dos pleitos, o Contrato impede que o concessionário possa exercer plenamente seu direito, sobretudo diante do lapso decadencial proposto. Há eventos cuja magnitude, origem ou duração não podem ser dimensionados de imediato, de modo que condicionar o direito da concessionária ao exaurimento de detalhes, bem como a apresentação de relatórios técnicos, laudos ou estudos independentes, se mostra contrário ao direito e às melhores práticas dos contratos de parcerias.
47.	<p>30.4. Avaliação do pleito de desequilíbrio econômico-financeiro. Para a confirmação das situações apontadas como ensejadoras de desequilíbrio econômico financeiro e para o dimensionamento dos efeitos e medidas delas resultantes, as PARTES poderão contar com a participação de entidade especializada especialmente contratada para essa finalidade.</p> <p>30.4.1. Para análise dos pleitos da CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE poderá solicitar laudos econômicos específicos da CONCESSIONÁRIA ou estudos elaborados por órgãos ou</p>	A cláusula estipula que o Concedente poderá solicitar laudos ou estudos técnicos elaborados por entidades independentes, sem fixar a responsabilidade pelos custos dessa contratação. Sugerimos que o Concedente fique encarregado pelo ônus de contratação desses estudos.

	entidades da Administração Pública Municipal ou, ainda, por entidades independentes.	
48.	30.5. Avaliação quanto a novos investimentos. Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pelo PODER CONCEDENTE, e não previstos neste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE poderá requerer à CONCESSIONÁRIA, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro, a elaboração de projetos básico e executivo a serem submetidos à sua análise, contendo todos os elementos necessários à precificação do investimento e às estimativas do impacto da obra ou serviço sobre as receitas da CONCESSIONÁRIA.	<p>Apesar de admitir que novos investimentos são passíveis de incorporação ao Contrato de Concessão, a minuta não fixa limites claros para tanto, fator este que tem conduzido outras concessões a questionamentos pelo controle externo, por suposta ofensa ao dever de licitar ou violação a vinculação do instrumento convocatório, pela falta de previsão de critérios para inclusão de serviços e investimentos ao contrato que permitam uma ampliação qualitativa do objeto.</p> <p>Focando na redação da cláusula em destaque, vale pontuar que a alteração cogitada decorre de imposição do Concedente, sendo, portanto, unilateral, autorizando que este possa exigir previamente o desenvolvimento dos projetos básico e executivo para precificação dos investimentos que se pretende incorporar. A cláusula, contudo, não especifica se o custo pela elaboração destes estudos será passível de reequilíbrio, ainda que os investimentos não venham ser autorizados posteriormente, dado que se trata de alteração unilateral.</p>
49.	30.7.1. Não sendo encontrada solução amigável, ou ainda, em caso de discordância quanto à necessidade de recomposição ou quanto aos valores ou demais dados indicados, as PARTES poderão recorrer ao procedimento previsto na cláusula 46 - "RESOLUÇÃO DE DISPUTAS".	Correção necessária para fazer menção à cláusula 47 – Resolução de Disputas.
50.	33.1. Instituição de Garantia de Execução do Contrato. A CONCESSIONÁRIA deverá manter, durante toda a vigência deste CONTRATO, GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO, em	Os subitens desta cláusula estabelecem prazos irrazoáveis para a complementação da garantia de execução do contrato, ou mesmo para pagamento de diferença no caso de sua completa compensação.

<p>montante igual a 5% (cinco por cento) do VALOR DO CONTRATO, prestada em favor do PODER CONCEDENTE para a garantia de suas obrigações e compromissos associados ao SERVIÇO e às OBRAS, inclusive penalidades de multa eventualmente aplicadas.</p> <p>33.1.1. Se o valor das multas impostas à CONCESSIONÁRIA for superior ao valor da GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO prestada, além da perda desta, a CONCESSIONÁRIA responderá pela diferença, devendo realizar o pagamento no prazo de 48 (quarenta e oito) horas da respectiva notificação, sob pena de cobrança, sem prejuízo da compensação realizada pelo PODER CONCEDENTE com valores eventualmente devidos à CONCESSIONÁRIA.</p> <p>33.1.2. Sempre que utilizada a GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA deverá recompor o valor integral no prazo de 2 (dois) dias úteis a contar da sua utilização ou da respectiva notificação pelo PODER CONCEDENTE, sendo o prazo contado do evento que ocorrer primeiro.</p> <p>33.1.3. Sempre que houver alteração no valor do CONTRATO, a GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO deverá ser reajustada de forma a atender o percentual indicado acima, no prazo de até 7 (sete) dias úteis do recebimento, pela CONCESSIONÁRIA, do correspondente aviso, sob pena de aplicação das sanções previstas no CONTRATO.</p>	<p>Sendo assim, sugere-se que sejam adotadas previsões distintas que preservem a continuidade do serviço público, estabelecendo-se prazo de 10 dias úteis para recomposição da garantia à execução, prevendo-se, adicionalmente, a retenção de créditos a serem repassados à concessionária até o limite do valor a ser recomposto e, persistindo a omissão da concessionária, a declaração de caducidade do Contrato.</p>
---	--

51.	<p>34.3. Seguro de casco para veículos tipo ônibus. A CONCESSIONÁRIA deverá contratar e manter, durante todo o prazo contratual, apólice de seguro de casco, na modalidade valor determinado, para os veículos tipo ônibus com cobertura abrangente em caso de colisão, incêndio, roubo e furto de veículo segurado provenientes de:</p> <p>(...)</p> <p>34.3.1. O montante do valor determinado por veículo será definido pelo PODER CONCEDENTE, compatível com o valor constante em nota fiscal de aquisição dos bens.</p>	<p>Embora seja estabelecida a obrigação de contratação de seguro para casco, referida cláusula deixa de estabelecer o valor de prêmio a ser considerado, afirmando que o valor será definido pelo Poder Concedente, sendo compatível com o valor constante em NF, ou seja, como se novos fossem os veículos.</p> <p>Necessário estabelecer critério hígido para definição dos valores a serem observados pela concessionária.</p> <p>Além disso, conforme constou registrado em fala durante a Audiência Pública, o Poder Concedente tem pleno conhecimento de que essa modalidade de seguro é recente no mercado, considerando sua oferta atual à Mobi-Rio pela Porto Seguro. Considerando a transferência da operação à futura concessionária, seria importante um detalhamento das apólices que irão vigorar após a assunção da frota, como também detalhar as consequências em razão do produto de seguro deixar de existir, ou ao menos carrear ao processo licitatório uma Carta Conforto da seguradora assumindo o compromisso de manutenção de disponibilidade do produto na vigência da concessão.</p>
52.	<p>34.5.1. A CONCESSIONÁRIA fica desobrigada de apresentar as apólices de seguro dos bens já segurados pelo PODER CONCEDENTE na data da assinatura do TERMO DE ARROLAMENTO E TRANSFERÊNCIA DE BENS REVERSÍVEIS.</p>	<p>Para correta aferição dos valores a serem despendidos pela concessionária na fase prévia ao início da operação, sugere-se a identificação para cada lote da quantidade de veículos já segurados e sua classificação.</p>
53.	<p>35.1.1. No caso de qualquer INDICADOR DE DESEMPENHO receber em duas avaliações trimestrais consecutivas a avaliação insatisfatória, serão aplicadas as penalidades previstas na Cláusula 38 – “PENALIDADES APLICÁVEIS À CONCESSIONÁRIA</p>	<p>A cláusula em referência mostra-se em contradição com a cláusula 17.5.1., que prevê que os indicadores de desempenho serão aferidos mensalmente.</p>

	<p>c/c</p> <p>17.5.1. O Índice de Desconto por Desempenho será calculado mensalmente, de forma não cumulativa em relação ao mês anterior, mediante verificação e aferição pelo VERIFICADOR, conforme a cláusula 35 - VERIFICADOR e disposto ANEXO I.6 - QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO.</p>	
54.	<p>35.2. Indicação do Verificador. O VERIFICADOR será indicado pelo PODER CONCEDENTE, podendo ser constituído por uma comissão formada por 3 (três) servidores municipais.</p>	<p>A indicação de servidores municipais para atuarem como verificador do Contrato se afasta das melhores práticas, que buscam garantir a independência da verificação em relação às partes. A participação de servidores do Poder Público representa risco de parcialidade em favor do Poder Concedente, o que, evidentemente, afastará o interesse de parceiros privados no projeto, especialmente em razão do papel do verificador incidir diretamente sobre a remuneração da Concessionária. Daí é que se sugere, novamente, que o contrato absorva a figura de um verificador independente, entidade especificamente para este fim.</p>
55.	<p>35.3. Decisão sobre a NOTA DE DESEMPENHO. O PODER CONCEDENTE, com base na análise do VERIFICADOR, decidirá motivadamente sobre a NOTA DE DESEMPENHO.</p>	<p>Para que se garanta segurança jurídica e imparcialidade sobre a avaliação de desempenho, a nota deve ser atribuída pelo verificador, podendo as partes discordar da avaliação de forma fundamentada, diante de alguma inconsistência, devendo-se, nesse caso, ser instaurado rito específico para resolução da controvérsia a respeito da avaliação de desempenho e da nota atribuída, seguindo-se as práticas mais modernas dos contratos concessórios (e.g. utilização de junta técnica – dispute board), sem assegurar decisão da nota ao Concedente.</p>
56.	<p>36. AUDITORIA INDEPENDENTE DE MANUTENÇÃO DA FROTA</p>	<p>A cláusula 36, que trata da auditoria independente de manutenção da frota, assim como o Anexo I.6, não especifica de forma clara os prazos</p>

		<p>de avaliação da auditoria, isto é, em que momento deverão ser submetidos os relatórios e eventuais prazos para contestação destes pelas partes.</p> <p>Além disso, também não há clareza na forma em que a avaliação conduzida pelo auditor independente impacta a Nota de Desempenho, existindo, tão somente, previsão de cálculo do índice de manutenção, sem relacioná-lo à nota final de desempenho.</p>
<p>57.</p>	<p>38.3. Aplicação de Multas por Inadimplemento Parcial. O PODER CONCEDENTE poderá, no caso de inadimplemento parcial do CONTRATO por parte da CONCESSIONÁRIA, aplicar multas, com valor variável de até 1% por dia útil sobre o VALOR DO CONTRATO, valorada de acordo com (i) a gravidade da infração, (ii) a recorrência da falta, (iii) o impacto efetivamente causado pela falha e os benefícios gerados para a CONCESSIONÁRIA ou prejuízos causados aos USUÁRIOS, ao PODER CONCEDENTE ou a terceiros, caso existentes, (iv) a conduta da CONCESSIONÁRIA, conforme ANEXO I.11 – QUADRO DE INFRAÇÕES.</p> <p>c/c</p> <p>38.3.2. Para efeito de totalização da multa por Inadimplemento Parcial a ser aplicada, deverá ser considerado o somatório dos eventos averiguados, respeitando-se o limite mensal de até 0,1% (um décimo por cento) sobre o VALOR DO CONTRATO.</p> <p>c/c</p>	<p>A previsão de multa de 1% por dia útil sobre o valor do contrato, sem qualquer previsão de limitação, mostra-se desproporcional, podendo-se, no limite, chegar-se à situação em que o valor da multa supera o próprio valor do contrato, que, rememora-se, é a previsão da remuneração da Concessionária ao longo da Concessão.</p> <p>Este cenário encontra-se em desacordo com a subcláusula 38.3.2, que limita o valor de totalização da multa por inadimplemento parcial a 0,1% sobre o valor do contrato por mês. A ausência de limite de multa por inadimplemento parcial, de 1% por dia útil, inclusive, pode permitir que a referida multa supere a multa por inadimplemento total, que é de até 10% sobre o valor do contrato, nos termos da cláusula 38.4, o que revela a falta de razoabilidade da cláusula em referência.</p> <p>Chama a atenção ainda que a multa em razão da declaração de caducidade é o valor da garantia de execução do contrato, que é de 5% do valor do Contrato, o que também releva o excesso na estipulação da multa por inadimplemento parcial.</p>

	<p>38.4. Aplicação de Multa por Inadimplemento Total. O PODER CONCEDENTE poderá, no caso de inadimplemento total do CONTRATO por parte da CONCESSIONÁRIA, aplicar multa, com valor variável de até 10% (dez) sobre o VALOR DO CONTRATO, valorada de acordo com (i) o impacto efetivamente causado pela falha e os benefícios gerados para a CONCESSIONÁRIA ou os prejuízos causados aos USUÁRIOS, ao PODER CONCEDENTE ou a terceiros, casos existentes, (ii) a conduta da CONCESSIONÁRIA e (iii) o prazo remanescente de vigência do CONTRATO.</p>	<p>Neste sentido, sugere-se que seja alterada a cláusula 38.3 para que se incorpore os valores e limites previstos na Cláusula 38.3.2., isto é, de limitação de 0,1% sobre o valor do contrato por mês, por se mostrar medida de maior razoabilidade.</p>
58.	<p>38.5. Reajuste do Valor das Multas. Os valores das multas ou, conforme o caso, do VALOR DO CONTRATO, serão reajustados de acordo com a cláusula 28 – “REAJUSTE</p>	<p>Em relação à cláusula 38.5, observa-se um erro material no que se refere ao reajuste dos valores das multas. Isto porque, sendo as multas previstas em percentuais, não há necessidade de reajustá-las, devendo ser reajustado apenas o valor do contrato.</p>
59.	<p>40.4. Requisitos para a Reversão. Os BENS REVERSÍVEIS deverão estar em condições adequadas de conservação e funcionamento, para permitir a continuidade dos SERVIÇOS ao término da CONCESSÃO pelo prazo mínimo adicional de 24 (vinte e quatro) meses, salvo quando tiverem vida útil menor.</p>	<p>A redação se mostra confusa, não sendo possível precisar a existência de bens reversíveis com vida útil inferior a 24 meses, especialmente levando em consideração a natureza desta concessão e os equipamentos envolvidos na prestação de serviços. Necessário estabelecer a quais bens se aplica a presente cláusula, especialmente em atenção aos veículos e pavimento do BRT.</p>
60.	<p>41.2. Indenizações Devidas. No caso de extinção do CONTRATO pela causa indicada nessa Cláusula, o PODER CONCEDENTE deverá realizar para a CONCESSIONÁRIA os seguintes pagamentos: i. O valor contábil dos investimentos em BENS REVERSÍVEIS não depreciados ou amortizados que tenham sido realizados com o</p>	<p>Referida cláusula apenas prevê o pagamento de indenização referente a eventuais investimentos em bens reversíveis que não tenham sido depreciados/amortizados e outros pagamentos em atraso.</p> <p>Necessária inclusão de possibilidade de indenização por: i) investimentos para desmobilização não amortizados até o termo da concessão; ii) saldo de desequilíbrios econômico-financeiros que</p>

	objetivo de garantir a continuidade e atualidade do SERVIÇO concedido; e, ii. Quaisquer pagamentos em atraso	sejam líquidos e exigíveis; iii) eventuais passivos ainda não reconhecidos, sem prejuízo da instauração de processo específico para levantamento desses valores, na forma que estatui o art. 35, § 4º c/c art. 36 da Lei 8.987/1995.
61.	42.1. Encampação. O PODER PÚBLICO poderá, a qualquer tempo e justificadamente, com a finalidade de atender ao interesse público, retomar a CONCESSÃO mediante encampação, observada a legislação aplicável.	Embora a redação faça menção à necessidade de observar a legislação aplicável, parece indicar contradição à Lei Federal nº 8.987/1995 que, em seu artigo 37, estipula que a encampação demanda lei autorizativa específica e pagamento de indenização prévia.
62.	42.2. Indenizações Devidas em caso de Encampação. No caso de extinção do CONTRATO pela causa indicada nesta Cláusula, o PODER CONCEDENTE deverá realizar para a CONCESSIONÁRIA o pagamento da indenização relativa às 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.	<p>A redação da cláusula 42.2. impõe notável insegurança jurídica aos licitantes, podendo afastar potenciais empresas interessadas na assunção do serviço.</p> <p>Isso porque permite a encampação a qualquer momento, sem ao menos garantir o retorno projetado pela concessionária, ou o recebimento dos valores atrelados ao pagamento de eventuais financiamentos ou a rescisão de contratos previamente celebrados, limitando-se a indenizar a concessionária por investimento em bens reversíveis ainda não amortizados. Na prática, equipara a indenização da encampação àquela devida em razão do advento do termo.</p> <p>Diante disso, em consonância com as boas práticas, zelando pela segurança jurídica da concessionária, convém incluir a previsão de indenização por danos emergentes da concessionária (pagamento a financiadores, rescisão de contratos de trabalho e de prestação de serviços) e por lucros cessantes relativos ao período contratual.</p>

63.	42.2.1. O pagamento da indenização deverá ser realizado pelo PODER CONCEDENTE na data do término do CONTRATO, em prestações a serem definidas pelo PODER CONCEDENTE, implicando tal pagamento em quitação automática da obrigação do PODER CONCEDENTE perante a CONCESSIONÁRIA.	A redação afronta o disposto no art. 37 da Lei Federal nº 8.987/1995 que impõe como condição à encampação, o pagamento prévio de indenização, e não ao fim do contrato.
64.	44.1. Rescisão do Contrato. O CONTRATO poderá ser rescindido, na forma da lei, por ação judicial, de iniciativa da CONCESSIONÁRIA, no caso de descumprimento pelo PODER CONCEDENTE de suas obrigações.	Sugere-se, em consonância com contratos de parcerias mais modernos, a previsão de previsão atinente a possibilidade de rescisão contratual por via arbitral, bem como de forma amigável, mediante consenso entre as partes.
65.	44.3. Rescisão Amigável. Este CONTRATO também poderá ser rescindido por consenso entre as PARTES, que decidirão em conjunto a forma de compartilhamento das despesas decorrentes da rescisão contratual, incluindo as indenizações devidas.	Sugere-se a previsão, de forma detalhada, acerca do procedimento a ser observado para rescisão amigável, inclusive na hipótese de ocorrência de caso fortuito ou de força maior, ou em decorrência da impossibilidade de o Poder Concedente adimplir com suas obrigações (cessão dos imóveis e da frota, constituição de garantia pública ou falhas na concessão do SBD), discriminando hipóteses de indenização distintas a depender do grau de culpabilidade do Concedente.
66.	45.1. Extinção da Concessão. A CONCESSÃO poderá ser extinta caso a CONCESSIONÁRIA tenha a sua falência decretada, requeira recuperação judicial ou extrajudicial da CONCESSIONÁRIA.	Destaca-se a ilegalidade prevista na hipótese de recuperação judicial ou extrajudicial, pois apenas o pedido de recuperação judicial não é ato suficiente para declaração de caducidade e não constitui hipótese de extinção do contrato de concessão prevista na Lei Federal nº 8.987/1995. Tal disposição também viola o princípio da preservação da empresa, estabelecido no art. 47 da Lei Federal nº 11.101/2005.
67.	47.1. Resolução Consensual de Disputas. Em caso de disputas ou controvérsias oriundas deste CONTRATO, as PARTES se reunirão e buscarão dirimi-las consensualmente, convocando, sempre, suas instâncias diretivas com poderes para decisão.	A cláusula 47, de forma geral, não incorpora as melhores práticas atualmente adotadas para contratos de infraestrutura e concessão de serviços públicos,

<p>48.1. Foro. Qualquer disputa ou controvérsia relativa ao CONTRATO, ou de qualquer forma oriunda ou associada a ele, e que não seja dirimida amigavelmente será resolvida no Foro Central da Comarca da Capital do Rio de Janeiro - RJ, que as PARTES elegem como o único competente para tanto, com renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.</p>	<p>Nesse sentido, de forma propositiva, sugere-se a adoção de meios adicionais para solução de conflitos, especialmente a constituição de comitê de prevenção e resolução de divergências (também chamados de junta técnica), negociação, mediação, arbitragem e, apenas para direitos indisponíveis a via judicial.</p>
--	--

## DEMAIS ANEXOS

### ANEXO I.2 – TERMO DE REFERÊNCIA

Nº	Item/Cláusula	Contribuição
68.	<p>5.6.2. DISPONIBILIZAÇÃO DE VALIDADORES</p> <p>(...)</p> <p>Para garantir a tempestividade de eventuais trocas, a CONCESSIONÁRIA DO SBD deverá garantir uma reserva técnica de VALIDADORES, chips SAM e chips de comunicação durante todo o prazo contratual.</p>	<p>O item 5.6.2 do Termo de Referência, assim como a cláusula de alocação de riscos, não estabelece qual parte assumirá o risco decorrente de atrasos ou não entrega dos validadores em prazo adequado pelo Poder Concedente.</p> <p>Desta forma, sugere-se que se atribua ao Poder Concedente, na cláusula de alocação de riscos, o risco de perda de receita da Concessionária decorrente de atrasos ou não entrega dos validadores em prazo adequado, o que compromete a operação dos serviços por impossibilitar o regular trânsito do veículo, causando incontestável prejuízo à Concessionária, que deverá fazer jus ao reequilíbrio econômico-financeiro em caso de materialização de um desses eventos.</p>

69.	<p>5.6. SISTEMA DE BILHETAGEM</p> <p>A PCRJ prestará por conta própria ou delegará a terceiro a organização e gestão do SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL - SBD, incluindo a venda de CRÉDITOS DE TRANSPORTE (exceto nas Bilheterias de Terminais e Estações, cuja responsabilidade é do OPERADOR, conforme disposto no item 5.5.3 - “OPERAÇÃO DE BILHETERIAS”), a emissão de MÍDIAS para utilização dos referidos créditos, a estruturação da Central de Operações do SBD, a arrecadação da TARIFA PÚBLICA DE TRANSPORTE e a disponibilização dos VALIDADORES necessários para operacionalizar a arrecadação tarifária.</p> <p>c/c</p> <p>5.6.3. VENDA DE CRÉDITOS DE TRANSPORTE NO SISTEMA BRT</p> <p>(...)</p> <p>A CONCESSIONÁRIA DO SBD deverá operar a venda de CARTÕES DE TRANSPORTE e recarga de CRÉDITOS DE TRANSPORTE nas Bilheterias de Terminais e Estações do SISTEMA BRT seguindo o disposto no ANEXO I.10 - RESPONSABILIDADES SOBRE TERMINAIS E ESTAÇÕES.</p>	<p>As disposições estão contraditórias sobre a responsabilidade pela comercialização de créditos de transporte nas bilheterias de terminais e estações. Nos parece tratar de erro material, já que a concepção da modelagem do BRT é isolar a operação da bilhetagem dos serviços de transporte coletivo.</p>
-----	--	---

Nº	Item/Cláusula	Contribuição
70.	Tabela 1. Definição de índices, as categorias de desempenho e indicadores associados	<p>Os índices eleitos para incidência na remuneração terminam por privilegiar a manutenção dos ativos em detrimento da qualidade de operação dos serviços, o que, no limite, pode desincentivar a Concessionária a manter um adequado nível de qualidade operacional, de segurança e de qualidade e conforto, comprometendo os usuários.</p> <p>Considerando que se trata de uma Concessão de operação de transporte público coletivo de passageiros, sugere-se que o índice de qualidade tenha peso igual ao de manutenção.</p>
71.	1.2. Cronograma de Aplicação Os INDICADORES DE DESEMPENHO serão apurados desde a DATA DE INÍCIO DA OPERAÇÃO do BRT pelo CONCESSIONÁRIO. O PODER CONDEDEnte deverá monitorar os indicadores, a partir de dados gerados pelo PROVEDOR DE ITS e pelo CONCESSIONÁRIO para a medição dos INDICADORES DE DESEMPENHO.	<p>Não há previsão do momento de contratação do Provedor de ITS. Trata-se de condição essencial à regular operação dos serviços, uma vez que o ITS é o meio pelo qual serão medidos os quilômetros rodados (base de cálculo da Concessionária) e também servirão para aferição do IQD de cumprimento das viagens previsto no Contrato.</p> <p>Desta forma, sugere-se que a contratação do Provedor do ITS seja prevista como obrigação a ser cumprida ainda na etapa preliminar da Concessão, isto é, antes do início da eficácia da vigência contratual.</p>
72.	Tabela 2. Períodos de Remuneração e Incidência de Indicadores de Desempenho	<p>As cláusulas contratuais não estão adequadas à periodicidade de apuração, divulgação e de impacto na remuneração dos indicadores de desempenho prevista na Tabela 2 do Anexo I.6.</p> <p>A Cláusula 35.1.1. prevê aferições trimestrais, enquanto a Cláusula 17.5.1 prevê aferições mensais. Sugere-se que sejam as cláusulas alteradas para que reflitam a periodicidade prevista na Tabela.</p>

73.	1.3. Cálculo do Índice de Desempenho	<p>Não há, no item 1.3 do Anexo I.6, qualquer referência aos papéis desempenhados pelo Verificador e pelo Auditor Independente no cálculo da nota de desempenho.</p> <p>Considerando que cabe a essas figuras realizar a aferição dos índices de desempenho de forma imparcial, sugere-se que sejam elas (caso se entenda pela segregação das atividades em vez da concentração destas na figura do verificador independente) as responsáveis pelo cálculo do índice de desempenho, encaminhando o relatório para as partes, que poderão se manifestar em caso de discordância fundamentada.</p>
74.	2.1.3. Indicador de Sinistros de Trânsito	<p>O Indicador de Sinistros de Trânsito, aferido trimestralmente, estipula que a Concessionária terá classificação do índice como “Bom” quando menor que 4. No entanto, considerando a dinâmica de uma metrópole como o Rio de Janeiro e a quantidade de veículos em operação diariamente, há grandes chances de existirem sinistros sem qualquer responsabilidade da Concessionária ou dos condutores dos veículos.</p> <p>Sugere-se, desta forma, que o índice seja classificado como Bom quando for inferior a 5.</p>

**ANEXO I.10 – RESPONSABILIDADES SOBRE TERMINAIS E ESTAÇÕES**

Nº	Item/Cláusula	Contribuição
----	---------------	--------------

<p>75. O OPERADOR não deve permitir, no interior das estações e terminais, a execução de atividades que coloquem em risco a segurança dos USUÁRIOS e a salubridade da operação, incluindo, mas não se limitando a: 1. Funcionamento de aparelhos sonoros e quaisquer ruídos alheios à operação das atividades da CONCESSÃO, ainda que em áreas comerciais; 2. Ocupação de fachadas externas das estações de forma contrária à legislação aplicável; 3. Prática de atividade comercial irregular; 4. Guarda ou depósito de substância inflamável, explosiva, tóxica ou de odor sensível, ainda que em áreas comerciais; 5. Prática de aliciamento de qualquer natureza.</p> <p>c/c</p> <p>2.3. RESPONSABILIDADES DO OPERADOR DE ESTAÇÃO São responsabilidades do profissional denominado Operador de Estação: (...) 8. Manter o adequado controle de acesso às catracas; (...) 11. Atuar no controle de evasão na Estação e/ou Terminal;</p> <p>c/c</p> <p>4.1. PESSOAL DE SEGURANÇA</p>	<p>A minuta de Contrato impõe à futura concessionária uma série de obrigações atreladas a guarda, vigilância e até mesmo patrulhamento ostensivo sobre os bens da concessão e de acesso aos serviços. Tais atividades vão além do “apoio ao poder de polícia”, pois atrelam à concessionária encargos tipicamente estatais, passível de questionamento constitucional, considerando a indelegabilidade dessas funções. Por essa razão, entendemos que o projeto deve restringir as responsabilidades da concessionária <b>somente aos aspectos de vigilância patrimonial</b>, já que não tem condições/competência para se imiscuir na atividade policial.</p>
---	--

	<p>O OPERADOR deve ser responsável pela contratação e fiscalização do pessoal necessário para a vigilância e segurança dos Terminais e Estações, assim como combate à evasão nos Terminais e Estações, sob sua gestão. Na formação de suas equipes de trabalho, diretamente ou por meio de subcontratadas, o OPERADOR deverá empenhar-se para contratação de profissionais que exerçam atividades laborais no próprio SISTEMA BRT. O OPERADOR deverá fornecer adequada capacitação para seus funcionários e subcontratados, garantindo que atuem de forma diligente, cordial, prudente e perita.</p> <p>(...)</p> <p>São responsabilidades do profissional denominado Segurança de Estação os procedimentos para:</p> <p>(...)</p> <p>3. Combate a vandalismo e furtos;</p>	
76.	<p>5.2. ACESSIBILIDADE DE ESPAÇOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO</p> <p>O OPERADOR será responsável pela adequação das estações e terminais (exclusivos e compartilhados) sob sua gestão para garantir a acessibilidade universal dos USUÁRIOS, seguindo o que dispõe a Lei Federal nº 13.146/ 2015, a norma ABNT NBR 9.050/2015 e legislação vigente em âmbito municipal, estadual e federal. Entre outros, é responsabilidade do OPERADOR que as estações e terminais considerem os preceitos do desenho universal e dispor de sinalização podotátil, sonora e visual para orientação e encaminhamento de pessoas com deficiência, incluindo o</p>	<p>A redação imputa à futura concessionária a obrigação de assegurar a acessibilidade universal dos usuários, sem delimitar a área de influência do Sistema BRT. Como é de amplo conhecimento, o Sistema se comunica com outros modos de transporte e acessos ao viário, os quais seguramente estão fora de conformidade com a legislação sobre acessibilidade. Para que se possa equacionar melhor as obrigações a serem imputadas à futura concessionária, é relevante que se delimite a área de influência em relação a essa obrigação.</p>

	trajeto desde a entrada da estação/terminal até o embarque no veículo, conforme a Norma Brasileira ABNT NBR 16.537/2016.	
--	--	--

**TEMAS JURÍDICOS NÃO ABORDADOS NAS MINUTAS**

Nº	Item/Cláusula	Contribuição
77.	Constituição de instrumentos de liquidez como garantia pública principal ou para fazer frente a eventuais indenizações e passivo constituídos ao longo da Concessão	<p>Propõe-se a constituição da conta de ajuste da concessão, constituída por uma conta de movimentação restrita de titularidade da CDURP, no qual serão depositados os recursos provenientes da outorga fixa, deduções do QID e partilha das receitas acessórias.</p> <p>Tais contas podem ser entendidas como um “colchão de liquidez” que permite ao projeto se valer de recursos gerados no âmbito da concessão para resolver problemas do próprio contrato. É, portanto, mecanismo regulatório que abarca um processo de retroalimentação positiva, cujo objetivo principal se encontra na sustentabilidade econômico-financeira de projetos que, como já dito, envolvem vultosos investimentos, riscos e incertezas.</p> <p>A concessão do sistema rodoviário BR-153/414/080/TO/GO, por exemplo, cujo contrato foi assinado em 29.09.2021, dispõe sobre o mecanismo de contas, ressaltando que sua finalidade é garantir a sustentabilidade econômico-financeira da concessão, a partir de recursos financeiros oriundos do próprio projeto. No Estado de São Paulo, pioneiro na utilização do mecanismo de contas, também se observam concessões com o ora analisado colchão de liquidez, como</p>

		<p>é o caso da concessão rodoviária referente ao Lote Piracicaba-Panorama (PiPa), cujo contrato foi assinado em 15.05.2020. O setor de saneamento também já presencia o colchão de liquidez em concessões como dos serviços públicos de abastecimento de água e esgotamento sanitário de municípios do Estado do Rio de Janeiro.</p>
78.	Fontes alternativas de receitas passíveis de vinculação em favor da constituição de mecanismos de garantia pública subsidiários	<p>Na insuficiência de recursos para preservação da garantia principal proposta no item acima, cogita-se da utilização de outras receitas para alimentação de conta de titularidade da CDURP ou qualquer outra entidade da Administração, desde que de natureza privada.</p> <p>Assim, é possível cogitar de receitas provenientes do próprio sistema de mobilidade, como o resíduo proveniente dessa conta, constituída pelos recursos decorrentes da aquisição de créditos de transporte sem perspectiva estatística de utilização. Outra possibilidade seria a retenção de parcela do Fundo de Participação do Município, mediante Lei, de modo a alimentar a conta garantia somente na hipótese de reposição do saldo mínimo.</p>
79.	Fortalecimento da garantia pública proposta, mediante aproveitamento da CDURP	<p>Mesmo dentro da estrutura de garantias aqui sugeridas, seria viável cogitar do reforço da garantia proposta na minuta contratual. Para tanto, deve-se primeiramente considerar a vinculação das receitas das concessões e permissões de uso mediante Lei, de modo a direcionar tais recebíveis à CDURP, de modo que essa entidade possa então, em posse desses recursos, constituir patrimônio de afetação que assegurará exclusivamente as concessões provenientes do Sistema BRT.</p>
80.	Incremento das hipóteses de prorrogação contratual	<p>Como é de amplo conhecimento, doutrina e jurisprudência já reconhecem atualmente a viabilidade de prorrogação das concessões para diversas finalidades: inclusão de novos investimentos</p>

		(prorrogação por contrapartida); recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (prorrogação extraordinária); renovação contratual (prorrogação ordinária ou premial); preservação dos serviços até o advento de nova licitação (prorrogação emergencial). Contudo, as minutas de Edital e Contrato não se ativeram a tais espécies, limitando os mecanismos de prorrogação disponíveis em prol da Concessão.
--	--	--

**TEMAS ECONÔMICO-FINANCEIROS****FINDINGS ECONÔMICOS - PREMISSÁRIO**

<b>Nº</b>	<b>Item/Cláusula</b>	<b>Contribuição</b>
81.	Vida útil total do conjunto de pneus ( <i>VUP</i> )	De acordo com a bibliografia indicada no “Apêndice – Definição do WACC” ao Estudo de Modelagem Econômico da Licitação, a vida útil total do conjunto de pneus corresponde a 125.000km, ao passo que a “Tabela 3. Parâmetros de Preços, Custos e Consumo para definição do Custo-Básico pelo Serviço” que integra o Estudo de Modelagem Econômico-financeira prevê 150.000km. Para observância da isonomia de premissas utilizadas no desenvolvimento do Projeto, o valor previsto na Tabela 3 deveria corresponder ao valor contemplado na bibliografia sugerida. Caso a Municipalidade entenda pela adequação do parâmetro estipulado na Tabela 3, sugere-se que seja apresentada a fundamentação para sua utilização, mediante disponibilização de bases de cálculos e séries históricas consideradas.

82.	Benefícios salariais do profissional ( <i>BNF</i> )	Necessário esclarecer quais foram os benefícios considerados para cômputo da premissa “Benefícios salariais do profissional (BNF) prevista na “Tabela 3. Parâmetros de Preços, Custos e Consumo para definição do Custo-Básico pelo Serviço” que integra o Estudo de Modelagem Econômico-financeira. Isso porque, conforme previsto na Convenção Sindical vigente, apenas o valor de vale alimentação avençado corresponderia a R\$ 500,00 considerando a data-base junho/2022, avocando a integralidade do valor estipulado na Tabela 3, sequer levando em consideração os custos referentes a outros benefícios igualmente exigíveis, conforme estipulado na convença Sindical, como por exemplo planos odontológicos, ou mesmo planos de saúde, seguro de vida, vale-refeição, entre outros benefícios possíveis.
83.	Valores de encargos sociais sobre o salário ( <i>ESC</i> )	Solicita-se esclarecimento acerca das alíquotas de (i) adicional noturno, (ii) rotatividade, (iii) percentual de funcionários com aviso prévio trabalhado e (iv) percentual de funcionários com aviso prévio indenizado foram utilizadas para cômputo dos encargos previstos. A necessidade deste esclarecimento decorre da impossibilidade de se chegar ao valor estipulado por meio dos dados disponibilizados até o momento.
84.	Fator de Utilização do profissional ( <i>FUT</i> )	O fator de utilização estipulado na “Tabela 3. Parâmetros de Preços, Custos e Consumo para definição do Custo-Básico pelo Serviço” para motoristas, despachantes e fiscais é inferior ao valor estabelecido na bibliografia indicada no “Apêndice – Definição do WACC” do Estudo de Modelagem Econômico-financeira. Para observância da isonomia de premissas utilizadas no desenvolvimento do Projeto, o valor previsto na Tabela 3 deveria corresponder ao valor contemplado na bibliografia sugerida. Caso a Municipalidade entenda pela adequação

		do parâmetro estipulado na Tabela 3, sugere-se que seja apresentada a fundamentação para sua utilização, mediante disponibilização de bases de cálculos e séries históricas consideradas.
85.	Coeficiente de despesas administrativas ( $\beta DAS$ )	Da análise do material disponibilizado em sede de Consulta Pública, não foi possível estabelecer quais despesas foram consideradas para delimitação desta rubrica. Por que essa despesa é diretamente dependente das Despesas de Quilometragem e Frota? Desta forma, sugere-se que o material complementar acerca da modelagem econômico-financeira apresente os valores componentes deste coeficiente, bem como a base técnica utilizada para a composição do percentual de 5%.
86.	Custo de Seguro de Casco	(i) Há menção, no edital, da contratação de seguro somente após o segundo ano do veículo. Por que somente a partir do segundo ano? Este seguro engloba seguro contra acidentes, danos, avarias etc.? (ii) De acordo com o Estudo de Modelagem Econômico da Licitação, a quantidade de acidentes por ano / custo de acionamento da franquia do seguro não estão indicadas nas premissas do Edital. Essas despesas estão contempladas no Estudo Econômico? (iii) A cotação da seguradora utilizada como premissa no Estudo de Viabilidade Econômica é vinculante ao vencedor do Edital? O que ocorre se não houver ofertas de mercado para oferecer seguro para o vencedor da licitação?
87.	Com a finalidade de se inferir uma remuneração do concessionário por outro método que não o custo de capital, optou-se por utilizar uma <b>Margem Operacional de 8,87%</b> (aqui com o conceito equivalente ao Lucro Antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização), traduzindo então esta margem em uma tarifa de remuneração. A Remuneração pelo Serviço	O estudo econômico disponibilizado para consulta pública não demonstra o racional utilizado para determinação de Margem Operacional no patamar de 8,87%. Sugere-se que seja apresentada a devida comprovação da premissa utilizada, inclusive mediante a apresentação de dados históricos considerados.

	minimamente viável e atrativa para o operador é definida como aquela que produza uma Margem Operacional condizente com as condições apresentadas na licitação e as características operacionais apresentadas para o caso do Rio de Janeiro.	
88.	Para fins da modelagem, foi considerado como ganhos de receita acessória um percentual de 3% da receita bruta total. Sob este valor foi considerada uma carga tributária de 14,25%, relativas ao PIS e COFINS.	O estudo disponibilizado estimou uma alíquota de 14,25% incidente sobre as receitas acessórias. Sugere-se que sejam prestados esclarecimentos acerca da alíquota adotada, especialmente levando em consideração que a alíquota máxima corresponderia a 9,25%. Caso a alíquota de 14,25% contemple a alíquota de ISS, sugerimos a inclusão desta informação no trecho transcrito na coluna ao lado.

## FINDINGS ECONÔMICOS - FORMULÁRIO

Nº	Item/Cláusula	Contribuição
89.	Receita Acessória	De acordo com a literatura indicada no Estudo de Modelagem Econômico da Licitação, a Receita Acessória é 3.00% da Receita Operacional Bruta. Por que, conforme DRE dos Lotes 1 e 2, elaborada no anexo do Estudo, a porcentagem de Receita Acessória varia anualmente em relação a Receita Operacional Bruta, não respeitando a função de 3% do valor? Considerando a base histórica da exploração dessas atividades nos últimos 10 anos, a receita bruta costuma não ultrapassar o teto de R\$ 150.000,00/mês. Caso se adote valor distinto, é necessário justificar com dados empíricos ou a exclusão dessa rubrica no cálculo inicial da modelagem, para fins de

		compartilhamento futuro com o Concedente ao longo da execução contratual.
90.	2.3. RESUMO DE CUSTO BÁSICO DE SERVIÇO E TERMINAIS E ESTAÇÕES	A planilha “OPEX SERVIÇOS” apresentada no tópico “2.3. – Resumo de Custo Básico de Serviço e Terminais e Estações” apresenta Custo de Rodagem igual para veículos articulados e superarticulados. Entretanto, referidos veículos possuem quantidades diferentes de rodas por veículo, fator que compõe parte da equação do custo de rodagem, de forma a causar estranheza que o custo de rodagem seja semelhante para os veículos. Ao replicar a fórmula do Custo de Rodagem indicada no Estudo de Modelagem Econômica submetido à consulta pública, o veículo superarticulado resulta em R\$ 0.324/Km, e não R\$ 0.270/Km como indicado na referida planilha. Sendo assim, sugere-se a adequação dos valores de custo de rodagem estipulados para veículos superarticulados, ou, em caso contrário, que apresentem justificativa adequada para sua estipulação em valor idêntico ao de veículos articulados.
91.	Peças e Acessórios	(i) A fórmula do Custo de Peças e Acessórios, indicada na literatura do Estudo de Modelagem Econômico da Licitação, apresenta um Coeficiente de Consumo de Peças e Acessórios de acordo com a Faixa Etária do Veículo. Tal premissa implica que o Custo por Veículo sofre uma variação ao longo dos anos de Concessão, porém a DRE elaborada dos Lotes indica um custo linear ao longo dos anos. Essa divergência implica no cálculo do desconto do fluxo e, principalmente, no valor de peças e acessórios previsto na Concessão. Qual foi o racional da prefeitura na confecção desses cálculos? (ii) Se for considerado um valor linear médio de 7,818% para o coeficiente de consumo de peças e acessórios, conforme utilizado no

		Edital (conta reversa das premissas de CP e PVN), ainda que erroneamente (conforme explicado no item "i" acima) o resultado de CP fica consideravelmente acima do valor divulgado na DRE. Por gentileza, detalhar conta feita
92.	Tabela 5. Custo com Operadores para Terminais e Estações	A Tabela 5 prevê a aplicação do fator "1.8" para cômputo do salário, sem, contudo, delimitar o racional para sua aplicação, ou mesmo o motivo de sua aplicação e a razão para sua diferenciação em relação às premissas utilizadas para motoristas, fiscais e despachantes. Diante disso, sugere-se que sejam previstas as devidas justificativas para aplicação do mencionado fator.
93.	Tabela 7. Custos com outros cargos de supervisão	A Tabela 7 prevê a aplicação do fator "1.8" para cômputo do salário, sem, contudo, delimitar o racional para sua aplicação, ou mesmo o motivo de sua aplicação e a razão para sua diferenciação em relação às premissas utilizadas para motoristas, fiscais e despachantes. Diante disso, sugere-se que sejam previstas as devidas justificativas para aplicação do mencionado fator.

## FINDINGS ECONÔMICOS - WACC E VALUATION

Nº	Item/Cláusula	Contribuição
94.	Risk Free Rate	De acordo com a página 36 do Estudo Econômico, a taxa de Risk Free utilizada no cálculo do WACC é a média aritmética de 15 anos do 10Y T-Bond. Conforme a literatura de Aswatt Damodaran, a taxa Risk Free é média aritmética simples de 10 anos dos retornos anuais do 10Y T-Bond. Por que essa escolha de série histórica? A média simples é dos retornos anuais dos Bonds ou das taxas de retorno dos Bonds?

95.	Retorno de Mercado	De acordo com a página 36 do Estudo Econômico, o Retorno de Mercado utilizado no cálculo do WACC é a média aritmética de 15 anos da S&P 500. Conforme a literatura de Aswatt Damodaran, o Retorno de Mercado é média aritmética de 10 anos dos retornos anuais da S&P 500. Por que essa escolha de série histórica?
96.	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Prêmio de Risco Brasil               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Consideração da série do Emerging Market Bond Index (“Embi+”);</li> <li>○ Forma de cálculo: mediana. O uso desta estatística reduz a influência dos pontos extremos da série sobre o resultado;</li> </ul> </li> <li>○ Prazo da série: janeiro de 1996 até Dezembro de 2020 (diário). Entende-se que este prazo é suficiente para que seja gerada uma série capaz de servir como referência para eventos futuros.</li> </ul>	Ao apresentar os parâmetros considerados para a determinação das variáveis componentes do custo de capital próprio a partir do CAPM, o prêmio de risco Brasil foi estipulado levando em consideração a série do <i>Emerging Market Bond Index</i> (“Embi+”). Contudo, segundo a metodologia de Aswatt Damodaran, usualmente utilizada para determinação destes valores, o Prêmio de Risco País é calculado (i) através do <i>Rating-based Default Spread</i> somado a um prêmio de risco de mercados emergentes ou (ii) através do <i>Credit Default Swap Spread</i> (vs. EUA) somado a um prêmio de risco de mercados emergentes. Diante disso, sugere-se que seja avaliada a adoção da metodologia de Damodaran, ou que ao menos seja apresentada justificativa para sua exclusão.
97.	Custo de Capital de Terceiros	De acordo com a página 38 do Estudo Econômico, o Custo Nominal de Capital de Terceiros (10,82%) é inferior a taxa básica de juros (Selic 13.75% a.a.   05/01/2023). Segundo a base de dados histórica <sup>3</sup> (16/12/2022 a 22/12/2022) do Bacen a taxa de juros nominal de 58 Instituições Financeira para financiamentos de capital de giro (prazo superior a 365 dias) é significativamente maior que a premissa do edital (Média = 28.4% a.a.   Mediana = 26.1% a.a.). Dado que o setor de transporte público é um setor que utiliza basicamente garantia de veículos para se financiar, e que nessa concessão tal garantia não poderia ser concedida, como o PODER CONCEDENTE entende que o OPERADOR teria taxas de juros tão abaixo da média de mercado?

## FINDINGS ECONÔMICOS – INCONSISTÊNCIAS GERAIS DA MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA

Nº	Item/Cláusula	Contribuição
98.	Desconto do Fluxo de Caixa	O estudo econômico apresentado não possibilita mensurar se o Fluxo de Caixa exibido foi descontado em base anual ou mensal para obtenção do valor presente e conseqüente definição da Outorga. Sugere-se que haja detalhamento adequado a fim de possibilitar a devida compreensão pelos potenciais licitantes.
99.	Risco de Crédito	Enquanto o risco de crédito fora estipulado em 1,25% no tópico 3.4. do Apêndice ao estudo econômico (Pg. 37), a Tabela 26 do mesmo apêndice (pg. 38) apresenta valor diverso para esta variável, estimando o risco de crédito em 1%. Assim, se mostra necessário promover a adequação do material a fim de sanar esta inconsistência de valores.
100.	3.1. INDICADOR PARA DEFINIÇÃO DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO (...) Com a finalidade de se inferir uma remuneração do concessionário por outro método que não o custo de capital, optou-se por utilizar uma <b>Margem Operacional de 8,87%</b> (aqui com o conceito equivalente ao Lucro Antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização), traduzindo então esta margem em uma tarifa de remuneração.	O Estudo Econômico apresenta divergência quanto ao percentual de margem operacional estipulado, sendo necessária a adequação do material a fim de informar o valor correto.

	<p>4.3. RESULTADOS TARIFA DE REMUNERAÇÃO E VALOR DE CONTRATO</p> <p>Para a obtenção de uma <b>Margem Operacional equivalente a 8,67%</b>, especificada na seção 3.1 - INDICADOR DE VIABILIDADE ECONÔMICA PARA DEFINIÇÃO DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO, foi calculada uma tarifa de remuneração baseada na quilometragem coberta pelo operador. Como no decorrer da operação há a inclusão de ônibus, terminais e estações, como demonstrado na seção 4.1 - PRAZOS E PROJEÇÃO QUILOMÉTRICA E DE FROTA, o custo e, portanto, a receita necessária para cobri-lo sofre um incremento de acordo com a operação crescente dos veículos e da quilometragem operada. O valor da TARIFA DE REMUNERAÇÃO é obtido a partir da razão entre a receita bruta de remuneração e a quilometragem total prevista no projeto.</p>	
101.	<p>● Estrutura de Capital</p> <p>O Percentual de 50% de capital de terceiros e 50% de capital próprio. Esta relação de alavancagem é próxima da média para este tipo de projeto e está em linha com estudos e notas técnicas recentes sobre o tema.</p>	<p>Embora o trecho transcrito preveja Estrutura de Capital correspondente a 50% Capital Próprio e 50% Capital de Terceiros, na página seguinte, a Tabela 26. Definição do WACC setorial prevê proporção diversa, estipulada respectivamente em 40% e 60%. Sugere-se, assim, a alteração dos percentuais identificados acima, para que reflitam a proporção efetivamente utilizada no cômputo do WACC.</p> <p>Outrossim, levando em consideração o business de operador de transportes, cuja necessidade de CAPEX é baixa com geração de margens relativamente constantes, solicita que a Prefeitura apresente a base técnica considerada para definição da proporção entabulada na estrutura de capital.</p>

102.	2.1.2. Custos referenciados na Frota	Ao observarmos a fórmula para cálculo do custo referenciado na frota (CF), nota-se que estipula como variável em sua composição o custo de peças e acessórios, que por sua vez é calculado a partir da idade da frota (premissa flutuante ao longo do período). Contudo, o valor anual apresentado para o custo referenciado de frota nas DREs projetadas no estudo de modelagem econômica, o valor se mostrou linear e sem alterações entre os anos completos (ano 2 ao ano 10). Assim, se mostra necessário retomar os valores considerados, para verificar se o cômputo referente ao custo referenciado de frota está em acordo com o que será praticado no decorrer da concessão.
103.	2.2.2. CUSTOS COM PESSOAL (...) O quantitativo e custo com Operadores de Estação foram modelados considerando que o horário de funcionamento do sistema será ampliado e passará a abranger o horário noturno/madrugada para uma série de estações e terminais do sistema conforme efetivo mínimo detalhado no Anexo I.9 - RESPONSABILIDADES SOBRE TERMINAIS E ESTAÇÕES. Para os Operadores de Estação foi considerado o salário de R\$ 1.800,00, praticado pela MOBI-Rio.	O trecho transcrito indica um salário base para Operadores de Estação e Terminal no montante de R\$ 1.800,00. Porém, quando observado o cálculo na "Tabela 5. Custo com Operadores para Terminais e Estações", utilizou-se o valor de R\$ 1.500,00. Desta forma, necessário esclarecer qual valor deverá ser considerado pelos futuros licitantes para formulação de suas propostas.
104.	Tabela 6. Custo de pessoal de segurança em Terminais e Estações	Em que pese a indicação de que para cálculo do Custo anual do Pessoal de Segurança, o Salário deveria ser multiplicado por 13, os valores correspondem a uma multiplicação por 12. Desta forma, necessário se esclarecer se os valores dispostos na tabela permanecerão, ou se serão objeto de retificação quando da publicação definitiva do material.
105.	Despesas Administrativas de Estações e Terminais	(i) A DRE dos Lotes elaborada nas páginas 28, 29 e 30 do Estudo Econômico apresenta uma Despesa Administrativa referente a

		<p>Terminais e Estações. A premissa dessa despesa não foi encontrada na literatura do Estudo Econômico;</p> <p>(ii) Quais despesas constituem essa rubrica? Por que essa despesa é diretamente dependente das Despesas de Quilometragem e Frota? Qual a base técnica para a composição do percentual utilizado? Favor indicar a composição das despesas que compõe esta rubrica e a comprovação clara da premissa utilizada, com dados históricos.</p>
--	--	--

**FINDINGS ECONÔMICOS - PONTOS DE DISCUSSÃO GERAL**

Nº	Item/Cláusula	Contribuição
106.	Quilometragem Programada	<p>Solicita-se esclarecimento acerca da quilometragem programada utilizada no Estudo Econômico pelo poder concedente e eventual sazonalidade, bem como sobre a possibilidade de se praticar reajuste efetivo imediato sobre o valor da TARIFA DE REMUNERAÇÃO em decorrência de majoração desta quilometragem.</p> <p>Ademais, para conferir segurança a todos os envolvidos, sugere-se o estabelecimento de valor mínimo de quilometragem mensal assegurada (sistema <i>take or pay</i>)</p>
107.	Preço do Combustível	<p>Dado a relevância do Custo com Combustível na Estrutura de Custo da OPERADORA, o risco da volatilidade do preço do diesel não deve ser atribuído à OPERADORA, certo de que flutuações até mesmo inferiores a 10% podem comprometer a rentabilidade do projeto.</p> <p>Dessa forma, sugere-se a adoção de mecanismos de ajustes de preço semanal.</p>

108.	Benefícios Fiscais	O PODER CONCEDENTE utiliza o benefício da desoneração da folha de pagamentos, incluindo uma alíquota de 2% sobre a receita operacional e zerando a alíquota do INSS dos empregados. Ainda, considera PIS/COFINS de 0% para Receita Operacional (Lei Municipal 5.223/2010 art. 33, II, item 18). Porém, não há nenhuma previsão de reequilíbrio e/ou reajuste caso estes benefícios percam suas vigências ou até mesmo novos benefícios tributários se iniciem no período da concessão. Este fator é crucial pra estrutura de custo do OPERADOR, razão pela qual sugere-se que esteja contemplado como ensejador de reequilíbrio econômico-financeiro em caso de ocorrência.
109.	Reajustamento da Tarifa de Remuneração	Qual a base técnica de cada fator de reajuste utilizado no reajustamento da tarifa de remuneração (33% Diesel, 31% INPC Mão-de-Obra e 36% IPCA)? Favor prover a base de cálculo utilizada e a aplicação sobre a estrutura de custo do OPERADOR.
110.	Reequilíbrio Econômico-Financeiro	De acordo com a página 98 do Edital, "A metodologia utilizada para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO utilizará a margem operacional como parâmetro, devendo ser recomposta a margem operacional da CONCESSÃO após o evento que ensejou o pleito de recomposição à margem operacional apresentada pela CONCESSIONÁRIA na Modelagem Econômico-Financeira de sua PROPOSTA ECONÔMICA, tendo como referência adicional a margem operacional apresentada pelo PODER CONCEDENTE no Estudo Econômico-Financeiro da LICITAÇÃO." - Nesse texto não há qualquer menção a CAPEX, ou seja, e baseia-se unicamente na margem operacional, sem deixar claro se ela poderá ser maior que a publicada no estudo econômico-financeiro com o

		objetivo de compensar o concessionário pelo desequilíbrio apresentado. Qual é o racional da prefeitura quanto a esse tema?
111.	Custos Associados à Desmobilização ao Final da Concessão	O estudo de modelagem econômico-financeira não levou em consideração os custos de desmobilização, razão pela qual se sugere que sejam previstos os seguintes custos quando da elaboração da versão definitiva do material: (i) Custos de demissão de todos os funcionários da CONCESSÃO após 10 anos; (ii) Capex de manutenção para devolver a estrutura conforme recebeu; e (iii) Outros custos e despesas relacionados ao encerramento da CONCESSÃO.

NUNO MANUEL  
CIDADAO  
FILIFE:06150291758

Assinado de forma digital por NUNO  
MANUEL CIDADAO  
FILIFE:06150291758  
Dados: 2023.01.24 14:08:35 -03'00'

**Nuno Manuel Cidadão Felipe**

RNE V769190-Z

**Ivan Lima**  
OAB/SP n. 236.578

**Eduardo Arnon Eloy Mendonça da Cruz**  
OAB/SP n. 347.168

CAIO CESAR  
FIGUEIROA  
DAS GRACAS

Assinado de forma digital  
por CAIO CESAR  
FIGUEIROA DAS GRACAS  
Dados: 2023.01.24  
13:20:06 -03'00'

**Caio Figueiroa**  
OAB/SP n. 347.159

**Otávio Quinderé Caiuby**  
OAB/SP n. 435.855

**Consulta Pública**  
**Licitação Operação BRT**

**Contribuições**  
**Sistemas Operativos Móviles S.A**

Bogotá 26 de enero de 2023

Señores.

## CONSULTA PÚBLICA LICITACIÓN DE OPERACIÓN DEL SISTEMA BRT

Rio de Janeiro.

Por medio de la presente presentamos nuestras observaciones a los documentos socializados por ustedes con el fin de concesionar la operación de buses en el sistema de transporte de la ciudad de Rio de Janeiro.

1. Respecto de la OTORGA, debemos advertir que siendo este el único criterio calificable para la adjudicación de cada lote de buses, evidenciamos altísimo riesgo, ya que simplemente ganará quien conceda más dinero, no necesariamente quien esté en capacidad de ejecutar el contrato cabalmente y garantizando una correcta prestación del servicio.

Lo anterior se complementa con la poca experiencia que deben acreditar los proponentes, al ser un requisito habilitante haber operado solo 30 buses articulados o 15 biarticulados o superarticulados, no se está propendiendo por que sean operadores con amplia experiencia, no solo en operación de buses, sino en gestión de infraestructuras concesionadas y ejecución de contratos de concesión, los cuales requieren una alta formalidad y capacidad administrativa.

2. La OTORGA, establecida como una inversión en el proyecto, resulta no financiable y encarece el proyecto, ya que el operador, en caso de conseguir la financiación, deberá pagar un costo financiero, además de comisiones y demás cargos acostumbrados en el sector financiero.

El modelo de OTORFA planteado le quita la posibilidad al concedente de poder remover de la operación al concesionario que tenga una correcta ejecución contractual, al atrapar tantos recursos del operador, casi están generando el mismo efecto que se tiene cuando este provee la flota (casi que es jurídicamente imposible retomarle el contrato, así opere mal) por tal razón se pierde la principal ventaja de separar la provisión de flota, de la operación.

Proponemos que la evaluación económica se realice por quien otorgue un mayor descuento en la tarifa por kilómetro planteada por ustedes. Para evitar propuestas artificialmente bajas, pueden establecer una desviación estandar entre las propuestas o limitar el valor de descuento hasta donde tengan la certeza que no se afecte la ejecución del contrato.

3. El porcentaje máximo de descuento sobre los ingresos (12%) es excesivo y mas que convertirse en un desincentivo que propenda porque el operador mejora la calidad del servicio, se puede convertir en una causa de desequilibrio económico que genere una degradación den la prestación del servicio. Sugerimos se establezca un nivel de desincentivos de hasta 3%, lo suficiente para que el operador se motive a no perderlo,

pero no tanto que lo obligue a bajar el estandar de manutención de la flota en busca de generar ahorros que le permitan compensar la pérdida y que en caso de una retoma de contrato, resulte más costoso componer el estado de la flota.

Pueden establecerse niveles entre el 0% y 3% y si se está en mediciones inferiores al 3% por determinada cantidad de periodos (ej 6 meses) consecutivos sea causal de retoma de contrato.

4. Por favor aclarar, cuales de los requisitos habilitantes que pueden ser subsanables y cuales no? esto con el fin de evitar que un proponente que no cumpla con requisitos, pero haya tenido la mejor OTORGA, pueda recomponer aspectos críticos mejorando sustancialmente sus requisitos habilitantes en caso de no cumplirlos en primera instancia.

Atte.



RUBEN ORLANDO CHACÓN GIRALDO

SISTEMAS OPERATIVOS MÓVILES S.A

**Consulta Pública**  
**Licitação Operação BRT**

**Contribuições**

**Transdev**

Documento	TIPO DE CONTRIBUIÇÃO	ITEM / CLÁUSULA	CONTRIBUIÇÃO / JUSTIFICATIVA
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 1.2	<b>Contribuição:</b> No âmbito da legislação aplicável ao Edital, ao Contrato de Concessão e ao Anexos, propomos que a Lei Federal nº 8.666/1993 (Lei Federal de Licitações) seja substituída pela Lei nº 14.133/2020 (Nova Lei de Licitações).
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 1.2	<b>Justificativa:</b> Em breve (03/04/2021), a Lei Federal nº 8.666/93 deixará de vigor e será substituída definitivamente pela Lei Federal nº 14.133/21. Considerando a alta probabilidade de o Contrato vir a ser celebrado após 03/04/2021, propomos que o Edital, o Contrato de Concessão e seus respectivos Anexos sejam regidos pela Lei nº 14.133/2020. Ademais, considerando que o prazo da concessão em questão é de 10 (dez) anos, a aplicação da Lei nº 14.133/21 poderá contribuir com a segurança jurídica na execução contratual.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Itens 3.1 e 3.1.1.	<b>Contribuição:</b> Propomos que o prazo previsto para que a Comissão de Licitação responda aos pedidos de esclarecimentos ao Edital, Contrato de Concessão e Anexos seja dilatado de 3 (três) para 10 (dez) dias úteis antes da data prevista para a abertura da Sessão Pública de recebimento dos Envelopes. Em decorrência disto, entendemos que o prazo para que os interessados protocolarem os pedidos de esclarecimentos deva igualmente ser antecipado. Dessa forma, propomos a seguinte redação aos itens 3.1. e 3.1.1. do Edital:
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Itens 3.1 e 3.1.1.	<i>"3.1. Os interessados poderão solicitar quaisquer informações e esclarecimentos acerca desta LICITAÇÃO ou interpretação de qualquer dos dispositivos deste EDITAL até 20 (vinte) dias úteis antes da data prevista para a abertura da Sessão Pública de recebimento dos ENVELOPES, por escrito, no Protocolo da SMTR, na Rua Dom Marcos Barbosa, nº 02, Loja 01, Cidade Nova, na Cidade do Rio de Janeiro, de 9 até 16 horas, ou, ainda, através do endereço eletrônico <a href="https://transportes.prefeitura.rio">https://transportes.prefeitura.rio</a>, mediante preenchimento do formulário disponível no referido website, ou por e-mail para <a href="mailto:operacao.brt.smtr.rio@gmail.com">operacao.brt.smtr.rio@gmail.com</a>, contendo arquivo anexado com as questões formuladas, redigidas em português, em formato "pdf" ou "doc" e informação do endereço eletrônico do LICITANTE para a resposta.</i>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Itens 3.1 e 3.1.1.	<i>3.1.1. Caberá ao presidente da COMISSÃO DE LICITAÇÃO responder aos pedidos de esclarecimentos até 10 (dez) dias úteis antes da data prevista para a abertura da Sessão Pública de recebimento dos ENVELOPES, com disponibilização da resposta para todos os interessados por publicação no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro – DO-RIO."</i>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Itens 3.1 e 3.1.1.	<b>Justificativa:</b> A depender das respostas aos pedidos de esclarecimentos, é possível que, mesmo não incidindo a obrigação de republicação do Edital, haja alterações relevantes na documentação licitatória e o prazo de 3 (três) dias úteis é irrisório para que os Licitantes ajustem os documentos necessários, podendo, inclusive, comprometer a competitividade e a própria licitação.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 6.1	<b>Contribuição:</b> Propomos que o prazo da licitação seja de, pelo menos, 60 (sessenta) dias.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 6.1	<b>Justificativa:</b> Permitir que os licitantes consigam analisar adequadamente o Edital, a fim de atender às melhores práticas, que, como regra, indica um prazo entre 90 (noventa) e 120 (cento e vinte dias), como é o caso obrigatório das concessões federais sob coordenação do PPI. Vide também neste sentido o exemplo dos últimos editais de rodovias federais (Dutra e Rio-Valadares), além dos editais publicados pelo Governo de Minas Gerais (Lote do Triângulo Mineiro; Lote Sul de Minas), os quais igualmente observam esses prazos.

<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 7.1	<p><b>Contribuição:</b> Tendo em vista que: (i) a Concessão só se dará em caráter de exclusividade após a conclusão do Período de Mobilização e Transição e (ii) durante o Período de Mobilização e Transição os serviços de transporte público coletivo prestados no Sistema BRT serão prestados de forma simultânea pela Concessionária e pela MOBI-Rio, propomos a inclusão de excludente de responsabilidade por falhas na prestação dos serviços por interferência da MOBI-Rio e eventuais outros operadores.</p> <p><b>Justificativa:</b> Não penalizar a Concessionária por eventuais falhas na prestação de serviços que operadores do Sistema BRT tenham dado causa (atos de terceiros). A contribuição justifica-se com base na inexigibilidade de conduta diversa, por não ser possível exigir da Concessionária, nestas circunstâncias de prestação simultânea dos serviços, diferente ação ou omissão.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 8.2	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que parte do valor e outorga seja depositado em uma conta Escrow (conta vinculada) de movimentação restrita, cujo montante poderá ser destinado à realização de novos investimentos que se façam necessários, ou mesmo para o pagamento de indenizações e reequilíbrios relativos à concessão.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 8.2	<p><b>Justificativa:</b> As melhores e mais recentes práticas do setor têm vinculado a destinação de uma parcela do valor de outorga (quando aplicável) a um Sistema de Contas de movimentação restrita, o qual garantirá liquidez à execução do contrato de concessão para a implantação de novos investimentos e para o pagamento de indenizações e reequilíbrios relativos à concessão. Referida prática tende a desonerar os usuários e o próprio erário, na medida em que (ao menos parcialmente) os novos investimentos e os reequilíbrios e indenizações poderão ser pagos com recursos oriundos da outorga ofertada no contexto da licitação.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 13.4 (vi)	<p><b>Contribuição:</b> Propomos o ajuste da redação das Cláusulas 13.4 (vi) e 13.9 a fim de determinar que a responsabilidade solidária dos integrantes pelos atos praticados em consórcio perdurará desde a fase de licitação até a assinatura do contrato de concessão pela SPE.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 13.4 (vi)	<p><b>Justificativa:</b> A responsabilidade solidária dos consorciados deve se extinguir quando da assinatura do contrato de concessão pela SPE, não há justificativa lógica ou jurídica para que haja uma extensão desse prazo.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 13.5	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que a liderança do consórcio seja obrigatoriamente realizada pela empresa cujo objeto social contenha a operação de serviços de transporte público de passageiros responsável individualmente por atender a <b>capacidade técnica</b>.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 13.5	<p><b>Justificativa:</b> o objeto da concessão em tela é a operação de sistemas de BRT, manutenção, operação e gestão de frota, garagens, terminais e estações, serviços de elevado impacto social na cidade do Rio de Janeiro. Assim, é importante que se assegure de modo absoluto que o foco de qualquer consórcio será a operação adequada e o atendimento aos níveis de serviço previstos. Tal fato ganha especial relevo em função do edital prever no item 25.1 a possibilidade de subcontratação integral do objeto da concessão.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 9.3	<p><b>Contribuição:</b> Propomos a exclusão do item 9.3.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 9.3	<p><b>Justificativa:</b> As premissas econômicas que devem ser utilizadas para a elaboração das propostas podem ser alteradas por eventos extraordinárias, alheios ao controle das licitantes, o que, nos termos da legislação vigente, justificaria a revisão dessas premissas. Vide nesse sentido o art. 65, II, "d" da Lei nº 8.666/93 e o art. 124, II, "d" da Lei nº 14.133/21.</p>

<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.1	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja publicado o valor atualizado da Garantia de Proposta em conjunto com as respostas aos pedidos de esclarecimento. Nesse sentido, propomos a inclusão de item 14.1.1 ao Edital:
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.1	"14.1.1 A COMISSÃO DE LICITAÇÃO publicará o valor atualizado da Garantia de Proposta em conjunto com as respostas aos pedidos de esclarecimento, em prazo indicado no item 3.1.1. deste EDITAL. "
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.1	<b>Justificativa:</b> A divulgação do valor atualizado da Garantia de Proposta pelo próprio Poder Concedente/Comissão de Licitação é medida que dirime dúvidas e, portanto, proporciona maior segurança jurídica ao certame e igualdade de condições aos Licitantes.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.2. (iv)	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação do item 14.2. (iv), a fim de delimitar os documentos relevantes de regularidade da seguradora que deverão constar do Envelope de Garantia de Proposta, e com o objetivo de expressamente autorizar a representação da Seguradora por meio das certidões emitidas pela SUSEP:
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.2. (iv)	"14.1.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.2. (iv)	(...)
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.2. (iv)	(iv) Quando em seguro-garantia, deverá (a) ser emitida por seguradora devidamente registrada junto à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, <b>conforme Certificado de regularidade da Seguradora perante a SUSEP</b> ; (b) ser apresentado o original da apólice ou cópia digital, devidamente certificada ou, ainda, sua segunda via emitida em favor do PODER CONCEDENTE; e (c) <b>ser apresentada em conjunto com Certidão de Administradores perante a SUSEP e cópias dos documentos de identidade dos signatários da apólice, válidas, atualizadas e vigentes, dispensando-se a apresentação de qualquer documento societário da seguradora . "</b>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.2. (iv)	<b>Justificativa:</b> O detalhamento da documentação da seguradora é uma medida que dirime dúvidas e, portanto, proporciona maior segurança jurídica ao certame, além de, ao se admitir a representação da Seguradora por meio das certidões expedidas pela SUSEP, simplificar a organização dos documentos.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.10	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja alterada a redação da Cláusula 14.10, de forma a esclarecer que os itens (i) a (iv) não são cumulativos, conforme abaixo:
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.10	"14.10. Liberação de GARANTIA DE PROPOSTA. A GARANTIA DE PROPOSTA será liberada até 30 (trinta) dias após o cumprimento de, ao menos, uma das seguintes hipóteses: (i) publicação do extrato do CONTRATO; (ii) apresentação de GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO; (iii) publicação da decisão que julgou o LICITANTE inabilitada ou desclassificada, desde que não tenha sido apresentado recurso ou tenha este sido julgado improcedente de forma definitiva; ou, (iv) revogação ou anulação da LICITAÇÃO, o que ocorrer primeiro."
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 14.10	<b>Justificativa:</b> O esclarecimento é uma medida que dirime dúvidas e, portanto, proporciona maior segurança jurídica ao processo licitatório como um todo.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 16	<b>Contribuição:</b> Propomos a inclusão do item 16.1.7 com a seguinte redação:
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 16	"16.1. 7. Todos os documentos que forem subscritos poderão ser assinados fisicamente ou digitalmente com certificação digital no padrão da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileiras – ICP-Brasil desde que, no documento apresentado, constem meios hábeis para a verificação de sua autenticidade, incluindo, mas não se limitando a QR Codes e códigos para validação em links de sites expressamente indicados no documento em questão."

<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 16	<b>Justificativa:</b> Em atendimento aos princípios da eficiência e celeridade, bem como da segurança jurídica, a permissão que os documentos sejam assinados de forma eletrônica é medida desburocratizante, o que, inclusive, foi disciplinado pela Lei nº 14.063/2020.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Cláusula 16.1.6	<b>Contribuição:</b> Propomos que a data de fechamento do câmbio seja determinada expressamente no contrato. Sugerimos que a data de fechamento seja a data de assinatura do contrato de concessão.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Cláusula 16.1.6	<b>Justificativa:</b> A definição <i>a priori</i> da data de fechamento do câmbio permite previsibilidade e maior segurança aos licitantes e ao procedimento licitatório.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 17.2.(i)	<b>Contribuição:</b> Propomos a retirada da obrigatoriedade de reconhecimento de firma da procuração requerida no item 17.2.(i) bem como dos demais documentos e declarações a serem inseridos nos envelopes. Dessa forma, propomos a seguinte redação ao item 17.2.(i):
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 17.2.(i)	<i>"17.2.(i). Procuração passada por instrumento público ou particular específico para a presente LICITAÇÃO, com a outorga de poderes para praticar todos os atos referentes ao certame, inclusive para receber notificações, apresentar e desistir de recursos, em nome da LICITANTE, ou Carta de Credenciamento, acompanhadas, em ambos os casos, dos atos constitutivos da sociedade empresária que comprove os poderes do outorgante da procuração;"</i>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 17.2.(i)	<b>Justificativa:</b> Nos termos da Lei 13.726/2018, pode ser dispensado o reconhecimento de firma.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 17.2.(ii)	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 17.2.(ii) para contemplar os "diretores estatutários", conforme segue:
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 17.2.(ii)	<i>" 17.2. (ii), Atos constitutivos da sociedade empresária nos quais estejam expressos os poderes para exercer direitos e assumir obrigações no caso em que o próprio sócio administrador ou <b>diretores estatutários</b> comparecerem à sessão. "</i>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 17.2.(ii)	<b>Justificativa:</b> A menção apenas ao "sócio administrador" exclui a possibilidade de o diretor estatutário da Licitante a representar sem procuração, caso tenha poderes nos termos dos respectivos atos societários.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 17.3	<b>Contribuição:</b> Propomos, apenas, a exigência de outorga de procuração da empresa líder aos Representantes Credenciados, haja vista que os poderes de representação que os consorciados delegarão à empresa líder serão concedidos por meio do termo de compromisso de constituição de consórcio. Dessa forma, propomos a seguinte redação 17.3:
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 17.3	<i>"Cláusula 17.3. Credencial em caso de consórcio. No caso de CONSÓRCIO, a procuração para a representante deverá ser assinada pela empresa líder, dispensando as procurações das demais consorciadas à empresa líder, desde que conste expressamente essa outorga de poderes do Termo de Compromisso de Constituição de Consórcio".</i>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 17.3	<b>Justificativa:</b> A exigência de procuração neste caso, em que os poderes de representação dos consorciados foram outorgados à empresa líder por meio do Termo de Compromisso de Constituição de Consórcio, corresponde a exigência supérflua, que caminha em sentido contrário às melhores práticas em procedimentos licitatórios, e contra a celeridade eficiência do certame.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 18.1.	<b>Contribuição:</b> Propomos a retirada da obrigatoriedade de autenticação dos documentos e declarações a serem inseridos nos envelopes. Dessa forma, propomos a alteração da redação do item 18.1. para a seguinte:
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 18.1.	<i>"18.1. Forma de apresentação de DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO. Os DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO deverão ser entregues no original ou em cópia reprográfica, rubricados pelo representante legal da LICITANTE, em qualquer caso, e acompanhados das respectivas certidões de publicação no órgão da imprensa oficial, quando for o caso. "</i>

<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 18.1.	<b>Justificativa:</b> Nos termos do artigo 3º da Lei 13.726/2018, pode ser dispensada a autenticação de cópias desde que o agente administrativo possa solicitar o documento original para comparação.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 20. 1.3	<b>Contribuição:</b> Propomos a exclusão da necessidade de comprovação dos indicadores mencionados nos itens de (i) a (iii) do item 20.1.3.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 20. 1.3	<b>Justificativa:</b> Os editais mais recentes não têm exigido a comprovação de tais indicadores pelos licitantes, de forma individual ou em consórcio, sendo que a capacidade econômico-financeira do consórcio será suficientemente suprida pela (i) comprovação de patrimônio líquido; (ii) pelas certidões negativas de falência, recuperação judicial e extrajudicial e, ainda, (iii) pela outorga
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 20. 1.3	A exclusão das exigências referentes aos itens 20.1.3 "i"; "ii" e "iii" proporcionará maior competitividade ao certame, atendendo, desta forma, a um dos princípios da licitação, sem apresentar, contudo, risco de contratação de licitante que não disponha de capacidade econômico-financeira, haja vista que o próprio edital já prevê outras exigências que suprem tal necessidade.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 20.1.5 e 20.1.5.2	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja, expressamente, indicado que, no caso de consórcio, o atendimento à exigência de patrimônio líquido seja cumprida pelo próprio consórcio, ou seja, a partir da somatória dos patrimônios líquidos das empresas consorciadas. Como alternativa à soma, a cláusula poderia prever que o cálculo do PL do consórcio se dará segundo a média ponderada do PL de cada empresa consorciada.  Propomos ainda que o Edital autorize que a qualificação econômico-financeira da Licitante seja comprovada mediante a apresentação de balanços patrimoniais e demonstrações contábeis de empresa matriz (acionista indireto controlador do GRUPO ECONÔMICO da Licitante), em consonância com os termos do item vi do item 20.1.2.2 (vi) do Edital.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 20.1.5 e 20.1.5.2	<b>Justificativa:</b> Além de a proposta contribuir com a ampliação da competitividade, na medida em que mais licitantes poderão participar do certame, tal proposta visa ainda sanear eventuais dúvidas dos licitantes, e, desta forma, contribuir com o bom andamento da licitação.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Itens 20.2.1 e 20.4.1	<b>Contribuição:</b> Propomos que a integralidade das eventuais receitas acessórias sejam usufruídas pela CONCESSIONÁRIA, alterando-se o item em questão nesse sentido.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Itens 20.2.1 e 20.4.1	<b>Justificativa:</b> O critério de julgamento da licitação em questão é de maior outorga, de modo que a alteração sugerida naturalmente carrega para o PODER CONCEDENTE o pagamento antecipado de parte de eventuais receitas acessórias vislumbradas pelos licitantes e retira desse o custo de aferição dessas. Além disso, aumenta a previsibilidade aos licitantes (dado que a forma proposta no edital não deixa claro qual é o percentual de compartilhamento de receitas) e estimula que os licitantes busquem constituir receitas acessórias, que podem aumentar o bem-estar dos usuários do serviço.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 23.1.2	<b>Contribuição:</b> Propomos a habilitação técnica preveja critérios técnicos mais rígidos e específicos, condizentes com o tamanho da frota, da extensão das linhas e da quantidade de estações e terminais.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 23.1.2	Propõe-se, ainda, a demonstração de experiência prévia com operação de ônibus, ao invés de "transporte público coletivo", que abrange os modais sobre trilhões.
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 23.1.2	<b>Justificativa:</b> A operação do BRT é complexa e, para que o serviço público seja prestado de maneira adequada, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987/95, é importante a seleção de entes privados capacitados tecnicamente, de forma a não comprometer a prestação do serviço público e a boa execução contratual.

<b>0_Edital</b>	Sugestão	Item 23.1.2	Desta forma, para se garantir que a operação de transporte sobre trilhos é muito distinta e a falta de capacidade técnica específica na operação de BRT pode comprometer a prestação adequada dos serviços e os critérios de avaliação.
<b>0_Edital</b>	Sugestão	Item 23.1.2	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração do percentual de participação da licitante atestada no Consórcio para 45%, de forma que o item 23.1.2.1 passe a vigorar com a seguinte redação:
<b>0_Edital</b>	Sugestão	Item 23.1.2	<i>"23.1.2.1. No caso de CONSÓRCIO, a atestação da capacidade técnica disposta no item 23.1.2 deve ser atendida por pelo menos um membro do CONSÓRCIO considerado isoladamente, com no mínimo 45% (quarenta e cinco por cento) de participação no capital social do CONSÓRCIO e da futura SPE."</i>
<b>0_Edital</b>	Sugestão	Item 23.1.2	<b>Justificativa:</b> A operação do BRT é complexa e, para que o serviço público seja prestado de maneira adequada, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987/95, é importante a seleção de entes privados capacitados tecnicamente, de forma a não comprometer a prestação do serviço público e a boa execução contratual.
<b>0_Edital</b>	Sugestão	Item 25.1.2	<b>Contribuição:</b> Propomos que o item 25.1.2 contemple um envelope específico para a garantia da proposta e para os respectivos documentos. Dessa forma, propomos a alteração da redação do item 25.1.2 para a seguinte:
<b>0_Edital</b>	Sugestão	Item 25.1.2	<i>"25.1.2. Em seguida, as LICITANTES serão chamadas, nominalmente e em ordem alfabética, para entregarem os envelopes contendo a GARANTIA DA PROPOSTA, a PROPOSTA ECONÔMICA, e os DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO para todos os lotes de seu interesse".</i>
<b>0_Edital</b>	Sugestão	Item 25.1.2	<b>Justificativa:</b> Como o Edital não disciplinou de que forma a Garantia da Proposta deve ser apresentada, propomos que a sua apresentação observe as melhores práticas, seguidas, inclusive, pelos leilões realizados perante a B3, em que a Garantia da Proposta é apresentada em um envelope apartado.
<b>0_Edital</b>	Sugestão	Item 26	<b>Contribuição:</b> Propomos que o procedimento de abertura dos envelopes previsto no item 26 passe a contemplar a etapa de abertura do envelope específico para a garantia da proposta e para os respectivos documentos. Propõe-se, ainda, a observância da seguinte ordem no procedimento de abertura dos envelopes: 1º - GARANTIA DA PROPOSTA; 2º - PROPOSTA ECONÔMICA; 3º - DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO.
<b>0_Edital</b>	Sugestão	Item 26	<b>Justificativa:</b> Como o Edital não disciplinou de que forma a Garantia da Proposta deve ser apresentada, propomos que o procedimento de abertura observe as melhores práticas, seguidas, inclusive, pelos leilões realizados perante a B3.
<b>0_Edital</b>	Sugestão	Itens 26.7; 26.8.2 e; 29	<b>Contribuição:</b> Propomos a exclusão dos itens 26.7 e 26.8.2 e implementação dos ajustes necessários no item 29 para que seja adotada, neste caso, a fase recursal única ao final do procedimento licitatório.
<b>0_Edital</b>	Sugestão	Itens 26.7; 26.8.2 e; 29	<b>Justificativa:</b> A fase recursal única está de acordo com as melhores práticas em procedimentos licitatórios, promovendo a celeridade eficiência ao certame. Inclusive, a nova Lei de Licitações, Lei Federal nº 14.133/21, estabelece em seu artigo 164, parágrafo primeiro, inciso II, que, com relação ao julgamento das propostas e ao ato de habilitação ou inabilitação de licitante, a fase recursal será única. Da mesma forma, a fase recursal única já era prevista, por exemplo no artigo 27 da Lei Federal nº 12.462/11 (Lei do RDC).

<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 30.2	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que, na hipótese de a Licitante classificada em 1º lugar se recusar a assinar o contrato, as premissas a serem consideradas para fins de celebração do contrato de concessão pela 2ª colocada devem consistir na Proposta Econômica por ela apresentada, e não na Proposta Econômica ofertada pela Licitante classificada em 1º lugar.</p> <p><b>Justificativa:</b> A Proposta Econômica vincula apenas e tão somente o licitante que a apresentou, não podendo ser exigida de outros licitantes.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 34.1	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que a penalidade em caso de recusa, por parte do adjudicatário, em assinar o Contrato de Concessão observe o limite de 1% do valor do Contrato.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 34.1	<p><b>Justificativa:</b> A definição de um limite da penalidade em caso de recusa da assinatura do contrato de concessão permite previsibilidade e maior segurança aos licitantes e ao procedimento licitatório.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 31.1	<p><b>Contribuição:</b> Propomos a inclusão da possibilidade de prorrogação do prazo para atendimento às formalidades prévias à assinatura do Contrato de Concessão. Dessa forma, propomos a alteração da redação do item 31.1 para a seguinte:</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 31.1	<p><i>"31.1. Convocação para celebração do contrato. Adjudicado o objeto da LICITAÇÃO e homologado o certame, a LICITANTE vencedora de cada LOTE será convocada para, no prazo de até 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período justificadamente, cumprir as formalidades necessárias, descritas nos itens seguintes, e fazer com que a CONCESSIONÁRIA celebre o CONTRATO, sob pena de decair de seu direito à contratação, sem prejuízo da perda da GARANTIA DE PROPOSTA e da aplicação das penalidades previstas na LEI DE LICITAÇÕES".</i></p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 31.1	<p><b>Justificativa:</b> Existe o risco de não ser possível o atendimento a todas as condições prévias à celebração do Contrato de Concessão no prazo de 30 (trinta) dias. Na hipótese de esse atraso se dar por eventos extraordinários, totalmente fora do controle do Poder Concedente ou da Concessionária, prevalece justificativa para prorrogação do prazo para assinatura do Contrato de Concessão. Desta forma, para evitar questionamentos, propõe-se, desde já, a disciplina de prorrogação do prazo em referência.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 32	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que seja uma opção do licitante a constituição de uma Sociedade de Propósito Específica para a operação de todos os lotes ou, à sua opção, para cada lote, ainda que o licitante vencedor seja o mesmo para todos os lotes. Dessa forma, propomos a alteração da redação do item 32.1 para a seguinte:</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 32	<p><i>"32.1. Constituição de SPE. Para a assinatura do CONTRATO, o ADJUDICATÁRIO poderá constituir uma sociedade de propósito específico para a operação de cada um dos lotes que tenha se sagrado vencedor, em conformidade com a lei brasileira, com sede no MUNICÍPIO".</i></p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 32	<p><b>Justificativa:</b> A finalidade da constituição de SPEs consiste, sobretudo, em facilitar a fiscalização da execução contratual, especificamente no que diz respeito a aspectos contábeis e financeiros. Adicionalmente, a manutenção de uma única SPE para exploração de 3 (três) lotes pode não ser interessante às concessionárias. Isso porque poderia haver impactos jurídicos ou contaminação de riscos de um lote em outro. Exemplo: no caso de uma Concessionária, titular dos 3 (três) lotes, sofrer a aplicação de uma penalidade de multa, tal SPE pode sofrer a inscrição na dívida ativa do Município, o que, em tese, poderia ensejar a decretação de caducidade de todos os lotes, pela perda das condições econômicas da SPE.</p>

<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 32.5 ii	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que o Edital autorize que o próprio Estatuto Social preveja que a contratação de financiamento não represente um óbice à operacionalização e à continuidade da prestação do serviço público.</p> <p><b>Justificativa:</b> O financiamento não apenas não compromete a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço público, como é fundamental e indispensável à execução contratual.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 32.5 iii "c"	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que o Edital autorize que o Estatuto Social da Concessionária preveja apenas a necessidade de submissão, à anuência prévia do Poder Concedente, de operações societárias que impliquem (i) a efetiva alteração do controle direto da Concessionária ou (ii) a transferência da Concessão.</p> <p>Adicionalmente, propomos que o Edital autorize que o próprio Estatuto Social preveja que a contratação de financiamentos .</p> <p>Dessa forma, propomos a alteração da redação do item 32.5, iii, "c" para a seguinte:</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 32.5 iii "c"	<p><i>"32.5 iii c. As operações de fusão, cisão ou incorporação relativas que impliquem a efetiva alteração do controle direto da Concessionária ou a transferência da Concessão".</i></p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 32.5 iii "c"	<p><b>Justificativa:</b> o art. 27 da Lei nº 8.987/95 apenas prevê a necessidade de submeter, à anuência prévia do Poder Concedente, as operações que ensejam alteração de controle e transferência da concessão. Além disso, o Contrato e a Lei 8.987 já estabeleceu a obrigação de obtenção de anuência prévia de Poder Concedente para a alteração de controle que possa ocorrer sem alteração ou reflexo no contrato ou estatuto social.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 32.10	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que apenas as operações societárias que impliquem a efetiva alteração do controle direto da Concessionária ou a transferência da Concessão sejam submetidas à anuência prévia do Poder Concedente. Dessa forma, propomos a alteração da redação do item 32.10 para a seguinte:</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 32.10	<p><i>"32.10. Operações societárias. As operações societárias promovidas pela CONCESSIONÁRIA e que tenham como objetivo alterar o controle acionário direto da CONCESSIONÁRIA e/ou transferir o objeto da Concessão a terceiros deverão ser submetidas à prévia aprovação do PODER CONCEDENTE, para verificação de suas implicações com o objeto do CONTRATO".</i></p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 32.10	<p><b>Justificativa:</b> o art. 27 da Lei nº 8.987/95 apenas prevê a necessidade de submeter, à anuência prévia do Poder Concedente, as operações que ensejam alteração de controle e transferência da concessão. Além disso, a alteração de controle relevante para a concessão é aquela direta, vale dizer, que resulte na alteração dos sócios controladores da SPE concessionária, que tenham satisfeito os requisitos de habilitação jurídica e qualificação técnica e econômica, na licitação ou em transferência prévia.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Item 34.1	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que seja estabelecido um valor máximo (cap) para a penalidade em caso de recusa, por parte do Adjudicatário, da assinatura do Contrato de Concessão. Propomos que este cap seja de 0,5 % do valor do Contrato.</p> <p><b>Justificativa:</b> A definição de um limite da penalidade em caso de recusa da assinatura do contrato de concessão permite previsibilidade e maior segurança aos licitantes e ao procedimento licitatório.</p>
<b>O_Edital</b>	Sugestão	Itens 36.2	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que as obrigações do Poder Concedente sejam objetivamente especificadas.</p>

<b>0_Edital</b>	Sugestão	Itens 36.2	<b>Justificativa:</b> A não disciplina de maneira clara e objetiva das obrigações do Poder Concedente poderá causar questionamentos e divergências entre Concessionária e Poder Concedente durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 2.1	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 2.1 para a seguinte:  "2.1. Regras Básicas de Interpretação. Em caso de divergência entre as normas previstas na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, no EDITAL, neste CONTRATO e seus ANEXOS, prevalecerá o seguinte:  i. Em primeiro lugar, as normas legais; ii. Em segundo lugar, as normas do CONTRATO; iii. Em terceiro lugar, as normas do corpo do EDITAL; e, iv. Em quarto lugar, as normas dos ANEXOS do CONTRATO."  <b>Justificativa:</b> Oferecer maior segurança jurídica à Concessionária.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 2.1.1	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 2.1.1 para a seguinte:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 2.1.1	"2.1.1. <i>Em caso de divergência entre os ANEXOS, prevalecerão aqueles elaborados pelo PODER CONCEDENTE, sendo certo que, dentre estes, prevalecerão aqueles cuja matéria for mais específica em relação ao ponto de divergência. Os ANEXOS elaborados pela CONCESSIONÁRIA e expressamente aprovados pelo PODER CONCEDENTE serão equiparados aos ANEXOS elaborados pelo PODER CONCEDENTE.</i> "
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 2.1.1	<b>Justificativa:</b> A atual redação da Cláusula 2.1.1 pode acarretar a interpretação de que o Anexo II (Proposta Econômica), por ser elaborado pela Licitante – e não pelo Poder Concedente – seria relegado a um segundo plano. Ademais, a especificidade de um determinado anexo deverá prevalecer sobre eventuais disposições genéricas existentes em anexos cuja escopo ou temática seja distinto daquele referente ao ponto de divergência.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 3.1	<b>Contribuição:</b> Favor considerar no índice e disponibilizar nos Anexos: (i) a minuta do contrato de cessão fiduciária dos recursos que servirão de garantia pública; (ii) a minuta do contrato de movimentação de CONTA DEPÓSITO; e (iii) a minuta da apólice de seguro garantia.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 3.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 5.1 (ii) e 10.1(v)	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação das Cláusulas 5.1(ii) e 10.1(v) para as seguintes:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 5.1 (ii) e 10.1(v)	"5.1. (ii) <i>Exceto pelos índices financeiros e exigência de patrimônio líquido mínimo dispostos nos itens 20.1.3 e 20.2.4 do EDITAL (os quais são comprovados exclusivamente no momento da celebração deste CONTRATO), atende e atenderá durante toda a CONCESSÃO, diretamente ou por seus CONTROLADORES, conforme o caso, aos requisitos de qualificação técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal constantes do EDITAL, encontrando-se solvente antes e imediatamente após a celebração deste CONTRATO.</i> "
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 5.1 (ii) e 10.1(v)	"10.1. (v) <i>Manter, durante toda a vigência do CONTRATO, diretamente ou por meio de seus CONTROLADORES, as condições de habilitação e qualificação exigidas no EDITAL DE LICITAÇÃO, com exceção das exigências referentes à qualificação econômico-financeira, nos termos do item 5.1 (ii) deste CONTRATO, além de atender as demais obrigações que lhe sejam impostas pelo referido instrumento;</i>

<p><b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b></p>	<p>Sugestão</p>	<p>Cláusulas 5.1 (ii) e 10.1(v)</p>	<p><b>Justificativa:</b> Apesar de os dados contábeis constituírem importantes mecanismos de avaliação das condições financeiras e econômicas das sociedades empresárias, sendo úteis como critério de qualificação, a exigência de que a totalidade das condições financeiras de seleção licitatória sejam mantidas durante a execução do contrato não se revela o melhor instrumento de regulação. Isso porque os índices-financeiros são dinâmicos e pouco auxiliam no controle e mensuração da real saúde financeira da concessionária, especialmente quando a análise dos dados contábeis (que é puramente estática) não for complementada com uma leitura mais ampla de todos os outros aspectos financeiros, sociais, regulatórios e econômicos que podem influenciar – e comumente influenciam – as atividades das companhias. É exatamente com base neste pressuposto subjacente que a Lei nº 14.133/21 (Lei de Licitações), em seu art. 69, regulamentou a matéria pertinente aos índices contábeis. Prevê o referido artigo que o edital de licitação pode estabelecer o cumprimento a certos índices financeiro-contábeis como forma de se medir, de maneira objetiva, a capacidade econômica dos participantes da licitação, bem como para comparar, naquele momento específico, qual deles é o mais capacitado para a exploração da concessão. Contudo, na fase de execução do contrato, a manutenção dos critérios de seleção (índices) deve ser compatibilizada (e até flexibilizada) com as efetivas necessidades da prestação do serviço. Ou seja, ainda que o titular dos serviços públicos deixe eventualmente de atender aos índices financeiros requeridos ao tempo da licitação, o importante será verificar – por meios diversos – se ela tem ou não capacidade de manter a prestação dos serviços em níveis adequados. Essa abordagem já vem sendo utilizada no contexto de outras concessões de serviços públicos, a exemplo do que se observa no setor portuário e rodoviário. Vale lembrar que mesmo a exigência de um patrimônio líquido mínimo, conforme prevista no item 20.1.4 do Edital, não se revela adequado ao longo da execução do contrato de concessão, visto ser possível que uma companhia com patrimônio líquido negativo, mas com boa parte do seu passivo exigível apenas no longo prazo, possa perfeitamente se manter operacional e vir a reverter a situação financeira pela qual está passando. Ademais, o contrato de concessão exige, na sua cláusula 21.3, a subscrição e integralização de um capital social mínimo, cujo valor está abaixo das exigências de valores previstos para o patrimônio líquido mínimo das licitantes.</p>
<p><b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b></p>	<p>Sugestão</p>	<p>Cláusula 9</p>	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que durante o PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO seja realizada auditoria técnica, por uma entidade técnica e independente (“CERTIFICADORA INDEPENDENTE”), a fim de identificar passivos e/ou irregularidades ambientais relacionados às garagens, terminais, estações e frota cujo fato gerador tenha se materializado / se materializem até o final do PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO. Nesse sentido, propomos que a CERTIFICADORA INDEPENDENTE seja responsável, dentre outras tarefas, pela realização de vistorias e relatórios acerca dos passivos e/ou irregularidades ambientais detectadas.</p>
<p><b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b></p>	<p>Sugestão</p>	<p>Cláusula 9</p>	<p><b>Justificativa:</b> A realização da auditoria técnica e especializada no PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO para fins de identificação dos passivos e/ou irregularidades ambientais relacionados às garagens, terminais, estações e frota contribui para a divisão de responsabilidades, entre PODER CONCEDENTE e CONCESSIONÁRIA, de arcar com os custos decorrentes de tais passivos e/ou irregularidades. Adicionalmente, importa salientar que no setor de rodovias têm sido previstas auditorias dessa natureza, justamente para evitar a concretização de riscos de interface. Confira-se, neste sentido, o contrato ARTESP nº 409/2020 (Eixo-SP).</p>

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 9.2 e 9.3.6	<b>Contribuição:</b> O Contrato prevê que a Concessionária deverá apresentar, em até 10 dias úteis da Ordem de Início, o Plano de Mobilização e Transição ao Poder Concedente, o qual (i) precisará ser aprovado pelo Poder Concedente e (ii) servirá de base para a transferência paulatina dos serviços da MOBI-Rio para a Concessionária (até o momento em que a integralidade dos serviços fiquem sob operação exclusiva da Concessionária). A Cláusula 9.6, no entanto, disciplina que a o Poder Concedente poderá postergar a data de implantação dos serviços (i.e.: transferência de serviços da MOBI-Rio para a Concessionária), conforme previsto no Plano de Mobilização e Transição por ele anteriormente aprovado, mediante prévia notificação à Concessionária e sem alteração de prazo do contrato ou compensação para a Concessionária. Nossa sugestão é que o Edital e o Contrato já apresentem – assim como é feito no setor rodoviário – parâmetros para a elaboração do Plano de Mobilização e Transição, evitando que suas bases sejam discutidas apenas após a celebração do Contrato. Ademais, é recomendável que alterações a tais parâmetros por parte do Poder Concedente sejam causa de possíveis reequilíbrios econômico-financeiros.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 9.2 e 9.3.6	<b>Justificativa:</b> Qualquer investidor, brasileiro ou estrangeiro, precisa de previsibilidade para seu investimento. Seria muito favorável que, mesmo havendo pontos específicos para serem posteriormente definidos, os parâmetros e prazos principais do processo de transição já estivessem pré-estabelecidos, de forma que cada licitante saiba exatamente o que esperar durante esse período de execução contratual. Da mesma forma, o Poder Concedente se comprometer a reequilibrar o contrato em caso de alteração posterior das premissas iniciais, incluindo os pontos sugeridos pela Concessionária e aprovados pelo Poder Concedente, seria uma sinalização bastante positiva para atrair interesses dos investidores e fomentar a boa prestação do serviço público.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.1 (xiii) (e); 10.1 (xvi) (f)	<b>Contribuição:</b> Propomos a exclusão do item "xvi" "f" da Cláusula 10.1 e a alteração da redação do item (xiii) (f) da Cláusula 10.1, passando a observar o quanto segue:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.1 (xiii) (e); 10.1 (xvi) (f)	<i>"Prestar as informações que lhe sejam solicitadas pelo PODER CONCEDENTE e estritamente necessárias e imprescindíveis para a boa execução dos serviços e/ou decorrente de obrigação legal, nos prazos e periodicidade determinados, em especial aquelas concernentes:"</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.1 (xiii) (e); 10.1 (xvi) (f)	<b>Justificativa:</b> Proteção à estratégia comercial da Concessionária.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.1 (x)	<b>Contribuição:</b> Propomos que a substituição de toda a frota de ônibus por "superação tecnológica" seja um risco alocado ao poder concedente.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.1 (x)	<b>Justificativa:</b> Em que pese a cláusula 10.1 (x) prever que todo e qualquer bem seja substituído por superação tecnológica, é importante que se delimite a extensão dessa responsabilidade. Considerando que a frota de ônibus corresponde ao cerne da execução contratual, e que, apesar de estarmos diante de um contrato de longo prazo, a sua duração é de apenas 10 (dez) anos, o que restringe o risco de superação tecnológica.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.1 (x)	Considerando esses contextos, é fundamental que o risco de substituição da frota em razão de superação tecnológica seja alocado ao poder concedente.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.3 (iii)	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja disponibilizada uma lista dos insumos disponíveis no estoque no presente momento, incluindo a quantidade e preço de tais insumos.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.3 (iii)	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.3 (x)	<b>Contribuição:</b> Propomos que sejam disponibilizadas as informações atuais de todos os custos (diretos e indiretos) relacionados às garagens.

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.3 (x)	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.3 (viii)	<b>Contribuição:</b> Propomos que não seja da Concessionária a responsabilidade pela perda ou reparação de veículos que tenham sido danificados ou perdidos por força de sinistros de trânsito não causados pelos funcionários da CONCESSIONÁRIA atos de vandalismo, roubo, furto, incêndios, ação de água e/ou força maior, exceto pelos valores cobertos por seguros, sob responsabilidade da Concessionária, disponíveis à época de sua contratação, segundo as suas condições usuais de mercado.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.3 (viii)	<b>Justificativa:</b> Os veículos da frota são fornecidos pelo Poder Concedente e operados pela Concessionária, que deve garantir o seu bom estado de funcionamento e operação. Justamente por isso, os veículos são indiscutivelmente bens reversíveis ao término da concessão. Eventos que estejam fora do controle da Concessionária, e que não sejam passíveis de cobertura dos seguros, deveriam ser um risco do Poder Concedente, de forma a tornar a operação mais previsível e equilibrada para a Concessionária.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.4 (x)	<b>Contribuição:</b> Não deveria ser da Concessionária a responsabilidade pela perda ou reparação das garagens que tenham sido danificadas ou perdidas por força de atos de vandalismo, roubo, furto, incêndios, ação de água e/ou força maior, exceto pelos valores cobertos por seguros, sob responsabilidade da Concessionária, disponíveis à época de sua contratação, segundo as suas condições usuais de mercado.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.4 (x)	<b>Justificativa:</b> As garagens são fornecidas pelo Poder Concedente e operadas pela Concessionária, que deve garantir o seu bom estado de funcionamento e operação. Justamente por isso, as garagens são indiscutivelmente bens reversíveis ao término da concessão. Eventos que estejam fora do controle da Concessionária, e que não sejam passíveis de cobertura dos seguros, deveriam ser um risco do Poder Concedente, de forma a tornar a operação mais previsível e equilibrada para a Concessionária.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 10.6	<b>Contribuição:</b> Propomos que o Poder Concedente possibilite acesso aos Licitantes (i) às informações econômicas e financeiras do atual operador de forma a viabilizar o conhecimento da situação atual; (ii) aos dados completos dos custos (e outros itens como licenças, seguros, etc). <b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 10.6 (iii)	<b>Contribuição:</b> Propomos que não seja da Concessionária a responsabilidade de (i) equipar e mobiliar novos terminais do Corredor BRT TransOeste em construção pelo Poder Concedente, assim como (ii) de realizar eventuais adequações nas estações e terminais existentes para o perfeito funcionamento do serviço.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 10.6 (iii)	<b>Justificativa:</b> Os novos terminais que estão em construção pelo Poder Concedente devem ser de responsabilidade do próprio Poder Concedente e não da Concessionária, assim como as atribuições de mobília e de equipamentos desses terminais.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula Cláusulas 10.6 (vii)	<b>Contribuição:</b> Propomos que sejam detalhados os custos "diretos e indiretos relacionados aos Terminais e Estações".
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula Cláusulas 10.6 (vii)	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 11.6	<p><b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 11.6 (ii) de forma a esclarecer que, além do suporte/apoio, o Poder Concedente será diretamente responsável pela segurança e vigilância de Terminais e Estações, especificamente com atos que envolvam – ou possam envolver – restrição de direitos ou atos coercitivos.</p> <p><b>Justificativa:</b> Atos que restringem os direitos dos administrados ou que possuem natureza coercitiva têm natureza de polícia administrativa, atividade que não pode ser delegada para entes privados, em observância ao basilar princípio da isonomia. <i>que rege as relações entre particulares.</i></p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 13.3	<p><b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 13.3 para a seguinte:</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 13.3	<p><i>"13.3. Responsabilidade do PODER CONCEDENTE. O PODER CONCEDENTE responderá, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, por quaisquer prejuízos causados à CONCESSIONÁRIA, que tenha dado causa, por si ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ele vinculada, como contratados responsáveis pelas obras civis e pelo fornecimento de ônibus, incluindo os decorrentes de atos praticados pelo PODER CONCEDENTE antes da transferência dos respectivos SERVIÇOS para a CONCESSIONÁRIA.</i></p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 13.3	<p><b>Justificativa:</b> Após a celebração do Contrato, a MOBI-Rio continuará a operar parte da estrutura de transporte e da infraestrutura, até que, de acordo com o Plano de Mobilização e Transição, toda a operação seja definitivamente transferida para a Concessionária. Até que a transferência definitiva seja formalizada, portanto, a responsabilidade por eventuais prejuízos decorrentes dos respectivos serviços deverá ficar à cargo do Poder Concedente.</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 14	<p><b>Contribuição:</b> Poderia ser esclarecido que alteração na legislação tributária, tanto mediante criação de novos tributos e/ou aumento de alíquota dos tributos existentes, posteriores à data da proposta comercial, seria objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, ressalvadas alterações nos impostos sobre renda e lucro líquido (IRPJ e CSLL).</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 14	<p><b>Justificativa:</b> Mero esclarecimento decorrente do regime contratual posto para a concessão.</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 16	<p><b>Contribuição:</b> Na hipótese de os ônibus não poderem circular por motivos extraordinários, fora do controle e responsabilidade da Concessionária, propõe-se a inclusão, adicionalmente às Receitas Tarifárias e às Receitas Acessórias, de uma remuneração mínima a ser paga à Concessionária, com o objetivo de manter os custos fixos da concessão (poderia ser referida como "RECEITA GARANTIDA MÍNIMA").</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 16	<p><b>Justificativa:</b> Como o Município do Rio de Janeiro tem operado o sistema de BRT, pode notar que há custos fixos que independem da operação dos ônibus. Desta forma, e considerando que a inclusão de uma medida dessa natureza pode contribuir com a celeridade na preservação do fluxo de caixa da Concessionária, na hipótese de concretização de algum evento extraordinário, que impeça a efetiva prestação dos serviços, propomos a inclusão dessa remuneração mínima a ser paga à Concessionária.</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 17.3	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que sejam disponibilizadas informações mais apuradas em relação à composição das tarifas, especificamente com relação aos custos, de forma a viabilizar um estudo mais apurado pelos licitantes.</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 17.3	<p><b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.</p>

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.1	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 18.4.1 para determinar que o ato normativo competente para efetivar a vinculação das receitas públicas no caso concreto seja uma lei municipal, a qual deverá fazer referência expressa ao contrato de concessão, ao contrato com a instituição financeira depositária e ao contrato de cessão fiduciária de créditos. Ademais, deverão ser esclarecidos quais receitas públicas de titularidade do Poder Concedente serão utilizadas para lastrear a garantia pública a ser outorgada. Dessa forma, a Cláusula 18.4.1 passa a vigorar conforme segue:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.1	<i>"18.4.1. Para fins de cumprimento do disposto na Cláusula 18.4 - "Constituição de GARANTIA PÚBLICA" acima, o PODER CONCEDENTE deverá, previamente à celebração do presente CONTRATO, ou como condição suspensiva de sua eficácia, publicar lei, nos termos da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro e legislação aplicável, aprovando a vinculação de receitas públicas oriundas de concessões e permissões de uso previstas no Anexo [x], a cessão fiduciária dos respectivos valores e da conta e/ou investimentos onde sejam depositados, bem como autorizando e instruindo a INSTITUIÇÃO FINANCEIRA a realizar a arrecadação e repasse das referidas receitas municipais para a conta corrente de movimentação restrita, de forma que tal lei passará a fazer parte integrante do presente CONTRATO".</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.1	<b>Justificativa:</b> A vinculação de receitas públicas por norma legal garante maior solidez jurídica à garantia, na medida em que, além de prestigiar o princípio da legalidade, tal vinculação por lei estaria menos suscetível a futuras decisões políticas, que poderiam unilateralmente alterar o referido ato normativo de vinculação de receita. Ademais, é importante que a garantia seja constituída pari passu com a celebração do Contrato, de forma que, no momento de sua celebração pela Concessionária, ou eficácia, não haja dúvidas quanto à constituição e exequibilidade da garantia em questão.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.2	<b>Contribuição:</b> Propomos a inclusão da obrigação de que a Instituição Financeira responsável pela arrecadação e repasse das receitas municipais referidas na cláusula 18.4 e 18.4.1 seja contratada antes da celebração do Contrato ou da sua eficácia.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.2	<b>Justificativa:</b> É importante que a garantia seja efetivamente constituída e operacionalizada pari passu com a celebração do Contrato ou sua eficácia, de forma que, no momento em que o Contrato de Concessão passe a produzir efeitos, não haja dúvidas quanto à constituição e exequibilidade da garantia em questão.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.2	<b>Contribuição:</b> Sugerimos que a Instituição Financeira incumbida do recebimento, custódia e administração das receitas municipais referidas na cláusula 18.4 e 18.4.1, as quais servirão de garantia para a CONCESSIONÁRIA, <b>(i)</b> seja instituição financeira privada devidamente autorizada a operar no Brasil, e que apresente os seguintes requisitos, (i.1) sendo banco nacional, figure entre os 5 (cinco) maiores bancos brasileiros no ano anterior ao processo de contratação, conforme listagem divulgada pelo Banco Central do Brasil; ou (i.2) sendo filial brasileira de banco estrangeiro, detenha nota igual ou superior a AA+ na escala de classificação de risco (rating) realizada pela Standard & Poor's (S&P); <b>(ii)</b> seja controlada, direta ou indiretamente, por terceiro, que não o PODER CONCEDENTE, o MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO ou outro ente público; <b>(iii)</b> submeta-se integralmente aos termos e condições do CONTRATO.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.2	<b>Justificativa:</b> A estipulação destes requisitos mitiga riscos de interferências políticas na instituição financeira, proporcionando maior solidez jurídica e segurança ao mecanismo de garantia.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.2	<b>Contribuição:</b> Propomos que a CONTA DE DEPÓSITO seja aberta em nome de algum fundo garantidor municipal com personalidade jurídica e de natureza privada e/ou de alguma estatal garantidora não dependente (e não em nome do Município do Rio de Janeiro ou de algum fundo público municipal, como o FMUS).

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.2	<b>Justificativa:</b> Maior solidez jurídica à garantia, na medida em que a conta-depósito aberta em nome de fundo garantidor de Direito Privado (e não em nome do Município do Rio de Janeiro ou de algum fundo público municipal, como o FMUS) seria menos suscetível a bloqueios, penhoras de terceiros, contraordem emitida pelo próprio Município, ou mesmo decisão judicial no sentido de que os valores ali depositados são bens públicos impenhoráveis. Isso porque a CONTA DE DEPÓSITO e os recursos nela depositados serão cedidos fiduciariamente à Concessionária e, em se tratando de conta em nome do próprio Município, essa cessão fiduciária poderia ser questionável sob o princípio da impenhorabilidade de bem público.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.2	<b>Contribuição:</b> Propomos a incrementação do mecanismo de contas a ser refletido no Contrato de Movimentação da CONTA-DEPÓSITO, incluindo a obrigação da Instituição Financeira abrir e manter aberta, durante toda a vigência do Contrato de Concessão, uma conta garantia (a "CONTA GARANTIA"), a qual deverá manter, a todo momento, saldo mínimo de valor equivalente a 6 (seis) meses de Receita da Tarifa de Remuneração projetada para o período de 6 (seis) meses contados do início da prestação plena dos SERVIÇOS ("SALDO MÍNIMO").
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.2	<b>Justificativa:</b> Em outras palavras, a conta garantia representa a concretização do princípio da segurança jurídica, aspecto indispensável e extremamente importante para todo e qualquer investidor que pretenda celebrar um projeto com a administração pública. O saldo mínimo de 6 (seis) meses, bastante usual em outras concessões com garantias públicas, asseguraria um colchão de liquidez para o pagamento da tarifa mesmo em um cenário de interrupção temporária do fluxo de receitas vinculadas.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.4	<b>Contribuição:</b> Propomos que a celebração do Contrato de Cessão Fiduciária da CONTA DE DEPÓSITO e receitas municipais seja feita, no mínimo, ao mesmo tempo da celebração do Contrato, ou como condição de sua eficácia.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.4.4	<b>Justificativa:</b> É importante que a garantia seja constituída antes da celebração do Contrato, ou da sua eficácia, de forma que, no momento em que a Concessionária passe a ter obrigações no âmbito da Concessão, não haja dúvidas quanto à constituição e exequibilidade da garantia em questão.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.7	<b>Contribuição:</b> Propõe-se a inclusão de um acordo a ser celebrado entre os financiadores, Poder Concedente e a Concessionária ("Contrato Tripartite"), com a intervenção e anuência da Instituição Financeira responsável pela CONTA DE DEPÓSITO, a fim de estabelecer o vínculo jurídico necessário para o exercício da cessão fiduciária ou ainda da assunção de controle ou da administração temporária, dentre outras disposições usuais nesses instrumentos. Em tal acordo, recomenda-se que, conforme previsto no art. 27-A da Lei nº 8.987/95, seja prevista expressamente a ausência de responsabilidade em relação a passivos anteriores da Concessionária, no caso de assunção de controle ou da administração temporária.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.7	<b>Justificativa:</b> A celebração do acordo acima referido pode contribuir não apenas com a obtenção de financiamento, mas também com as condições do financiamento, razão pela qual a inclusão desse instrumento pode ser positiva à concessão, além de já constituir medida usual e melhores práticas em concessões mais recentes, como concessões rodoviárias em âmbito federal, ou ainda no Estado de São Paulo ou no Estado de Minas Gerais.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.8.1	<b>Contribuição:</b> Melhor do que apresentar os princípios norteadores do Contrato de Movimentação de CONTA DE DEPÓSITO, seria já prever o referido contrato como anexo e celebrá-lo juntamente com o Contrato de Concessão.

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 18.8.1	<b>Justificativa:</b> É importante que a garantia seja constituída antes da celebração do Contrato ou de sua eficácia, de forma que, quando a Concessão passar a produzir efeitos, não haja dúvidas quanto à constituição e exequibilidade da garantia em questão.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 20.2 e 20.2.1	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 20.2 e a exclusão da Cláusula 20.2.1, de forma que a Cláusula 20.2. passe a vigorar com a seguinte redação:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 20.2 e 20.2.1	<i>"20.2. Compartilhamento das RECEITAS ACESSÓRIAS. As RECEITAS ACESSÓRIAS deverão ser contabilizadas em separado pela CONCESSIONÁRIA e deverão ser compartilhadas pela CONCESSIONÁRIA com o PODER CONCEDENTE na proporção de até 5% (cinco por cento) da receita bruta apurada na exploração as atividades elencadas nos itens i e ii da Cláusula 20.1.1 em favor do PODER CONCEDENTE. Tal percentual poderia ser reduzido caso a CONCESSIONÁRIA demonstre a necessidade de tal redução para a viabilidade econômica da atividade ou projeto acessório".</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 20.2 e 20.2.1	<b>Justificativa:</b> A definição <i>a priori</i> do percentual de compartilhamento das receitas acessórias da CONCESSIONÁRIA com o PODER CONCEDENTE permite previsibilidade e maior segurança aos licitantes, de forma que eles possam computar este percentual nos seus planos de negócio e precificá-los em sua proposta econômica.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 20.4	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 20.4, de forma que ela passe a vigorar com a seguinte redação:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 20.4	<i>"20.4. Contabilização separada dos investimentos. Os investimentos realizados pela CONCESSIONÁRIA para o desenvolvimento e a exploração das RECEITAS ACESSÓRIAS também deverão ser contabilizados em separado e não serão considerados para fins de equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, mas serão consideradas para fins de pagamento de eventuais indenizações nos casos de extinção do CONTRATO por encampação ou rescisão."</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 20.4	<b>Justificativa:</b> Em que pese os investimentos realizados pela Concessionária para o desenvolvimento e exploração das receitas acessórias sejam realizados por conta e risco da Concessionária, não é correto que, em um cenário de extinção do contrato de concessão por encampação ou rescisão por inadimplemento do Poder Concedente, tais investimentos não sejam considerados para fins de cálculo de indenização, na medida que não tenham sido amortizadas.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 20.6	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja permitida a celebração de contratos de exploração comercial com prazo superior ao da Concessão. Dessa forma, propomos a seguinte redação à cláusula 20.6 do Contrato:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 20.6	<i>"20.6. Vigência dos Contratos. O prazo de todos os contratos de exploração comercial celebrados pela CONCESSIONÁRIA não poderá ultrapassar o prazo da CONCESSÃO, exceto quando justificado e autorizado pelo PODER CONCEDENTE."</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 20.6	<b>Justificativa:</b> As melhores práticas em licitações semelhantes têm permitido a realização de contratos de exploração comercial com prazo superior aos das concessões, desde que haja justificativa para tanto. (e.g. contratos cuja viabilidade dependa de um prazo que supere o prazo de execução contratual). Um exemplo nesse sentido corresponde ao terminal executivo a ser implantado no Aeroporto Internacional de Guarulhos (GRU), que observará o regime de projeto associado. Considerando que o prazo de duração do contrato de concessão seria insuficiente para amortizar os investimentos referentes ao terminal executivo, a ANAC autorizou que o contrato referente ao projeto associado superasse o prazo de duração do contrato de concessão.

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 21.1.1	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 21.1.1, de forma que ela passe a vigorar com a seguinte redação:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 21.1.1	"21.1.1. A CONCESSIONÁRIA deve submeter à prévia aprovação do MUNICÍPIO as seguintes alterações ao seu estatuto social:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 21.1.1	i. Qualquer alteração no capital social que implique sua redução;
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 21.1.1	ii. Propostas de emissão de títulos e valores mobiliários que contenham dispositivo de conversão em ações que impliquem, em caso de conversão, alteração no controle da sociedade ou que tenham como garantia ações com direito a voto de acionistas integrantes do grupo CONTROLADOR da CONCESSIONÁRIA; e
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 21.1.1	iii. As operações de fusão, cisão ou incorporação relativas que impliquem a efetiva alteração do controle direto da Concessionária, ou a transferência da Concessão".
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 21.1.1	<b>Justificativa:</b> A alteração do quadro societário da CONCESSIONÁRIA e a contratação de empréstimos ou obrigações não conversíveis cujos prazos de amortização excedam o termo final do contrato de concessão, por parte da CONCESSIONÁRIA, não implicam em alterações no estatuto social da CONCESSIONÁRIA.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 21.7.2	<b>Contribuição:</b> Propomos a exclusão da Cláusula 21.7.2, referente à obrigação de compartilhamento de contratos com partes relacionadas.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 21.7.2	<b>Justificativa:</b> A contribuição justifica-se pelo princípio da autonomia da Concessionária no âmbito dos contratos de concessão.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 23.1, 23.2 e 24.2	<b>Contribuição:</b> Propomos que, para fins da Cláusula 23.1, 23.2 e 24.2, seja necessária a prévia e expressa autorização do PODER CONCEDENTE apenas para a transferência e modificação do controle direto da Concessionária, nos termos do art. 116 da Lei nº 6.404/76, e da transferência da concessão.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 23.1, 23.2 e 24.2	<b>Justificativa:</b> o art. 27 da Lei nº 8.987/95 apenas prevê a necessidade de submeter, à anuência prévia do Poder Concedente, as operações que ensejam alteração de controle e transferência da concessão. Além disso, a alteração de controle relevante para a concessão é aquela direta, vale dizer, que resulte na alteração dos sócios controladores da SPE concessionária, que tenham satisfeito os requisitos de habilitação jurídica e qualificação técnica e econômica, na licitação ou em transferência prévia.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 24.1	<b>Contribuição:</b> Propomos que a manutenção de atestação dos Controladores da Concessionária, na forma do item do Edital, seja limitada a um período de 5 (cinco) anos. Dessa forma, propomos a seguinte redação para a cláusula 24.1:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 24.1	"24.1. Obrigação dos Controladores da Sociedade. Os CONTROLADORES deverão assegurar para a CONCESSIONÁRIA a capacitação técnica necessária ao cumprimento do CONTRATO, compartilhando ou lhe cedendo, gratuita ou onerosamente, na extensão permitida pela LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, a experiência e o conhecimento exigidos no EDITAL, <b>pelos primeiros 5 (cinco) anos de CONCESSÃO.</b> "

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 24.1	<b>Justificativa:</b> Essa proposta se justifica pelo fato de a própria Concessionária adquirir capacidade operacional ao longo da execução contratual, passando a ser capaz de assegurar por si só as qualificações do EDITAL. Dessa forma, não haveria necessidade de vincular essa atestação aos seus acionistas em porcentagem mínima durante todo o prazo da Concessão. Vale recordar, por exemplo, que, em operações de alteração de controle de concessionárias já consolidadas, as agências reguladoras, acertadamente, não exigem a comprovação de capacidade técnica dos novos controladores, mas tão somente o atendimento aos requisitos jurídicos e financeiros.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 26	<b>Contribuição:</b> Propomos que à Concessionaria seja disponibilizada uma licença gratuita e não exclusiva de uso de propriedade intelectual referente aos ônibus a obras e projetos de engenharia, conforme o caso.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 26	Alternativamente, na remota hipótese de a contribuição não ser acatada, propõe-se, ao menos, que o Poder Concedente indique o custo das licenças referentes ao uso de propriedade intelectual.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 26	<b>Justificativa:</b> A contribuição justifica-se como uma premissa à execução do contrato de concessão, na medida em que a Concessionária precisa ter acesso a tais licenças.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 27.2	<b>Contribuição:</b> o Contrato prevê revisões ordinárias no 3º e no 7º ano do Contrato. Os parâmetros são um tanto subjetivos e podem dar margem a discussão, reduzindo, por exemplo, os ganhos de eficiência que a Concessionária possa ter legitimamente gerado (em oposição a ganhos de eficiência decorrentes de fatores meramente externos).
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 27.2	<b>Justificativa:</b> Avaliar se é o caso de ajustar a redação no sentido de fazer referência a parâmetros mais objetivos, tanto para a determinação das novas obrigações e remuneração, quanto para a revisão dos Indicadores de Desempenho. Outra possibilidade seria incluir que as partes poderão ser assistidas por consultores técnicos nesse processo de revisão, com cláusula nesse sentido: " <i>As PARTES poderão ser assistidas por consultores técnicos de qualquer especialidade no curso do processo de revisão.</i> "
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.2	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 29.2, de forma que ela passe a vigorar com a seguinte redação:

ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO	Sugestão	Cláusula 29.2	<p>"29.2. Riscos Assumidos pela Concessionária. São riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA, que não ensejam a revisão da presente CONCESSÃO, desde que não causados pelo Poder Concedente ou por qualquer outra pessoa física ou jurídica a ele vinculada, bem como terceiros não relacionados à Concessionária ou decorrentes de EVENTOS EXTRAORDINÁRIOS:</p> <p>i. Custos excedentes relacionados aos SERVIÇOS objeto da CONCESSÃO, desde que causados por EVENTOS ORDINÁRIOS;</p> <p>ii. Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos nos ANEXOS, salvo no caso de atraso causado pelo PODER CONCEDENTE e/ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ele vinculada – como contratados responsáveis pelas obras civis e pelo fornecimento de ônibus - e/ou por eventos extraordinários;</p> <p>iii. Prejuízo, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos BENS REVERSÍVEIS, exceto quando decorrentes de EVENTOS EXTRAORDINÁRIOS e desde que comprovada a omissão e / ou negligência da concessionária;</p> <p>iv. Contratação dos FINANCIAMENTOS;</p> <p>v. Aumento ordinário do custo de capital, inclusive os resultantes de aumentos das taxas de juros;</p> <p>vi. Variação ordinária das taxas de câmbio;</p> <p>vii. Incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que ocorram durante a implantação e operação da CONCESSÃO;</p> <p>viii. Prejuízos causados a terceiros, pela CONCESSIONÁRIA ou seus administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviços ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas pela CONCESSÃO;</p> <p>ix. Ocorrência de greves ou paralisações de empregados da CONCESSIONÁRIA que não sejam no âmbito de greves nacionais ou regionais, ou a interrupção ou falha no fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados, ressalvados sempre as hipóteses de Força Maior e eventos escusáveis, na forma da Cláusula 29.3;</p> <p>x. Não obtenção do retorno econômico previsto pela CONCESSIONÁRIA;</p> <p>xi. Obtenção de licenças, permissões e autorizações necessárias à execução do objeto do CONTRATO;</p> <p>xii. Prejuízos decorrentes da gestão ineficiente do objeto do CONTRATO; e</p> <p>xiii. Ocorrência de dissídio, acordo ou convenção coletiva de trabalho".</p>
ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO	Sugestão	Cláusula 29.2	<p><b>Justificativa:</b> De acordo com a teoria do equilíbrio econômico-financeiro, a qual foi expressamente recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro, as concessionárias de serviço público apenas devem assumir a álea ordinária dos riscos a ela delegados.</p>
ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO	Sugestão	Capítulo III – Obrigações das Partes	<p><b>Contribuição:</b> Propomos a inclusão de uma matriz de alocação de riscos com a definição clara das responsabilidades e riscos a serem incorridos pelo Poder Concedente e pela Concessionária.</p>
ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO	Sugestão	Capítulo III – Obrigações das Partes	<p><b>Justificativa:</b> A não disciplina de maneira clara e objetiva das obrigações do Poder Concedente e Concessionária poderá causar questionamentos e divergências entre Concessionária e Poder Concedente durante a execução contratual, ensejando insegurança e, deste modo, aumentando os custos de transação</p>
ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO	Sugestão	Cláusula 29.3	<p><b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 29.3, de forma que ela passe a vigorar com a seguinte redação:</p>
ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO	Sugestão	Cláusula 29.3	<p>"29.3. Eventos Escusáveis. Desde que não causados pela própria CONCESSIONÁRIA e ressalvados os eventos de Força Maior a serem disciplinados pela cláusula 29.4, são considerados escusáveis os seguintes eventos, sem prejuízo de outros identificados no caso concreto, cujos efeitos econômico-financeiros devem ser suportados pela CONCESSIONÁRIA na proporção de 60% (sessenta por cento), devendo os outros 40% (quarenta por cento) ser suportados pelo PODER CONCEDENTE, ficando a Concessionária desonerada de responsabilidade ou penalidades pela falha ou interrupção total ou parcial dos Serviços em decorrência de tais eventos:</p>

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.3	<i>i. Interrupção ou falha de serviços prestados pelas prestadoras de serviços públicos, tais como fornecimento de energia e telecomunicações;</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.3	<i>ii. Falha ou interrupção no fornecimento de combustível que afete os SERVIÇOS."</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.3	<b>Justificativa:</b> De forma geral, entende-se que os riscos no âmbito de um contrato de concessão ou de PPP devem ser alocados à parte que possa melhor geri-los e suportá-los de forma mais eficiente. Isto porque alocar riscos para a parte que pode suportá-los a um custo mais baixo gera grandes economias para o setor público e o privado. Considerando o caráter dos eventos escusáveis acima elencados – hipótese de fato de terceiro – a Concessionária não pode assumir integralmente este risco. Dessa forma, entendemos que o modelo que se mostra mais adequado ao caso concreto é o compartilhamento dos efeitos econômico-financeiros decorrentes destes riscos entre a concessionária e o poder concedente na proporção 60%/40% respectivamente. É fundamental também esclarecer que eventos que se qualifiquem como Força Maior ou Caso Fortuito serão disciplinados separadamente segundo a cláusula 29.4.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.3.2	<b>Contribuição:</b> Propomos que a identificação do caráter escusável de eventos que impactem a execução contratual deve ser realizada por parte do Verificador, o qual, além de ser tecnicamente competente para tanto, pode emitir uma opinião isenta. Dessa forma, propomos que a redação da cláusula 29.3.2 passe a observar a seguinte:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.3.2	<i>"29.3.2. Caso o VERIFICADOR reconheça o evento como escusável, o PODER CONCEDENTE isentará a CONCESSIONÁRIA, durante o prazo por ele determinado, do cumprimento das obrigações contratuais afetadas pelo evento escusável ("Período de Tolerância"). Durante o Período de Tolerância, o PODER CONCEDENTE não poderá declarar a caducidade do CONTRATO ou iniciar os procedimentos previstos para tanto".</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.3.2	<b>Justificativa:</b> É fundamental que o reconhecimento de um evento escusável esteja lastreado em uma opinião técnica e isenta, a qual pode ser perfeitamente expedida pelo Verificador. Tal sistemática proporciona segurança jurídica, princípio indispensável a contratos de execução de longo prazo, como é o caso em apreço.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.4.1.	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 29.4.1, de forma que ela passe a vigorar com a seguinte redação:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.4.1.	<i>"29.4.1. Na ocorrência de caso fortuito ou de força maior, cujas consequências não sejam cobertas por seguro, haverá, conforme aplicável, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, visando à neutralização de danos diretos, ou a extinção da CONCESSÃO, observado o disposto nas Cláusulas 41 - "ADVENTO DO TERMO CONTRATUAL" e 45 - "ENCAMPACÃO". A extinção poderá ocorrer desde que comprovado pela PARTE que solicitar a extinção que:</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.4.1.	<i>i. As medidas razoavelmente aplicáveis para remediar os efeitos do evento foram tomadas; e</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.4.1.	<i>ii. A manutenção do CONTRATO é impossível ou é inviável nas condições existentes ou é excessivamente onerosa (representa um percentual significativo em relação ao VALOR DO CONTRATO)."</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.4.1.	<b>Justificativa:</b> A exclusão da menção a "as PARTES acordarão se" se justifica na medida em que esse procedimento não é acordado pelas Partes; a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato para a recomposição de danos diretos na ocorrência de caso fortuito ou de força maior, cujas consequências não sejam cobertas por seguro deve ser automática, como regra geral, não dependendo de acordo. Deve-se prestigiar o princípio geral de alocação dos riscos à parte que possa melhor suportá-los ou gerenciá-los. Daí porque a Concessionária deve assumir o risco de Força Maior somente até o limite dos riscos que sejam seguráveis.

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.4.3.	<b>Contribuição:</b> Recomenda-se a inclusão de uma nova cláusula no Contrato, conforme segue:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.4.3.	"29.4.3. Os eventos escusáveis não serão, para os fins deste Contrato, considerados força maior ou caso fortuito, devendo ser regulados exclusivamente pelo disposto na Cláusula 29.3 e respectivas subcláusulas."
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.4.3.	<b>Justificativa:</b> É importante que não haja contradições ou conflitos entre as disposições contratuais, especialmente em relação a eventos que poderiam, na falta de esclarecimento, ser considerados tanto eventos escusáveis, quanto eventos de força maior.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.5	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 29.5 bem como do percentual de variação, de forma que ela passe a vigorar com a seguinte redação:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.5	"29.5. Variação do preço do óleo diesel. Nos termos do art. 508 do RGCAF, caso haja variação do "Número índice de óleo diesel publicado pela FGV; IPA-EP-DI Óleo diesel; Nº da Série: 1416796" no patamar mínimo de 10% (dez por cento) para mais ou para menos, o percentual de variação que exceder 5% (cinco por cento) será aplicado à TARIFA DE REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO a ser paga a CONCESSIONÁRIA no período de apuração semanal imediatamente subsequente à variação, na proporção de seu peso na fórmula paramétrica descrita na subcláusula "28.4 - Reajustamento da TARIFA DE REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO, sem que seja necessário aguardar, portanto, a próxima data de reajustamento ordinário".
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 29.5	<b>Justificativa:</b> A redação original da cláusula não estava suficientemente clara. A delimitação do período de aplicação da variação do preço do óleo diesel se justifica na medida em que cria maior segurança na execução contratual. A não disciplina de maneira clara e objetiva desse procedimento poderá causar questionamentos e divergências entre Concessionária e Poder Concedente durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 30.1.1	<b>Contribuição:</b> Propõe-se a exclusão do termo "preferencialmente" na cláusula 30.1.1, e, em contrapartida, o aumento do prazo, de forma que ela passe a vigorar com a seguinte redação:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 30.1.1	"30.1.1. A PARTE pleiteante deverá identificar o evento de desequilíbrio e comunicar a outra PARTE em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias contados de sua materialização, com vistas a resguardar a contemporaneidade das relações contratuais, bem como possibilitar o adequado manejo das consequências do evento causador do desequilíbrio".
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 30.1.1	<b>Justificativa:</b> A exclusão do termo "preferencialmente" é indispensável à aplicação do efeito de preclusão almejado pela cláusula 30.1.2. De outro lado, 90 (noventa) dias pode ser um prazo insuficiente para que os efeitos de um evento de desequilíbrio possam ser devidamente identificado e mensurado.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 30.6	<b>Contribuição:</b> Propõe-se que o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão seja pautado, apenas e tão somente, nas premissas da proposta comercial, afastando-se, assim, a aplicação subsidiária das premissas do EVTEA a processos de reequilíbrio. Nesse sentido, propõe-se exclusão da parte final da cláusula 30.6, indicada a seguir: "tendo como referência adicional a margem operacional apresentada pelo PODER CONCEDENTE".

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 30.6	<b>Justificativa:</b> O edital, na cláusula 24.2.2, exige que a Proposta Econômica seja acompanhada de uma memória de cálculo, que, por sua vez, serviria de base para eventuais reequilíbrios de fluxo de caixa original, sendo subsidiariamente aplicáveis as premissas do EVTEA da licitação, nos termos da cláusula 30.6. Ocorre que a aplicação de dois conjuntos distintos de premissas econômicas a um processo de reequilíbrio pode ocasionar diversos conflitos, razão pela qual se propõe a vinculação apenas e tão somente das premissas da proposta comercial.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 30.6.4	<b>Contribuição:</b> Propomos que a taxa de desconto real para fins de cálculo do valor presente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seja a taxa contemplada pela Concessionária em sua Proposta Econômico-Financeira, ou, em último caso, a Taxa Selic/CDI.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 30.6.4	<b>Justificativa:</b> A taxa de desconto atualmente indicada – a saber, a Taxa Social de Desconto para Infraestrutura de 8,5% (oito e cinco décimos por cento), conforme Nota Técnica SEI nº 19911/2020/ME publicada pelo Ministério da Economia em 22 de maio de 2020 – está defasada e a sua utilização não vai ao encontro das melhores práticas em licitações semelhantes.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 31	<b>Contribuição:</b> Propomos que, para a oferta de direitos emergentes da CONCESSÃO para fins de contratação de financiamentos pela Concessionária, não haja necessidade de anuência prévia do Poder Concedente.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 31	<b>Justificativa:</b> A contribuição justifica-se pelo princípio da autonomia da Concessionária no âmbito dos contratos de concessão.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 32.5(i)	<b>Contribuição:</b> Propomos a alteração da redação da Cláusula 32.5 (i), de forma que ela passe a vigorar com a seguinte redação:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 32.5(i)	<i>"32.5. Prerrogativas do Poder Concedente na Fiscalização. O PODER CONCEDENTE poderá, sem prejuízo das demais prerrogativas previstas neste CONTRATO:</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 32.5(i)	<i>i. Determinar a interrupção imediata da prestação do SERVIÇO quando sua prestação ou execução coloque em risco a vida ou a integridade física de USUÁRIOS, de bens públicos ou de terceiros, observadas as hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO;"</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 32.5(i)	<b>Justificativa:</b> Tal previsão já nos parece implícita ao longo do Contrato. Trata-se apenas de um esclarecimento adicional, visando dar maior consistência entre as cláusulas.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 33.1.1	<b>Contribuição:</b> Propomos que o prazo seja estendido para 2 dias úteis.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 33.1.1	<b>Justificativa:</b> Proporcionar tempo hábil para a Concessionária realizar o pagamento.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 33.1.2	<b>Contribuição:</b> Propomos que o prazo seja estendido para 1 (uma) semana.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 33.1.2	<b>Justificativa:</b> Proporcionar tempo hábil para a Concessionária recontratar o seguro garantia, que está longe de ser algo simples, haja vista que demanda uma interface com corretoras e seguradoras.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	34.5	<b>Contribuição:</b> Propomos que sejam disponibilizadas informações acerca dos contratos de seguros vigentes no presente momento, incluindo os valores dos itens segurados.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	34.5	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	<b>Contribuição:</b> Propomos uma ampla revisão da cláusula 35.2 do Contrato, a fim de disciplinar um procedimento de contratação do Verificador, função que não deve ser exercida por servidores municipais. Dessa forma, propomos a inclusão da seguinte cláusula quanto à contratação do Verificador Independente:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	"35.2. A CONCESSIONÁRIA deverá contratar VERIFICADOR devidamente qualificado como organismo de avaliação técnica e independente de conformidade.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	35.2.1 A atuação do VERIFICADOR junto ao PODER CONCEDENTE pressupõe o cumprimento dos seguintes requisitos, além de outros que venham a ser previstos em regulamentação própria:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	(i) não estar submetido à liquidação, à intervenção ou ao Regime de Administração Temporária – RAET, à falência ou à recuperação judicial;
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	(ii) não ser PARTE RELACIONADA à CONCESSIONÁRIA, nem controlado pelo PODER PÚBLICO;
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	35.2.2 A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar lista tríplice de VERIFICADORES, em ordem de preferência, para homologação pelo PODER CONCEDENTE.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	(i) O PODER CONCEDENTE poderá vetar os indicados no âmbito da lista tríplice com base em decisão fundamentada, tendo em vista o seu histórico de relacionamento e potencial conflito de interesses.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	35.2.3 O VERIFICADOR INDEPENDENTE terá prazo de atuação máximo e improrrogável de 5 (cinco) anos, sem possibilidade de recondução.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	(i) Até 3 (três) meses antes do fim do prazo de que trata a subcláusula acima, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar nova lista tríplice ao PODER CONCEDENTE.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	35.2.4 As providências e os custos necessários para a realização das atividades do VERIFICADOR, de inspeção, e eventuais correções de não conformidades, serão de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, não sendo objeto de reequilíbrio econômico-financeiro.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	35.2.5 As entregas efetuadas pelo VERIFICADOR não elidem ou limitam os poderes e as competências fiscalizatórias e regulatórias do PODER CONCEDENTE, e a sua aceitação não vincula a análise e a decisão do PODER CONCEDENTE.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	35.2.6 Os certificados, relatórios e produtos decorrentes da atuação do VERIFICADOR serão reportados ao PODER CONCEDENTE, que promoverá a ampla divulgação aos usuários e demais interessados.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	35.2.7 O PODER CONCEDENTE, sem prejuízo da observância dos procedimentos e competências regimentais, poderá utilizar os relatórios do VERIFICADOR para amparar atividades de fiscalização, reprogramação de investimentos, cálculo dos fatores tarifários, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cálculo da utilização de verbas contratuais e indenizações, e outras finalidades compatíveis com os produtos contratados.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	35.2.8 À CONCESSIONÁRIA será assegurado o direito de acesso aos relatórios e produtos entregues pelo VERIFICADOR.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	35.2.9 Qualquer cidadão ou entidade poderá apresentar divergências, baseadas em parecer fundamentado, em relação aos relatórios emitidos pelo VERIFICADOR, devendo o PODER CONCEDENTE apurar a veracidade e fidelidade das informações prestadas com base em verificação própria.

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	<i>35.2.10 Constatada qualquer irregularidade, deficiência na prestação de serviço pelo VERIFICADOR, perda de requisitos contratuais ou regulamentares, ou perda de credenciamento como organismo acreditado, o PODER CONCEDENTE determinará a sua substituição pela CONCESSIONÁRIA.</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	<i>35.2.11 O PODER CONCEDENTE poderá, motivadamente, recusar certificado de inspeção ou relatório emitido por VERIFICADOR que esteja impedido de atuar perante o PODER CONCEDENTE.</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	<i>35.2.12 Eventual interesse da CONCESSIONÁRIA em rescindir o contrato com o VERIFICADOR deverá ser submetido previamente à manifestação do PODER CONCEDENTE, com a apresentação dos respectivos fundamentos e indicação de lista tríplice para aprovação de novo VERIFICADOR.</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	<i>35.2.13 Mediante decisão do PODER CONCEDENTE, o VERIFICADOR que infringir normas técnicas, as normas de boas práticas e a regulamentação do PODER CONCEDENTE, observado o direito ao contraditório e à ampla defesa, ficará impedido de atuar perante o PODER CONCEDENTE por até 5 (cinco) anos.</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	<i>35.2.14 Eventual comprovação de conluio importará em sanções administrativas para a CONCESSIONÁRIA, alcançando suas PARTES RELACIONADAS.</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	<i>35.2.15 Diante da situação descrita na subcláusula acima, ou de suspeitas de fraudes, deverá ser informado o órgão acridor para as devidas providências, além do encaminhamento de informações aos órgãos competentes para possíveis cominações cíveis e criminais no âmbito judicial.</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	<i>35.2.16 O impedimento previsto nesta subcláusula será estendido às pessoas físicas que, em nome do organismo VERIFICADOR, atuaram diretamente na inspeção com violação a normas técnicas, normas de boas práticas e à regulamentação do PODER CONCEDENTE."</i>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 35.2	<b>Justificativa:</b> O procedimento de contratação do Verificador precisa ser objetivo e bem delimitado. A medida está de acordo com as melhores práticas em licitações semelhantes, em especial aquelas do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, no qual o Verificador está sujeito à Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 37 e 38.11	<b>Contribuição:</b> Sugerimos a inclusão de períodos de cura (mínimo de 15 dias) para cada uma das infrações do Anexo I.11 – QUADRO DE INFRAÇÕES.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 37 e 38.11	<b>Justificativa:</b> A concessão de um período de cura à Concessionária, baseada na premissa da boa-fé, proporciona maior eficiência na gestão contratual, na medida em que concede à Concessionária a possibilidade de remediar eventuais imperfeições/falhas na prestação dos serviços de forma célebre.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38	<b>Contribuição:</b> Com relação às penalidades administrativas, proponemos que os valores passem a ser indexados ao valor da tarifa por quilômetro, e não ao valor do contrato, cuja indexação proporciona penalidades notadamente desproporcionais. Propomos que os valores das penalidades sejam definidos a priori e estejam sujeitos a um limite máximo (cap) para cada tipo de penalidade. Adicionalmente, proponemos que seja estabelecido um cap geral que abarque todas as penalidades.

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38	<b>Justificativa:</b> De acordo com a experiência nos demais setores de infraestrutura, a previsão de sanções desproporcionais (como aquelas previstas no Contrato com percentual do Valor do Contrato e incidindo em bases diárias e cumulativas com outras penalidades), além de violar os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, não representa um impedimento ao cometimento de infrações administrativas. Muito pelo contrário: percebe-se, na verdade, uma significativa perda de eficácia das sanções administrativas, na medida em que as concessionárias passam a suspender a sua exigibilidade por meio de medidas judiciais, conforme se pode observar nas decisões monocráticas proferidas no âmbito dos processos nº 1023992-36.2022.4.01.0000, nº 0086443-80.2014.4.01.3400, nº 0030901-24.2016.4.01.0000 no Tribunal Regional Federal da 1ª Região.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38	Ademais, observa-se que, em outras concessões do setor de transportes, a indexação das penalidades é feita com relação à tarifa cobrada dos usuários, o que pode ser observado, por exemplo, nos normativos e contratos celebrados pela Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo, conforme se pode observar no Regulamento de Sanções e Multas estabelecido pela Portaria SMT Nº 87/2018 e nos contratos de concessão nº 020/19, 029/19 e 039/19, e nos documentos da licitação promovida pelo Estado de São Paulo para delegação dos serviços de transporte coletivo metropolitano.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.1.1, Anexo I.6 e Anexo I.11	<b>Contribuição:</b> Propomos que não seja permitida a cumulação das penalidades previstas nos itens (i) a (iv) com eventuais multas contratuais. Neste mesmo sentido, propomos que não seja permitida a cumulação de multa e desconto nos índices de desempenho sobre um mesmo evento. <b>Justificativa:</b> Preservação do princípio ne bis in idem, que determina que jamais alguém pode ser punido duas vezes pelo mesmo fato.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.3	<b>Contribuição:</b> Propõe-se a disciplina de aplicação de circunstâncias atenuantes e agravantes, razão pela qual se propõe a inclusão do item "iv" à cláusula 38.3, nos seguintes termos:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.3	"38.3. [...] e (iv) outras circunstâncias agravantes ou atenuantes, incluindo, sem limitação, os antecedentes do agente".
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.3	<b>Justificativa:</b> Preservação do princípio da dosimetria da pena, assim como do art. 22, par. 2º da Lei de Introdução ao Direito Brasileiro.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.3.2	<b>Contribuição:</b> Com relação à cláusula 38.3.2, propõe-se a seguinte redação:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.3.2	"38.3.2. Para efeito de totalização das penalidades disciplinadas na cláusula 30.3.1 e tipificadas no anexo I.11, deverá ser considerado o somatório dos eventos averiguados, respeitando-se o limite mensal de até 0,1% sobre o valor do CONTRATO".
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.3.2	<b>Justificativa:</b> A substituição da expressão "multa por inadimplemento parcial" pelas penalidades disciplinadas na cláusula 30.3.1 e tipificadas no anexo I.11 facilita a interpretação contratual, garantindo-se, assim, segurança jurídica.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.3	<b>Contribuição:</b> Propõe-se a disciplina de aplicação de circunstâncias atenuantes e agravantes, razão pela qual se propõe a inclusão do item "iv" à cláusula 38.3, nos seguintes termos:
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.3	"38.3. [...] e (iv) outras circunstâncias agravantes ou atenuantes, incluindo, sem limitação, os antecedentes do agente".
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.3	<b>Justificativa:</b> Preservação do princípio da dosimetria da pena, assim como do art. 22, par. 2º da Lei de Introdução ao Direito Brasileiro.

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.7	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que sejam indicadas, de forma específica, as normas municipais responsáveis por regular os procedimentos de imposição de multas mencionado na Cláusula 38.7.</p> <p><b>Justificativa:</b> Segurança jurídica e previsibilidade aos Licitantes quanto aos procedimentos de imposição de multas.</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.9.1	<p><b>Contribuição:</b> Propomos a revisão da redação da Cláusula 38.9.1 de forma a prever o caráter compensatório das multas. Adicionalmente, propomos que os valores pagos pela Concessionária a título de multas sejam parcialmente revertidos para os usuários, contribuindo com a modicidade tarifária.</p> <p><b>Justificativa:</b> Preservação do princípio ne bis in idem, que determina que jamais alguém pode ser punido duas vezes pelo mesmo fato; e assegurar, àqueles que tenham sofrido o prejuízo pelo cometimento da infração, a possibilidade de serem beneficiados pela aplicação da sanção administrativa, evitando-se, assim, que os recursos das multas sejam destinados apenas ao Erário municipal, em que poderá perder a sua finalidade inicial.</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.12	<p><b>Contribuição:</b> Propõe-se a inclusão de uma cláusula que discipline a substituição de penalidades administrativas por meio da celebração de termos de ajustamento de conduta (acordos substitutivos).</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 38.12	<p><b>Justificativa:</b> A celebração de TACs se justifica na medida em que as sanções podem ser substituídas por novos investimentos, o que tende a ser mais vantajoso ao atendimento do interesse público e aos usuários, que passarão a ter acesso aos benefícios da sanção administrativa.</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 41; 42.2. e 43.6 (ii)	<p><b>Contribuição:</b> Entendemos que em um cenário no qual haja a extinção antecipada do contrato de concessão por encampação, além do pagamento, pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA, de indenização dos investimentos não amortizados, deve ser prevista também a compensação pelas multas aplicadas e prejuízos incorridos pela CONCESSIONÁRIA decorrentes da rescisão antecipada de contratos com fornecedores e empregados, bem como o pagamento à CONCESSIONÁRIA dos lucros cessantes. Dessa forma, propomos que a Cláusula 42.2 passe a vigorar com a seguinte redação:</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 41; 42.2. e 43.6 (ii)	<p><i>"42.2. Indenizações Devidas em caso de Encampação. No caso de extinção do CONTRATO pela causa indicada nesta Cláusula, o PODER CONCEDENTE deverá realizar para a CONCESSIONÁRIA o pagamento da indenização relativa às 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, bem como compensação pelas multas e prejuízos decorrentes da rescisão antecipada de contratos com fornecedores e empregados e lucros cessantes."</i></p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusulas 41; 42.2. e 43.6 (ii)	<p><b>Justificativa:</b> Em conformidade com o que já prevê a Lei nº 8.987/95, é indispensável que a Concessionária seja indenizada integral e plenamente no caso de término antecipado provocado pelo Poder Concedente (i.e. encampação ou rescisão).</p>

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 44	<p><b>Contribuição:</b> Entendemos que em um cenário no qual haja a extinção antecipada do contrato de concessão por rescisão de iniciativa da CONCESSIONÁRIA, além do pagamento, pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA, de indenização dos investimentos não amortizados, deve ser prevista também a compensação pelas multas aplicadas e prejuízos incorridos pela CONCESSIONÁRIA decorrentes da rescisão antecipada de contratos com fornecedores e empregados, bem como o pagamento à CONCESSIONÁRIA dos lucros cessantes. Dessa forma, propomos propomos a inclusão de Cláusula 44.4 com a seguinte redação:</p> <p>"44.4. Indenizações Devidas em caso de rescisão pela CONCESSIONÁRIA ou mútuo acordo. No caso de extinção do CONTRATO pela causa indicada nesta Cláusula, o PODER CONCEDENTE deverá realizar para a CONCESSIONÁRIA o pagamento da indenização relativa às 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, bem como compensação pelas multas e prejuízos decorrentes da rescisão antecipada de contratos com fornecedores e empregados e lucros cessantes."</p> <p><b>Justificativa:</b> Em conformidade com o que já prevê a Lei nº 8.987/95, é indispensável que a Concessionária seja indenizada integral e plenamente no caso de término antecipado provocado pelo Poder Concedente (i.e. rescisão).</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 45.1.	<p><b>Contribuição:</b> Propomos ajuste na redação da Cláusula 45.1 de forma que somente a falência da Concessionária seja hipótese de término antecipada do Contrato de Concessão (mas não a recuperação judicial e extrajudicial). Dessa forma, propomos que a Cláusula 45.1 passe a vigorar com a seguinte redação:</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 45.1.	<p><i>"Extinção da Concessão. A CONCESSÃO poderá ser extinta caso a CONCESSIONÁRIA tenha a sua falência decretada."</i></p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 45.1.	<p><b>Justificativa:</b> Para garantir segurança jurídica à execução contratual, e com o objetivo de não serem inviabilizadas eventuais medidas de recuperação da Concessionária, o que afrontaria o interesse público disciplinado pela Lei nº 11.101/05, é fundamental que o pedido de recuperação judicial e extrajudicial, por si só, não figure como hipótese de término antecipado do contrato de concessão.</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 47	<p><b>Contribuição:</b> De acordo com as melhores práticas já consolidadas em concessões, é fundamental que seja incluída a arbitragem como forma de resolução de disputas no âmbito do contrato de concessão, para o que indicamos o Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC) como competente para administrar controvérsias submetidas à arbitragem, em conformidade com as regras de tal instituição.</p>
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Cláusula 47	<p><b>Justificativa:</b> A inclusão deste item é justificada na medida em que assegura meio de resolução de disputas mais célere e eficiente.</p>
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Tabela 1	<p><b>Contribuição:</b> Propomos que a Concessionária possa optar por substituir a contratação de seguro específico de casco da frota por qualquer outro tipo de seguro que garanta a mesma finalidade.</p>
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Tabela 1	<p><b>Justificativa:</b> A contratação desse tipo de seguro não é uma praxe do mercado, o que torna essa obrigação excessivamente onerosa à Concessionária. Paralelamente a isso, a possibilidade de substituição por outro seguro que garanta a mesma finalidade vai de encontro com o princípio da autonomia da concessionária no âmbito dos contratos de concessão.</p>
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 1.3	<p><b>Contribuição:</b> Propomos a inclusão de uma lista de responsabilidades da Concessionária SBD e a Concessionária, em especial quanto aos processos de transferência dos recostos, seguro do numerário e fechamento de caixa.</p>

<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Item 1.3	<b>Justificativa:</b> A não disciplina de maneira clara e objetiva das obrigações da Concessionária do SBD e Concessionária poderá causar questionamentos e divergências entre Concessionária e Poder Concedente durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 2	<b>Contribuição:</b> Propomos que durante o PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO seja realizada auditoria técnica, por uma entidade técnica e independente ("CERTIFICADORA INDEPENDENTE"), a fim de identificar passivos e/ou irregularidades ambientais relacionados às garagens, terminais, estações e frota cujo fato gerador tenha se materializado / se materializem até o final do PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO. Nesse sentido, propomos que a CERTIFICADORA INDEPENDENTE seja responsável, dentre outras tarefas, pela realização de vistorias e relatórios acerca dos passivos e/ou irregularidades ambientais detectadas.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 2	<b>Justificativa:</b> A realização da auditoria técnica e especializada no PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO para fins de identificação dos passivos e/ou irregularidades ambientais relacionados às garagens, terminais, estações e frota contribui para a divisão de responsabilidades, entre PODER CONCEDENTE e CONCESSIONÁRIA, de arcar com os custos decorrentes de tais passivos e/ou irregularidades. Adicionalmente, importa salientar que no setor de rodovias têm sido previstas auditorias dessa natureza, justamente para evitar a concretização de riscos de interface. Confira-se, neste sentido, o contrato ARTESP nº 409/2020 (Eixo-SP).
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 2.1	<b>Contribuição:</b> Propomos que, durante o PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO seja realizada pela CERTIFICADORA INDEPENDENTE, um inventário de recebimento das instalações da garagem, com identificação e documentação das instalações e seu estado, de forma a separar as ações que decorrerão do estado da infraestrutura quando recebida daquela que decorra das atividades posteriores da Concessionária.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Item 2.1	<b>Justificativa:</b> A realização da do inventário no PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO mitiga possibilidade de discussões ao longo da execução contratual e reduz custos de transação.
<b>ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO</b>	Sugestão	Item 2.1	Adicionalmente, importa salientar que no setor de rodovias têm sido previstas auditorias dessa natureza, justamente para evitar a concretização de riscos de interface. Confira-se, neste sentido, o contrato ARTESP nº 409/2020 (Eixo-SP).
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 2.1	<b>Contribuição:</b> Sugerimos que sejam disponibilizados os projetos das garagens a serem construídas (novas) e reformadas.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 2.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 3.1	<b>Contribuição:</b> Propomos que no quando do recebimento da frota pelo Poder Concedente, a CERTIFICADORA INDEPENDENTE realize uma vistoria a fim de analisar estado da frota, identificando os custos de reparação ou manutenção decorrentes do estado da frota. Ao final da auditoria, a CERTIFICADORA INDEPENDENTE será responsável por realizar uma ficha de cada veículo indicando o estado da frota, os km rodados e outras informações relevantes.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 3.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 3.3	<b>Contribuição:</b> Sugerimos que sejam disponibilizados os programas de manutenção.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 3.3	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.

<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 3.5	<b>Contribuição:</b> Propomos que sejam disponibilizados os contratos e condições de garantia da frota, para identificação do escopo de manutenção que tem sido proporcionado à frota.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 3.5	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 4	<b>Contribuição:</b> Propomos a inclusão de uma lista de responsabilidades do Poder Concedente e Concessionária em relação ao planejamento, execução e monitoramento da operação.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 4	<b>Justificativa:</b> A não disciplina de maneira clara e objetiva das obrigações do Poder Concedente e Concessionária poderá causar questionamentos e divergências entre Concessionária e Poder Concedente durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 4.2.1	<b>Contribuição:</b> Propomos que, em um cenário no qual uma mesma Concessionária adjudique os 3 (três) lotes, ela arque individualmente com os custos decorrentes da operação do centro de controle operacional (CCO). Em um cenário no qual cada lote seja adjudicado por uma Concessionária diferente, propomos a criação de um comitê responsável pela gestão financeira e governança do CCO, sendo que a composição desse comitê dar-se-ia por representantes das 3 (três) concessionárias e do Poder Concedente.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 4.2.1	<b>Justificativa:</b> A proposta justifica-se em razão da dificuldade prática de divisão dos cursos.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 4.3	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja objetivamente especificado que a remuneração das viagens extras será realizada com base na tarifa prevista no contrato de concessão.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 4.3	<b>Justificativa:</b> A não menção expressa do cálculo da remuneração poderá causar questionamentos e divergências entre Concessionária e Poder Concedente durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.2.2	<b>Contribuição:</b> Sugerimos que o tempo máximo entre identificação de incidente e início de atendimento seja correspondente ao intervalo entre viagens do período da ocorrência.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.2.2	<b>Justificativa:</b> Prever parâmetros para assegurar a prestação adequada do serviço público aos usuários.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	<b>Contribuição:</b> Sugerimos que a redação do item 5.6.2 seja clara e objetiva no sentido de determinar que a responsabilidade pela instalação e manutenção dos validadores nas Estações e Terminais é da Concessionária do SBD.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	<b>Justificativa:</b> A não disciplina de maneira clara e objetiva das obrigações da Concessionária do SBD poderá causar questionamentos e divergências entre Concessionária, Poder Concedente e Concessionária do SBD durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja objetivamente indicado um tempo máximo para que a SBD realize a manutenção técnica e providencie o reparo ou a troca gratuita dos equipamentos ou peças que eventualmente tenham sofrido desgaste.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	<b>Justificativa:</b> A não definição <i>a priori</i> do tempo máximo poderá causar questionamentos e divergências entre Concessionária, Poder Concedente e Concessionária do SBD durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	<b>Contribuição:</b> Sugerimos que seja excluída a hipótese "quando equipamentos estiverem com os lacres violados do item 5.6.2", de forma que o trecho passe a vigorar com a seguinte redação:

<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	"Durante todo o período da <b>CONCESSÃO DO SBD</b> , a <b>CONCESSIONÁRIA DO SBD</b> obriga-se a realizar manutenção técnica e providenciar o reparo ou a troca gratuita dos equipamentos ou peças que sofrerem desgaste natural decorrente do uso normal da operação. Nos demais casos, exemplificados a seguir, os custos dessa manutenção serão cobrados do <b>OPERADOR</b> em preços a serem definidos pela <b>CONCESSIONÁRIA DO SBD</b> mediante prévia aprovação pelo Poder Concedente:
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	· Quando os equipamentos forem abertos, ajustados ou reparados por pessoas ou empresas não homologadas e autorizadas pela <b>CONCESSIONÁRIA DO SBD</b> ;
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	· Quando os equipamentos forem usados com software não autorizado;
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	· Quando os equipamentos não estiverem em bom estado de funcionamento operacional devido a vandalismo, roubo, furto, mau-uso, modificação não autorizada das instalações, enchentes, ação da água ou outros líquidos, fogo, destruição do veículo, impactos físicos e outros abusos ao manuseio inadequado do equipamento ou software."
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	<b>Justificativa:</b> É possível que a violação do lacre ocorra por fatores externos e não imputáveis à Concessionária e, portanto, não é correto que a Concessionária arque com estes custos.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	<b>Contribuição:</b> Excluir o trecho "A <b>MÍDIA</b> operacional também deverá considerar a gestão de acesso para os usuários que realizarem o pagamento em espécie no veículo, enquanto esta modalidade de pagamento de viagem estiver vigente."
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.6.2	<b>Justificativa:</b> A contribuição se justifica na medida em que não há pagamento a bordo.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.3	<b>Contribuição:</b> Considerando que a Concessionária do SBD deverá operar a venda de <b>CARTÕES DE TRANSPORTE</b> e recarga de <b>CRÉDITOS DE TRANSPORTE</b> em máquinas ATM e via equipamentos POS nos Terminais e Estações do SISTEMA BRT, propomos que seja objetivamente especificado que todos os custos decorrentes de problemas de bilhetagem serão arcados pela Concessionária do SBD.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 5.3	<b>Justificativa:</b> A não menção expressa às responsabilidades da Concessionária do SBD poderá causar questionamentos e divergências durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 6.2	<b>Contribuição:</b> Propomos a inclusão de redação no sentido de que em um cenário de falhas do monitoramento em razão de fatores alheios à Concessionária, poderão ser utilizados dados auxiliares de outras fontes para verificação do cumprimento da viagem
<b>Anexo I.2 - Termo de Referência</b>	Sugestão	Item 6.2	<b>Justificativa:</b> A contribuição se justifica para atender a prestação adequada do serviço.
<b>Anexo I.3 - Glossário</b>	Sugestão	Definição de Certificadora Independente	<b>Contribuição:</b> Propomos a inclusão do termo Certificadora Independente no Anexo I.3 – Glossário, conforme abaixo:
<b>Anexo I.3 - Glossário</b>	Sugestão	Definição de Certificadora Independente	"Pessoa física ou jurídica, sem vínculo com a <b>CONCESSIONÁRIA</b> e suas <b>PARTES RELACIONADAS</b> , escolhido pelo <b>PODER CONCEDENTE</b> após apresentação de lista tríplice por parte da <b>CONCESSIONÁRIA</b> , que não tenha recebido delas qualquer forma de remuneração nos 12 (doze) meses anteriores à realização de suas atividades no âmbito deste <b>CONTRATO</b> e seus <b>ANEXOS</b> e que, às expensas da <b>CONCESSIONÁRIA</b> , será responsável por realizar auditoria técnica durante o <b>PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO</b> , a fim de identificar passivos e/ou irregularidades ambientais relacionados às garagens, terminais, estações e frota cujo fato gerador tenha se materializado / se materializem até o final do <b>PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO</b> ."

<b>Anexo I.3 - Glossário</b>	Sugestão	Definição de Certificadora Independente	<b>Justificativa:</b> A realização da auditoria técnica e especializada no PERÍODO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO para fins de identificação dos passivos e/ou irregularidades ambientais relacionados às garagens, terminais, estações e frota contribui para a divisão de responsabilidades, entre PODER CONCEDENTE e CONCESSIONÁRIA, de arcar com os custos decorrentes de tais passivos e/ou irregularidades.
<b>Anexo I.3 - Glossário</b>	Sugestão	Definição de Eventos Extraordinários	Contribuição: Propomos a inclusão do termo Eventos Extraordinários no Anexo I.3 - Glossário, conforme abaixo:  "Evento que impacte o equilíbrio econômico-financeiro contratual ou que impeça o adimplemento de obrigações contratuais que se enquadre em hipóteses de caso fortuito, força maior, fato do príncipe, fato da administração, sujeição imprevista, nos termos da legislação vigente".  Justificativa: a definição de Eventos Extraordinários proposta está totalmente aderente à teoria do equilíbrio econômico-financeiro e à legislação vigente.
<b>Anexo I.3 - Glossário</b>	Sugestão	Definição de Eventos Ordinários	Contribuição: Propomos a inclusão do termo Eventos Ordinários no Anexo I.3 - Glossário, conforme abaixo:  "Evento que, apesar de impactar o equilíbrio econômico-financeiro contratual ou de impedir o adimplemento de obrigações contratuais, é previsível e a sua concretização não compromete a prestação adequada do serviço público".  Justificativa: a definição de Eventos Ordinários proposta está totalmente aderente à teoria do equilíbrio econômico-financeiro, ao regime das concessões de serviço público e à legislação vigente.
<b>Anexo I.3 - Glossário</b>	Sugestão	Definição de Licitação	Contribuição: Propomos que a definição do termo Licitação passe a observar a seguinte redação:  "O procedimento administrativo da CONCORRÊNCIA CO SMTR nº [-] - Licitação BRT Operação, que tem por objetivo selecionar a proposta mais vantajosa com vistas à CONCESSÃO objeto deste CONTRATO".  Justificativa: correção de erro de digitação
<b>Anexo I.3 - Glossário</b>	Sugestão	Definição de Verificador	Contribuição: Propomos que a definição do termo Verificador passe a observar a seguinte redação:  "Indicado pelo PODER CONCEDENTE para apuração dos INDICADORES DE DESEMPENHO e EVENTOS ESCUSÁVEIS".  Justificativa: É fundamental que o reconhecimento de um evento escusável esteja lastreado em uma opinião técnica e isenta, a qual pode ser perfeitamente expedida pelo Verificador. Tal sistemática proporciona segurança jurídica, princípio indispensável a contratos de execução de longo prazo, como é o caso em apreço.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Contribuição:</b> Sugerimos revisar a relação de estações, a fim de unificar a quantidade de cada lote.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabela 1	<b>Contribuição:</b> Sugerimos esclarecer do que se trata o Lote Zero, bem como esclarecer que não se trata de um lote a ser licitado de forma independente.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabela 1	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.

<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Contribuição:</b> Sugerimos a disponibilização da informação referente à distância entre cada uma das estações.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Contribuição:</b> Sugerimos o esclarecimento se haverá a disponibilização de outras localidades para estocagem/estacionamento da frota sem ônus à Concessionária.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Contribuição:</b> Sugerimos a disponibilização das informações de retorno / mudança de sentido dos terminais, nos casos de chegada em um sentido e partida em outro.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Contribuição:</b> Sugerimos a disponibilização das informações acerca do tempo de embarque por faixa horária em cada uma das estações.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Contribuição:</b> Sugerimos a disponibilização as informações sobre os horários exatos de pico, entre pico noturno de cada dia da semana.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 1.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 4.1.	<b>Contribuição:</b> Considerando que o intervalo de saída de um ônibus e outro deverá ser de, no máximo, 15 minutos (tempo de espera), mesmo que a ocupação seja menor do que 90%, propomos que o Poder Concedente assegure que a Concessionária faça jus a uma remuneração mínima.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Item 4.1.	<b>Justificativa:</b> Há custos fixos que independem da operação dos ônibus. Desta forma, e considerando que a inclusão de uma medida dessa natureza pode contribuir com a celeridade na preservação do fluxo de caixa da Concessionária, na hipótese de concretização de algum evento extraordinário, que impeça a efetiva prestação dos serviços, propomos a inclusão dessa remuneração mínima a ser paga à Concessionária.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabela 9	<b>Contribuição:</b> Propomos que a Concessionária tenha flexibilidade para definir a garagem para aplicação da tecnologia veicular.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabela 9	<b>Justificativa:</b> A contribuição justifica-se pelo princípio da autonomia da Concessionária no âmbito dos contratos de concessão.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabela 9	<b>Contribuição:</b> Sugerimos a disponibilização da informação da capacidade de cada garagem por tecnologia veicular.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabela 9	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.

<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabela 9	<b>Contribuição:</b> Sugerimos o esclarecimento de que apenas a linha 50 utiliza a tipologia "articulado".
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabela 9	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabelas 13, 14 e 15	<b>Contribuição:</b> Propomos que a Concessionária tenha flexibilidade para definir o veículo a ser utilizado, independente da marca do veículo, respeitando a tipologia.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabelas 13, 14 e 15	<b>Justificativa:</b> A contribuição justifica-se pelo princípio da autonomia da Concessionária no âmbito dos contratos de concessão.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabela 14	<b>Contribuição:</b> Sugerimos a confirmação de que a extensão de ida e volta das linhas 70 e 71 estão corretas.
<b>Anexo I.4 - Descritivo do Sistema BRT</b>	Sugestão	Tabela 14	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.5 - PLANEJAMENTO OPERACIONAL</b>	Sugestão	Item 5.3	<b>Contribuição:</b> Tendo em vista que o item 5.3 prevê que uma reserva técnica de 10% será disponibilizada pelos fornecedores da frota, propomos <b>(i)</b> a confirmação de que este percentual estará disponível para cada tipo de ônibus em cada uma das garagens e <b>(ii)</b> o esclarecimento de como será calculada a taxa de ocupação por veículo.
<b>Anexo I.5 - PLANEJAMENTO OPERACIONAL</b>	Sugestão	Item 5.3	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Indicador de Sinistros de Trânsito	<b>Contribuição:</b> Propomos que o Indicador de Sinistros de Trânsito seja restringido a hipóteses em que a Concessionária tenha agido com culpa em sentido lato sensu, ou, ao menos, que a sua conduta tenha nexos de causalidade com a concretização do sinistro.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Indicador de Sinistros de Trânsito	<b>Justificativa:</b> a Concessionária não pode sofrer uma redução na sua remuneração em razão de sinistros que não estejam relacionados a uma conduta culposa ou que não tenham nexos de causalidade com condutas praticadas pela Concessionária.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Indicador de Quilometragem Média entre Falhas	<b>Contribuição:</b> Propomos a exclusão do indicador de quilometragem média entre falhas (IQMEF).
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Indicador de Quilometragem Média entre Falhas	<b>Justificativa:</b> O Quadro de Indicadores de Desempenho propõe a fiscalização da manutenção dos veículos por meio do IQMEF, que corresponde a uma fiscalização de resultado, e por meio do indicador de atendimento ao programa de manutenção (IAPM), que corresponde, no caso, a uma fiscalização de meio, em que o Poder Concedente verificará se a Concessionária chegou a realizar as manutenções devidas nos veículos.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Indicador de Quilometragem Média entre Falhas	Considerando a sobreposição do IQMEF em relação ao IAPM, a Concessionária pode ser duplamente punida pela mesma conduta, o que atenta contra o princípio " <i>non bis in idem</i> ".
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 1.1. - Tabela 1	<b>Contribuição:</b> Propomos a disponibilização dos níveis atuais e históricos de desempenho para cada um dos parâmetros incluídos no documento.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 1.1. - Tabela 1	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.

<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 1.3. - Tabelas 3 e 4	<b>Contribuição:</b> Sugere-se alterar a escala de pontos, com uma função linear de 0 a 100.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 1.3. - Tabelas 3 e 4	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 2.1.4. - Indicador de Satisfação dos Usuários (ISU)	<b>Contribuição:</b> Sugere-se que em um cenário no qual o ISU seja menor que 80%, a Concessionária possa realizar, após três meses, uma reavaliação do seu ISU, mediante uma nova medição, arcada exclusivamente pela Concessionária e supervisionada pelo Poder Concedente.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 2.1.4. - Indicador de Satisfação dos Usuários (ISU)	<b>Justificativa:</b> A contribuição justifica-se pela prestação adequada do serviço público.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 2.1.4. - Indicador de Satisfação dos Usuários (ISU)	<b>Contribuição:</b> Sugere-se a revisão da redação de modo a torná-la mais objetiva, especificando (i) o escopo da avaliação; (ii) a metodologia adotada para avaliação; (iii) o período/horário em que serão realizadas as pesquisas, dentre outras informações relevantes.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 2.1.4. - Indicador de Satisfação dos Usuários (ISU)	<b>Justificativa:</b> A não disciplina de maneira clara e objetiva poderá causar questionamentos e divergências entre Concessionária e Poder Concedente durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 2.2.2 - Indicador de Quilometragem Média entre Falhas (IOQMEF)	<b>Contribuição:</b> Sugere-se que seja considerado como interrupção da operação apenas as quebras que resultem em transbordo de usuários no meio da viagem, como ocorre no BRT Sorocaba.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 2.2.2 - Indicador de Quilometragem Média entre Falhas (IOQMEF)	<b>Justificativa:</b> Mitigar questionamentos e divergências durante a execução contratual, diminuindo os custos de transação.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 6.2	<b>Contribuição:</b> Propomos que o seguinte trecho seja excluído: "A climatização adequada da viagem será determinada pela temperatura medida pelo sensor de ITS dentro da cabine, conforme especificado no ANEXO I.12 - DESCRITIVO DE ITS. O OPERADOR deverá enviar a medição da temperatura para a SMTR a cada 5 minutos. Será considerado irregular uma medição em que a temperatura esteja acima do definido por resolução da SMTR. Considerando que haverá mais de um sensor por veículo, a medição da temperatura válida será a maior capturada por qualquer um dos sensores naquele minuto". Paralelamente, sugerimos a inclusão de um índice específico para o funcionamento do ar-condicionado.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 6.2	<b>Justificativa:</b> Considera-se muito complexa e sujeita a erro a medição da temperatura do ônibus continuamente para efeito de avaliação do cumprimento da viagem.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 6.2 - Tabela 8	<b>Contribuição:</b> Propomos que o seguinte trecho seja revisto: "No caso das viagens sem a climatização adequada a remuneração da viagem sofrerá um decréscimo de 20%", visto que há uma dupla penalização". Sugere-se que, se mantido o desconto, este seja menor, isto porque o valor de 20% é muito mais do que representa a economia de custos com o ar não funcionando.
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Item 6.2 - Tabela 8	<b>Justificativa:</b> Violação os princípios da razoabilidade e proporcionalidade. Além disso, pode-se colocar em risco a viabilidade da continuidade da Concessão, em situações que não deveriam gerar tal efeito extremo, gerando prejuízo ao princípio do interesse público.

<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Apêndice	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja incluída a definição de "borrachão".
<b>Anexo I.6 - Quadro de Indicadores de Desempenho</b>	Sugestão	Apêndice	<b>Justificativa:</b> Oferecer informações claras aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	-	<b>Contribuição:</b> Propomos a disponibilização de todas as especificações e documentação da frota adquirida ou em aquisição.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	-	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 3.1	<b>Contribuição:</b> Propomos a disponibilização das informações e documentos referentes às paradas/pontos de ônibus, inclusive acerca da adaptação para o alinhamento de portas para todos os tipos de veículos.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 3.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 3.4	<b>Contribuição:</b> Propomos o esclarecimento acerca da existência (ou não) de extintores de incêndio dentro dos novos veículos.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 3.4	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 5	<b>Contribuição:</b> Propomos a exclusão da menção aos validadores.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 5	<b>Justificativa:</b> Não haverá validadores dentro dos ônibus.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 5	<b>Contribuição:</b> Propomos a inclusão da previsão expressa de todos os ativos que serão entregues à futura Concessionária, incluindo os equipamentos instalados a bordo dos veículos que serão transferidos ao futuro Concessionária.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 5	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 5.2.1	<b>Contribuição:</b> Especificar expressamente que a frota de ônibus já contemplará painéis eletrônicos exteriores (frontal, lateral e traseiro)
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 5.2.1	Alternativamente, na hipótese de os ônibus não contemplarem esses painéis, indicar expressamente a qual parte competirá tal responsabilidade.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 5.2.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 6	<b>Contribuição:</b> Esclarecer nos documentos do edital
<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 6	Nosso entendimento é que para o Lote 1, os ônibus já entrarão em operação antes do início da concessão. Essas garantias começam quando o contrato de concessão começa? Ou quando os ônibus começarem a operar? Nesse segundo caso, a SMTR pode especificar a data de início de cada ônibus?

<b>Anexo I.7 - Especificação da Frota</b>	Sugestão	Item 6	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 2	<b>Contribuição:</b> Sugere-se que as licenças e alvarás pertinentes à operação e gestão das garagens já obtidas deverão ser mantidas pela Concessionária, conforme já previsto 10.2.2 do Contrato para as licenças já existentes.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 2	<b>Justificativa:</b> A obtenção antecipada das licenças e alvarás pertinentes à operação e gestão das garagens poderá gerar eficiência para que a Concessionária não dependa de procedimentos dos quais não possui controle para iniciar a operação. Ademais, algumas garagens já se encontram em operação e, portanto, já possuem as autorizações necessárias para funcionamento.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 2	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja disponibilizada a documentação referente às licenças e certificados que a Concessionária já obteve para as garagens em operação.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 2	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.1	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja disponibilizada a documentação referente aos projetos para construção de novas garagens.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.1	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja disponibilizada a documentação com todas as características das garagens, incluindo as plantas físicas e pistas de acesso.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.1	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.1 - Subestação de Alimentação de Energia	<b>Contribuição:</b> Propomos que seja disponibilizada a documentação necessária para aferir a existência de ligação à rede de distribuição de gás ou possibilidade de ligação para cada um dos depósitos?
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.1 - Subestação de Alimentação de Energia	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.1 - Tanques de combustíveis	<b>Contribuição:</b> Sugerimos a alteração do item para alocar a responsabilidade pela instalação do sistema de abastecimento para a garagem de Paciência para o Poder Concedente, de forma a uniformizar a instalação dos sistemas de abastecimento e gerar maior eficiência operacional, uma vez que o Poder Concedente irá realizar a instalação do mesmo sistema em outras garagens.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.1 - Tanques de combustíveis	<b>Justificativa:</b> De forma geral, entende-se que os riscos no âmbito de um contrato de concessão ou de PPP devem ser alocados à parte que possa melhor geri-los e suportá-los de forma mais eficiente. Isto porque alocar riscos para a parte que pode suportá-los a um custo mais baixo gera grandes economias para o setor público e o privado.

<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.1 - Detecção e combate a incêndio	<b>Contribuição:</b> Sugere-se a disponibilização das informações relativas à existência, ou não, de sistema de proteção contra incêndio nas garagens existentes, bem como a previsão expressa de que a Concessionária deverá manter os sistemas já existentes, cuidando apenas de sua manutenção.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.1 - Detecção e combate a incêndio	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.3 - Área de Manutenção e Oficinas - Compressores de Ar	<b>Contribuição:</b> Incluir informações acerca do fornecimento ou não de compressores de ar pelo Poder Concedente, bem como os quantitativos disponíveis.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.3 - Área de Manutenção e Oficinas - Compressores de Ar	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.4	<b>Contribuição:</b> Incluir informações acerca do fornecimento ou não de lavadores pela Poder Concedente, bem como os quantitativos disponíveis.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.4	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.4 - Área de pátio - Área de lavagem	<b>Contribuição:</b> Propomos que o Poder Concedente confirme que a máquina de lavar automática será disponibilizada pelo Poder Concedente. O sistema de captação a tratamento e armazenamento de água para fins de reutilização deve ser incluído com o fornecimento do lavador automático, e não deve ser de responsabilidade da Concessionária (apenas manutenção)
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.4 - Área de pátio - Área de lavagem	<b>Justificativa:</b> De forma geral, entende-se que os riscos no âmbito de um contrato de concessão ou de PPP devem ser alocados à parte que possa melhor geri-los e suportá-los de forma mais eficiente. Isto porque alocar riscos para a parte que pode suportá-los a um custo mais baixo gera grandes economias para o setor público e o privado.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.4 - Área de pátio - Área de lavagem	<b>Contribuição :</b> comunicar os layouts detalhados com as redes subterrâneas (canos e tubulações diversas, ...), pontos de conexões das utilities (água, electricidade, ...) <b>Justificativa :</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.4 - Área de pátio - Área de lavagem	<b>Contribuição :</b> comunicar o detalhe das obras realizadas com as características de qualidade <b>Justificativa :</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.
<b>Anexo I.8 - Programa Mínimo de Garagens</b>	Sugestão	Item 3.4 - Área de pátio - Área de lavagem	<b>Contribuição :</b> confirmar a presença de sistemas de recuperação (inclusive a presença de baxias de retenção subterrâneo) de água, ou óleo, ou resíduos no perímetro (posto de Diesel, lavadora, valas) e o estado de funcionamento <b>Justificativa :</b> Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.

<b>Anexo I.12 - DESCRITIVO DE ITS</b>	Sugestão	Item 3.4 - Área de pátio - Área de lavagem	<b>Contribuição</b> : providenciar a mapa de instalação e áreas de cobertura das câmeras CCTV <b>Justificativa</b> : Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.
<b>Anexo I.12 - DESCRITIVO DE ITS</b>	Sugestão	Item 3.4 - Área de pátio - Área de lavagem	<b>Contribuição</b> : confirmar as características técnicas dos equipamentos a serem instalados a bordo dos ônibus <b>Justificativa</b> : Oferecer mais informações aos licitantes para elaboração de suas propostas e, deste modo, para ampliar a competitividade no processo licitatório.
<b>Anexo I.10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações</b>	Sugestão	Item 1.2.	<b>Contribuição</b> : Propomos que sejam disponibilizados os dados de consumo e valores pagos dos últimos seis meses por unidade ou conjunto de unidades (estações/terminais).
<b>Anexo I.10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações</b>	Sugestão	Item 1.2.	<b>Justificativa</b> : Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações</b>	Sugestão	Item 4	<b>Contribuição</b> : Sugere que as responsabilidades sobre segurança sejam mais claras, elencando objetivamente os papéis e obrigações de cada ente e atuação da Concessionária.
<b>Anexo I.10 - Responsabilidades sobre Terminais e Estações</b>	Sugestão	Item 4	<b>Justificativa</b> : A não menção expressa das responsabilidades entre as partes poderá causar questionamentos e divergências durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>Anexo I.11 - QUADRO DE INFRAÇÕES</b>	Sugestão	Tabela 1. Quadro de detalhamento das Infrações	<b>Contribuição</b> : Propomos a exclusão das seguintes infrações:
<b>Anexo I.11 - QUADRO DE INFRAÇÕES</b>	Sugestão	Tabela 1. Quadro de detalhamento das Infrações	" <i>Outras infrações ao CONTRATO que não estejam estipuladas nessa tabela.</i> "
<b>Anexo I.11 - QUADRO DE INFRAÇÕES</b>	Sugestão	Tabela 1. Quadro de detalhamento das Infrações	" <i>Descumprimento de penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos, ou falha da CONCESSIONÁRIA em atender a intimações do PODER CONCEDENTE no sentido de regularizar a prestação do SERVIÇO.</i> "
<b>Anexo I.11 - QUADRO DE INFRAÇÕES</b>	Sugestão	Tabela 1. Quadro de detalhamento das Infrações	<b>Justificativa</b> : A tipificação de infrações abertas, ou seja, que não preveem uma conduta específica, atentam contra o princípio da tipicidade, o que gera uma significativa insegurança na execução contratual.
<b>Anexo I.11 - QUADRO DE INFRAÇÕES</b>	Sugestão	Tabela 1. Quadro de detalhamento das Infrações	Adicionalmente, como já indicado, as sanções previstas contratualmente são notadamente desproporcionais, o que, além de não representar um impedimento ao cometimento das infrações administrativas, padece de perda de eficácia, na medida em que as concessionárias passam a suspender a exigibilidade dessas penalidades por meio de medidas judiciais, conforme se pode observar nas decisões monocráticas proferidas no âmbito dos processos nº 1023992-36.2022.4.01.0000, nº 0086443-80.2014.4.01.3400, nº 0030901-24.2016.4.01.0000 no Tribunal Regional Federal da 1ª Região.
<b>Anexo I.12 - DESCRITIVO DE ITS</b>	Sugestão	Item 1	<b>Contribuição</b> : Considerando que o Anexo I.12 faz somente referente à frota, sugerimos que seja esclarecido se os equipamentos e sistemas de estações e terminais também integram os sistemas de ITS. Em caso positivo, sugerimos que sejam indicadas as responsabilidades da Concessionária e do Poder Concedente sobre eles.
<b>Anexo I.12 - DESCRITIVO DE ITS</b>	Sugestão	Item 1	<b>Justificativa</b> : Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.

<b>Anexo I.12 - DESCRITIVO DE ITS</b>	Sugestão	Item 1.2.	<b>Contribuição:</b> Sugerimos que sejam disponibilizados os dados de consumo e valores pagos dos últimos seis meses por unidade ou conjunto de unidades (estações/terminais).
<b>Anexo I.12 - DESCRITIVO DE ITS</b>	Sugestão	Item 1.2.	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica e previsibilidade e assertividade na elaboração da proposta econômica.
<b>Anexo I.12 - DESCRITIVO DE ITS</b>	Sugestão	Item 4	<b>Contribuição:</b> Sugere que as responsabilidades sobre segurança sejam mais claras, elencando objetivamente os papéis e obrigações de cada ente e atuação da Concessionária.
<b>Anexo I.12 - DESCRITIVO DE ITS</b>	Sugestão	Item 4	<b>Justificativa:</b> A não menção expressa das responsabilidades entre as partes poderá causar questionamentos e divergências durante a execução contratual, aumentando os custos de transação.
<b>Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro</b>	Sugestão	Item 4.4	<b>Contribuição:</b> Sugerimos que o Edital adote o parcelamento do pagamento da Outorga ao longo de toda a vigência do contrato, ou, ao menos, preveja um número maior de parcelas para o pagamento.
<b>Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro</b>	Sugestão	Item 4.4	<b>Justificativa:</b> O parcelamento do valor de outorga garante a maior competitividade do procedimento licitatório, de forma a garantir que a disponibilidade atual de caixa não seja uma barreira de entrada para as licitantes.
<b>Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro</b>	Sugestão	Tabela 20	<b>Contribuição:</b> Sugerimos que seja disponibilizada, junto aos documentos da licitação, a documentação relativa às receitas acessórias atualmente exploradas pelo operador atual do serviço público de transporte coletiva.
<b>Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro</b>	Sugestão	Tabela 20	<b>Justificativa:</b> Oferecer mais informações aos licitantes para garantir segurança jurídica ao processo licitatório.
<b>Estudo de Modelagem Econômica-Financeiro</b>	Sugestão	Tabela 20	<b>Contribuição :</b> a experiência dos operadores não confirma um nível de 3% de receitas acessórias em operações correntes, a não ser que tenha um investimento definido, e a exploração de ramos de actividades que saiam do negócio comum dos operadores. Assim, parece mais sustenval baixar as expectativas de receitas acessórias (de 3% até 1%) para não prejudicar o alvo de rentabilidade visado pelo modelo do edital <b>Justificativa :</b> segurar um planejamento financeiro pertinente dos licitantes

**Consulta Pública**  
**Licitação Operação BRT**

**Contribuições**  
**Trench Rossi e Watanabe**

Se descartarán para el proceso de evaluación de la Oferta Económica de cada Lote Objeto de Licitación, las Ofertas Económicas cuyos valores sean estrictamente menores al Límite Inferior (fijado por la Autoridad) o estrictamente superior al límite superior, calculado este último de acuerdo con el procedimiento descrito en este literal, con base en las Ofertas Económicas recibidas y de los precios del concedente. Para lo anterior, se empleará el procedimiento a continuación:

1. Se determinará la desviación estándar de las Ofertas Económicas admisibles presentadas

$$DESVESTDOE = \sqrt{\sum_{j=1}^n \frac{(OE_j - PromOE)^2}{n - 1}}$$

Donde

- DESVESTDOE: Desviación estándar de la Oferta Económica
- j: subíndice que se refiere al proponente j, indica el número del proponente con oferta económica admisible, j toma valores enteros entre 1 y n
- n: número total de ofertas económicas admisibles
- OE<sub>j</sub>: Oferta Económica del proponente j
- PromOE: promedio aritmético de las "n" ofertas económicas admisibles

2. Se fijará el valor del Límite Superior de la oferta económica empleando la siguiente formulación:

$$\begin{aligned} \text{Límite Superior OE} \\ = \text{Máximo}[(\text{MedianaOE} \\ + \text{DESVESTDOE}); OE_{Amax}] \end{aligned}$$

Donde:

Para o processo de avaliação da Proposta Financeira de cada Lote objeto da Licitação, não serão consideradas as Propostas Financeiras cujos valores sejam estritamente inferiores ao Limite Inferior (fixado pela Autoridade) ou estritamente superiores ao limite superior, este último calculado de acordo com o procedimento aqui descrito, com base nas Propostas Financeiras recebidas e nos preços do poder concedente. Para isso, será utilizado o seguinte procedimento:

1. Será determinado o desvio padrão das Propostas Financeiras admissíveis apresentadas

$$DESVESTDOE = \sqrt{\sum_{j=1}^n \frac{(OE_j - PromOE)^2}{n - 1}}$$

Onde

- DESVESTDOE: Desvio padrão da Proposta Financeira
- j: subíndice referente ao proponente j, indica o número do proponente com proposta financeira admissível, j assume valores inteiros entre 1 e n
- n: número total de propostas financeiras admissíveis
- OE<sub>j</sub>: Proposta Financeira do proponente j
- PromOE: média aritmética das "n" propostas financeiras admissíveis

2. O valor do Límite Superior da proposta financeira será fixado mediante a seguinte fórmula:

$$\begin{aligned} \text{Límite Superior OE} \\ = \text{Máximo}[(\text{MedianaOE} \\ + \text{DESVESTDOE}); OE_{Amax}] \end{aligned}$$

Onde:

<p>Limite Superior OE : Limite Superior de la oferta económica</p> <p>Máximo: Indica que debe seleccionarse el máximo entre los dos términos: (<i>MedianaOE + DESVSTD<sub>OE</sub></i>) y <i>OE_A<sub>max</sub></i></p> <p>MedianaOE: Mediana obtenida del valor de todas las Ofertas Económicas admisibles (“n” ofertas).</p> <p>DESVSTD<sub>OE</sub>: Desviación estándar de la Oferta Económica.</p> <p>OE_A<sub>max</sub>: Oferta económica de reserva superior, fijada por la autoridad concedente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En caso tal que existan menos de Cinco (5) ofertas económicas admisibles, se empleará como Limite Superior OE el valor de la Oferta económica de reserva superior, fijada por la autoridad concedente (OE_A<sub>max</sub>). El valor de OE_A<sub>max</sub> no será revelado por la autoridad concedente hasta la Audiencia de Adjudicación.</li> <li>• Dicho valor será incluido en un sobre sellado por la autoridad concedente, el cual será depositado por la misma en la urna que contenga los Sobres Únicos que entregarán los Proponentes.</li> <li>• Una vez obtenidos los resultados del límite inferior y superior de la oferta económica, serán descartadas para la evaluación de las Ofertas Económicas aquellas que sean estrictamente inferiores al Límite Inferior o</li> </ul>	<p>Limite superior Y: limite superior da proposta financeira</p> <p>Máximo: Indica que o máximo entre os dois termos deve ser selecionado: (<i>MedianaOE + DESVSTD<sub>OE</sub></i>) y <i>OE_A<sub>max</sub></i></p> <p>MedianOE: Média obtida a partir do valor de todas as Propostas Financeiras admissíveis (“n” propostas).</p> <p>DESVSTD<sub>OE</sub>: Desvio padrão da Proposta Financeira</p> <p>OE_A<sub>max</sub>: Proposta financeira de reserva superior, definida pelo poder concedente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Caso existam menos de 5 (cinco) propostas financeiras admissíveis, será utilizado como Limite Superior de OE o valor da proposta financeira de reserva superior, fixada pelo poder concedente (OE_A<sub>max</sub>). O valor de OE_A<sub>max</sub> não será revelado pelo poder concedente até a Audiência de Adjudicação.</li> <li>• Referido valor constará de envelope lacrado pelo poder concedente, que será por ele depositado na urna contendo os Envelopes Únicos que as Proponentes entregarão.</li> <li>• Obtidos os resultados do limite inferior e superior da proposta financeira, serão descartados da avaliação das Propostas Financeiras aquelas que estiverem estrictamente abaixo do Limite Inferior ou estrictamente acima do limite superior da Proposta Financeira.</li> </ul>
---	---

estrictamente superiores al límite superior de la Oferta Económica.

NOTA: La autoridad debe fijar un límite superior con base en su estructuración técnica y financiera, que corresponde a  $OE_{A_{max}}$

NOTA: A autoridade deve estabelecer um limite superior com base em sua estruturação técnica e financeira, que corresponde a  $OE_{A_{max}}$

**Consulta Pública**  
**Licitação Operação BRT**

**Contribuições**

**Engenheiro de Transportes-Consultor**

## Sugestões a propósito do Edital de Operação do BRT

### 1 – Interface Operador x PCRJ

Conflitos entre os setores Operacional e de Manutenção serão dirimidos no âmbito do próprio Operador. Entretanto, não há claras provisões sobre conflitos com atores externos responsáveis por itens diversos interferentes com a operação e manutenção, tais como: (i) pavimento; (ii) segurança pública, limpeza, iluminação no entorno das estações, inclusive passarelas em TransBrasil, JOC, Manacéia e outros; (iii) limpeza da pista e elementos de drenagem. Sugere-se prever a instituição de uma câmara de conciliação/mediação/arbitragem para evitar a judicialização.

A propósito da segurança pública, sugere-se instituir na Guarda Municipal um setor específico para atuar no BRT, como se fosse um batalhão de polícia ferro/metroviária.

### 2 – Bens reversíveis

Clarificar os procedimentos pertinentes quando do esgotamento da vida útil de ônibus, equipamentos de garagens e outros, ou seja: a quem caberá a responsabilidade pela reposição de tais itens. Sua ausência poderá prejudicar a qualidade proporcionada aos usuários.

### 3 – Banheiros

Uma única e quase oculta menção é encontrada à pág. 278, esclarecendo que serão disponibilizados apenas nos Terminais, desconsiderando estações de grande demanda, inclusive superior à de pequenos terminais. É um problema importante, ao qual não é dada a devida atenção, ainda mais quando se trata de uma rede de transporte com a vastidão desta. Sugere-se prever mais banheiros em estações de grande demanda, afastadas de terminais, como é o caso, a título exemplificativo, de Salvador Allende, Rio 2, Taquara, Manacéia, Vicente de Carvalho, Penha, Vigário Geral. É possível aproveitar o trecho de interligação entre módulos Parador e Expresso para dispor, de um só lado, sanitários de maior comprimento e pequena profundidade.

### 4 – Ativação do subsídio

Deixar claro o procedimento: se será a cada mês ou se será avaliada a cada período de dois/três meses, para caracterizar a permanência do déficit e não constituir um episódio esporádico.

### 5 – Linhas/serviços oferecidos

O Programa Operacional previsto, que reflete em grande escala aquele vigente quando da conclusão da Transolímpica e Lote Zero, não pode ser considerado como definitivo. Alterações e aprimoramentos serão inevitáveis. Seguem algumas sugestões iniciais:

(i) Estão previstos dois serviços no Galeão (30 e 42), ambos seguindo a Transcarioca, porém nenhum serviço seguindo a Transbrasil. Sugere-se o serviço 80 ser estendido até o Galeão, inserindo-se no atual debate sobre a viabilização do aeroporto do Galeão, solução esta de implantação imediata (12 meses) e a custo zero. O serviço 30 pode ser encurtado para o Terminal Fundão, com paradas adicionais em Olaria (Supervia), Tanque e Taquara.

Mais: poderia ser acrescentado um serviço diferenciado 80A com uma única parada intermediária no Terminal Fundão, com frota de 9 veículos e frequência de 10min, para suprir a inexistência completa de qualquer transporte público no sentido Centro.

(ii) Reduzir baldeações desnecessárias estendendo serviços até JOceânico durante 24h, particularmente aqueles originados dos Terminais Deodoro, PPortela, MAlto e SCruz. Também um serviço interligando SAllende com VCarvalho via Alvorada sem baldeação. Permite reduzir a frota do 22.

(iii) Necessário desenhar com habilidade tabelas de horários de fácil compreensão, destacando paradores e expressos e, particularmente, as baldeações necessárias. Os exemplos europeus serão de grande valia. Além de divulgar na internet, imprimir e afixar em comércios e outros pontos de aglomeração nas vizinhanças das estações.

Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 2023

Ronaldo Wegner – Eng Transportes

[wynwegner@gmail.com](mailto:wynwegner@gmail.com)

(21)9-6763-0982

**Consulta Pública**  
**Licitação Operação BRT**

**Contribuições**

**Lindomar Fernandes Corrêa - Sociedade**

# BRT Pingo d'água

