

**CONCORRÊNCIA [●] N° [●]  
CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA ADMINISTRAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, EXPLORAÇÃO COMERCIAL E REQUALIFICAÇÃO DOS TERMINAIS DE ÔNIBUS  
VINCULADOS AO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE SÃO PAULO.**

#	Documento (ex: Edital, Contrato ou Anexos)	Dispositivo, capítulo, cláusula ou item (transcrever o dispositivo ao qual o pedido de esclarecimento se refere, ou determinado assunto tratado em seu conteúdo):	Sugestão / Opinião / Crítica / Esclarecimento	Sugestão / Opinião / Crítica / Esclarecimento
1			<p>Por que nesse projeto de ampliação das linhas de ônibus, não está incluído o corredor norte-sul da av. 23 de Maio / Ruben Berta / Washington Luiz. Pedimos a transformação do zoneamento ZEUP para ZEU, especialmente no eixo da AV. Moreira Guimarães, já que a verticalização já ocorreu em diversos pontos desta faixa.</p>	<p>Contribuição não acatada. O objeto da concessão é a administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação dos terminais de ônibus da cidade de São Paulo. A concessão visa a requalificação dos terminais em 24 meses e sua gestão por 30 anos, incluindo serviços de vigilância, limpeza e manutenção, que serão fiscalizados por um sistema de mensuração de desempenho. Não faz parte do objeto do projeto a realização de obras viárias, como por exemplo, corredores de ônibus. Sobre a transformação do zoneamento, o tema é regido pelas leis urbanísticas municipais, em especial o Plano Diretor Estratégico e a Lei de Parcelamento (Lei nº 16.050/2014), Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 16.402/2016).</p>

2			<p>Requeiro seja incluída nessa consulta a construção de corredor de ônibus na av. Vinte e três de Maio/Moreira Guimarães/RubemBerta.</p>	<p>Contribuição não acatada. O objeto da concessão é a administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação dos terminais de ônibus da cidade de São Paulo. A concessão visa a requalificação dos terminais em 24 meses e sua gestão por 30 anos, incluindo serviços de vigilância, limpeza e manutenção, que serão fiscalizados por um sistema de mensuração de desempenho. Não faz parte do objeto do projeto a realização de obras viárias, como por exemplo, corredores de ônibus.</p>
3			<p>Enviamos, para conhecimento e providências cabíveis, texto publicado na página do LabCidade FAU-USP sobre a PPP dos Terminais. <a href="http://www.labcidade.fau.usp.br/concessao-dos-terminais-de-onibus-ganha-nova-roupagem-e-volta-a-discussao-publica/">http://www.labcidade.fau.usp.br/concessao-dos-terminais-de-onibus-ganha-nova-roupagem-e-volta-a-discussao-publica/</a></p>	<p>Contribuição não acatada. Nos termos do Parecer PGM nº 11.721, de 5 de junho de 2017, "<i>o modelo delineado pela lei [16.211/2015] é inteiramente diferente do modelo adotado para a concessão urbanística (Lei n 14.917/09).</i>" Parecer disponível em: <a href="http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/parecer-procuradoria-geral-do-municipio-pgm-11721-de-5-de-junho-de-2017">http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/parecer-procuradoria-geral-do-municipio-pgm-11721-de-5-de-junho-de-2017</a></p>

4	Edital	<p>14.5.1.B Apresentação de atestado(s) de capacidade técnico-operacional, emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, o(s) qual(is) comprove(m) a experiência do LICITANTE na administração de equipamentos de embarque e desembarque de pessoas, de quaisquer modais de transporte de pessoas, ou administração/gestão predial comercial ou de empreendimento(s) predial(is), que tenha(m) recebido no mínimo o número de pessoas indicado abaixo, pelo prazo mínimo de 12 (doze) meses ininterruptos: i. 4.044.000 (quatro milhões e quarenta e</p>	<p>Opinião: O Projeto de PPP será benéfico para os munícipes que utilizam diariamente os terminais de ônibus da cidade.</p> <p>Crítica: Tratando-se de um grande projeto, cumpre a municipalidade permitir a possibilidade de participação de empresas que tenham know how e expertises em atividades compatíveis com o objeto licitado, objetivando a aquisição de produtos ou serviços em melhores condições para o erário público. Em verdade, se verificado os descritivos constantes nos Anexos do Edital, notadamente o Item 11, do Anexo III, de pronto se verificará que as atividades de administração e controle operacional são correlatas e possuem relevância paritária no escopo de atividades para a execução da PPP.</p> <p>O § 3º, do artigo 30, da Lei 8.666-93 é claro ao permitir a demonstração de capacidade através da comprovação de realização de serviço similar ao licitado. Reza o texto legal: "SERÁ SEMPRE ADMITIDA A COMPROVAÇÃO DE APTIDÃO ATRAVÉS DE CERTIDÕES OU ATESTADOS DE OBRAS OU SERVIÇOS SIMILARES DE COMPLEXIDADE TECNOLÓGICA E OPERACIONAL EQUIVALENTE OU SUPERIOR."</p> <p>Portanto, por expressa disposição legal, as exigências de comprovação técnica não poderão frustrar o caráter competitivo e deverão possibilitar a comprovação da</p>	<p>Contribuição considerada na revisão dos documentos editalícios. As exigências para comprovação da capacidade técnico-operacional foram alteradas.</p>
---	--------	--	---	--

quatro mil) pessoas para o BLOCO NOROESTE;  
ii. 7.325.000 (sete milhões, trezentos e vinte e cinco mil) pessoas para o BLOCO SUL;  
iii. 5.053.000 (cinco milhões e cinquenta e três mil) pessoas para o BLOCO LESTE.

capacidade através de atestados de obras ou serviços equivalentes ou mesmo correlatos, notadamente a realização de Controle Operacional em equipamentos de embarque e desembarque de pessoas.

Sugestão: Para a comprovação da Qualificação Técnica, incluir no item 14.5.1.B a possibilidade de apresentação de atestado(s) de capacidade técnico-operacional, emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, o(s) qual(is) comprove(m) a experiência do LICITANTE na administração ou controle operacional em equipamentos de embarque e desembarque de pessoas, ficando o texto com a seguinte redação:

“14.5.1.B- apresentação de atestado(s) de capacidade técnico-operacional, emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, o(s) qual(is) comprove(m) a experiência do LICITANTE na administração ou controle operacional em equipamentos de embarque e desembarque de pessoas, de quaisquer modais de transporte de pessoas, ou administração/gestão predial comercial ou de empreendimento(s) predial(is), que tenha(m) recebido no mínimo o número de pessoas indicado abaixo, pelo prazo mínimo de 12 (doze) meses ininterruptos:” ...

5			<p>Em nome de 9 (nove) proprietários de imóveis, em Moema, situados a um quarteirão do Corredor Norte Sul (altura da av. Moreira Guimarães) solicitamos que essas avenidas (23 de Maio, Ruben Berta e Moreira Guimarães) sejam incluídas como Corredor de Ônibus, que na prática já existe. Nossos terrenos (na esquina da av. Jurucê e rua Guaramomis) estão cercados de prédios altos, construídos antes da mudança do Plano Diretor, que têm um alto custo de IPTU e sujeitos a leis muito restritivas de zoneamento dificultando o uso e comercialização dos mesmos.</p>	<p>Contribuição não acatada. O objeto da concessão é a administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação dos terminais de ônibus da cidade de São Paulo. A concessão visa a requalificação dos terminais em 24 meses e sua gestão por 30 anos, incluindo serviços de vigilância, limpeza e manutenção, que serão fiscalizados por um sistema de mensuração de desempenho. Não faz parte do objeto do projeto a realização de obras viárias, como por exemplo, corredores de ônibus. Sobre as questões relacionadas ao zoneamento, o tema é regido pelas leis urbanísticas municipais, em especial o Plano Diretor Estratégico e a Lei de Parcelamento (Lei nº 16.050/2014), Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 16.402/2016).</p>
6			<p>Pergunto:Porque nesse projeto , não está incluído o corredor Norte-Sul da Avenida 23 de Maio/Rubem Berta/Washington Luís?</p>	<p>Sugestão rejeitada. O objeto da concessão é a administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação dos terminais de ônibus da cidade de São Paulo. A concessão visa a requalificação dos terminais em 24 meses e sua gestão por 30 anos, incluindo serviços de vigilância, limpeza e manutenção, que serão fiscalizados por um sistema de mensuração de desempenho. Não faz parte do objeto do projeto a realização de obras viárias, como por exemplo, corredores de ônibus.</p>

7	Edital	<p>3.1.1. Os TERMINAIS vinculados ao SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS na cidade de São Paulo estão divididos em três BLOCOS, quais sejam:</p> <p>a) BLOCO NOROESTE: correspondente aos TERMINAIS Amaral Gurgel, Campo Limpo, Casa Verde, Jardim Britânia, Lapa, Pinheiros, Pirituba, Princesa Isabel e Vila Nova Cachoeirinha, bem como o ponto de parada Eldorado e o ponto de parada Clínicas;</p> <p>b) BLOCO SUL: correspondente aos TERMINAIS Água Espraiada, Bandeira, Capelinha, Grajaú, Guarapiranga, Jardim Ângela, João Dias, Parelheiros, Santo Amaro e Varginha; e</p> <p>c) BLOCO LESTE:</p>	<p>De acordo com o disposto no item 3.1.1. do Edital, a execução do objeto da concessão foi segregado em três blocos distintos, segundo o critério de localização geográfica, de forma que cada Bloco é composto por diferentes terminais.</p> <p>Apesar de esta divisão ser plenamente possível e de acordo com a legislação aplicável, entende-se que as características do objeto da concessão, todas as variáveis e peculiaridades inerentes ao projeto permitem que ele seja executado de maneira uma, por uma única concessionária. Em realidade, na hipótese de execução do objeto da concessão como um objeto único, sem divisão em blocos, existem vantagens importantes que podem ser apropriadas pela Administração Pública visando ao melhor atendimento do interesse público.</p> <p>Tais vantagens são atinentes a aspectos de diferentes prismas, como questões técnicas, econômicas, jurídicas e urbanísticas.</p> <p>Favorece à mitigação dos riscos envolvidos e que oferece o melhor cenário de atratividade do ponto de vista econômico-financeiro, conforme detalhamento apresentado a seguir:</p> <p>(i) Redução dos custos relacionados à fiscalização da concessão pelo PODER CONCEDENTE e a maior facilidade para</p>	<p>Contribuição não acatada. A divisão em blocos segue os critérios de divisão geográfica operacional ora utilizada pela SPTRANS. Ademais, tal divisão legalmente admitida, decorre de definição do Conselho Municipal de Desestatização e Parcerias cujo intuito visa a não restrição a um único agente do cumprimento das obrigações relativas a investimentos e prestação de serviços em um objeto tão extenso quanto o de 31 terminais e por fornecer à Municipalidade a possibilidade de comparação da operação pelas diferentes Concessionárias.</p>
---	--------	---	--	--

<p>correspondente aos TERMINAIS Antônio Estevão de Carvalho, Aricanduva, Cidade Tiradentes, Itaquera II, Mercado, Parque Dom Pedro II, Penha, Sacomã, São Miguel, Sapopemba, Vila Carrão e Vila Prudente, bem como as ESTAÇÕES DO EXPRESSO TIRADENTES.</p>	<p>exercer este controle;</p> <p>(ii) Potencial redução dos custos com Verificador Independente, visto que será uma única contratação e uma única interface, com a possibilidade de apropriação de ganhos de escala;</p> <p>(iii) Redução de custos com administração central e outros custos indiretos relacionados a necessidade de serem replicadas as estruturas de diferentes concessionárias;</p> <p>(iv) Previsão de uma estrutura de garantias voltada a um único contrato de concessão, a ser utilizada para todo o sistema, reduzindo eventuais riscos oriundos do acionamento das garantias e não recomposição imediata dos recursos ali previstos;</p> <p>(v) Um maior número de terminais sob o mesmo contrato de concessão faz com que seja mitigado o risco relativo a não verificação das receitas projetadas para um determinado terminal. Quanto maior a quantidade de opções ao Concessionário, mais pulverizado está este risco;</p> <p>(vi) O regime da concessão admite a contratação de terceiros para a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, de maneira que a futura CONCESSIONÁRIA poderá contratar diferentes prestadores de serviço para a execução do objeto da concessão;</p> <p>(vii) Garantia de padronização de serviços</p>	
--	--	--

pela CONCESSIONÁRIA.  
(viii) Redução dos custos relativos à operação de um CCO central para todos os terminais.  
(ix) Aumento do poder de barganha da Concessionária junto a fornecedores, reduzindo os custos totais do projeto, e também junto a potenciais interessados em atuar de forma ampla nos terminais para o desenvolvimento de empreendimentos associados, ampliando o potencial de geração de receitas acessórias para a Concessionária.

Neste caso, pede-se que a Prefeitura de São Paulo reavalie antes do lançamento do edital de PPP, a adoção de Lote Único.



8	Edital	<p>16.3.1. Cada LICITANTE poderá apresentar PROPOSTA COMERCIAL para mais de 01 (um) BLOCO, restrita a ADJUDICAÇÃO a, no máximo, 01 (um) BLOCO por LICITANTE, ressalvado o disposto nos subitens 16.4.2 e 16.4.3 deste EDITAL.</p> <p>16.4.2. Desconsiderar-se-á a vedação do item 16.3.1, se, atendidas as exigências do EDITAL, um LICITANTE for o único com PROPOSTA COMERCIAL apresentada em um ou mais BLOCO(S), hipótese na qual este(s) lhe(s) será(ão) adjudicado(s), devendo a(s) PROPOSTA(S) COMERCIAL(IS) relativa(s) ao(s)</p>	<p>Considerando que o objeto compreende a concessão para administração, manutenção, conservação, requalificação e exploração comercial dos Terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Urbano de Passageiros na cidade de São Paulo, divididos em três blocos: noroeste, sul e leste.</p> <p>A licitação será julgada e dividida por blocos, os licitantes poderão apresentar Proposta Comercial para mais de 01 bloco, porém na hipótese de o mesmo licitante ganhar mais de um bloco, dentre outros concorrentes, este será adjudicado àquele cujo valor de contraprestação tenha sido menor. E ainda se houver 2 licitantes para os 3 blocos, será vencedor quem apresentar melhor proposta, sendo que um único licitante poderá "ganhar" no máximo 2 blocos.</p> <p>Neste sentido, é de se verificar que o projeto apresenta variáveis e peculiaridades, deste modo a rigidez no julgamento da presente licitação em restringir que um único licitante não poderá "ganhar" os 3 blocos, aumenta os riscos envolvidos e desfavorece a atratividade sob ponto de vista econômico-financeiro.</p> <p>Em razão disto, sugerimos a alteração no critério de julgamento, possibilitando a adjudicação dos 3 blocos para um único licitante.</p>	<p>Contribuição não acatada. Caso haja plena concorrência nos lotes, é legalmente admitida a vedação regrada. Ademais, tal vedação decorre de definição do Conselho Municipal de Desestatização e Parcerias cujo intuito visa a não restrição a um único agente no cumprimento das obrigações relativas a investimentos e prestação de serviços em um objeto tão extenso quanto o de 31 terminais e, por fornecer à Municipalidade a possibilidade de comparação da operação pelas diferentes Concessionárias. Por fim, tal regra se espelha no entendimento exarado pelo Tribunal de Contas do Município, nos termos da decisão da 2.955ª Sessão Plenária da Corte de Contas.</p>
---	--------	---	---	--

	<p>BLOCO(S) remanescente(s) ser(em) classificada(s) de modo que proporcione(m) o menor VALOR GLOBAL DE CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA.</p> <p>16.4.3. Poderá ser adjudicado mais de 01 (um) BLOCO a um mesmo LICITANTE, na hipótese do subitem 16.4.2, caso esse LICITANTE apresente, também, em um dos BLOCOS remanescentes, a PROPOSTA COMERCIAL que proporcione o menor VALOR GLOBAL DE CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA.</p> <p>16.4.4. Se houver apenas 2 (dois) LICITANTES para os 3 (três) BLOCOS, e se cada um dos referidos 2 (dois) LICITANTES</p>	<p>A escolha pela divisão em diferentes blocos, porém possibilitando a adjudicação dos 3 blocos para um único licitante, favorece a competição no certame licitatório ampliando o rol de potenciais licitantes e apropria-se das economias de escala e demais ganhos potencialmente gerados por uma única Concessionária.</p> <p>Ademais, um maior número de terminais sob o mesmo contrato de concessão faz com que seja mitigado o risco relativo a não verificação das receitas projetadas para um determinado terminal. Além disso, irá garantir a padronização de serviços por uma única Concessionária.</p> <p>Isto posto, pode-se concluir de imediato que o critério de julgamento do procedimento licitatório com a divisão de blocos, e a possibilidade de adjudicação de todos os blocos para uma única Concessionária é o formato mais benéfico e que reúne a maior quantidade de vantagens.</p> <p>Com a regra atualmente prevista, na eventualidade de um licitante apresentar propostas comerciais para os três blocos e as três propostas corresponderem ao menor valor de contraprestação pública para os respectivos blocos, o Município de São Paulo poderia ser obrigado a celebrar contratos de</p>	
--	--	--	--

apresentou PROPOSTA COMERCIAL para todos os 3 (três) BLOCOS, os BLOCOS deverão ser adjudicados aos LICITANTES cujas PROPOSTAS COMERCIAIS proporcionem o menor VALOR GLOBAL DE CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA, sendo que um LICITANTE, nesta hipótese, poderá ter a si adjudicado até no máximo 2 (dois) BLOCOS.

concessão que não correspondam ao menor valor possível.

Com a regra atual, mesmo que um licitante apresente uma proposta que seja 50% inferior ao do segundo colocado, ainda assim a vedação prevista no item 16.3.1. seria aplicável, não incidindo as exceções previstas nos itens 16.4.2 e 16.4.3 do Edital, e o Município seria obrigado a contratar despesas 50% superior ao que poderia obter caso não houvesse tal vedação, incorrendo em grave desperdício de recursos públicos, revelando fatalmente uma má gestão do erário.

Em vista do exposto, entende-se imprescindível que seja afastada a regra prevista no item 16.3.1, como medida necessária à preservação do interesse público, estímulo à competição e à obtenção da proposta mais vantajosa pelo Poder Público, além de ter grande potencial de gerar relevante economia para o erário.

Destacamos a título de exemplo, o caso da PPP dos hospitais do Estado de São Paulo, em que foi prevista a possibilidade de Proposta Conjunta com Desconto = soma das Contraprestações de cada licitante, incidindo o Desconto Percentual sobre o valor obtido da soma dos lotes (proposto pelo licitante, mínimo de 3% neste caso).

Essas propostas serão comparadas à soma das Melhores Propostas por lote, ganha a que apresentar menor valor. Neste caso em específico, o Estado calculou na PMI a sinergias de Lote Único, e quando adotou a separação em Lotes, previu o Desconto de Proposta Conjunta.

Ainda sobre a gravidade da manutenção da regra que inviabiliza a escolha do melhor preço em cada lote independente da licitante, caso similares a este já foram objeto de investigação do Ministério Público, inclusive com condenação por improbidade administrativa, como é o caso das obras da Linha 5 do Metrô de São Paulo, ou seja, está mais que comprovado que a revisão desta regra é imprescindível para continuação da licitação.

Caso seja acolhida a contribuição, sugere-se também que seja admitida a constituição de uma única SPE para a execução de todo o objeto da concessão, visando gerar economias de custos com a administração da SPE, o que implicaria também em redução dos custos totais do projeto, beneficiando diretamente o Poder Público em proposta mais vantajosa.

9	Edital	<p>14.5.1. Para efeito da qualificação técnica, devem ser apresentados pelo LICITANTE individual ou, no caso de CONSÓRCIO, por pelo menos um dos seus integrantes, os documentos constantes no subitem a) e b), e, ao menos, um dos documentos relacionados nos itens c) e d): (...) b) apresentação de atestado(s) de capacidade técnico-operacional, emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, o(s) qual(is) comprove(m) a experiência do LICITANTE na administração de equipamentos de embarque e desembarque de pessoas, de</p>	<p>As exigências de qualificação técnica têm como principal objetivo assegurar que os licitantes a serem contratados pela Administração Pública tenham experiência e capacidade técnica para executar o objeto da licitação. Em razão disto, devem sempre guardar relação de semelhança com as características do objeto licitado. No presente caso, o objeto da concessão corresponde à administração, manutenção, conservação, requalificação e EXPLORAÇÃO COMERCIAL dos TERMINAIS vinculados ao SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS na cidade de São Paulo.</p> <p>Os terminais urbanos de ônibus desempenham uma função de grande relevância dentro do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de São Paulo, sendo essenciais para a consecução de objetivos tais como a melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, aumento da participação do transporte público coletivo, e redução do tempo de viagem dos municípios. Estes objetivos são delineados no art. 227, do Plano Diretor Estratégico de São Paulo, instituído por meio da Lei Municipal nº 16.050/14, definidos como objetivo do Sistema de Mobilidade municipal, o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços,</p>	<p>Contribuição não acatada. A sugestão tem o condão de restringir a competitividade do certame.</p>
---	--------	---	---	--

	<p>quaisquer modais de transporte de pessoas, ou administração/gestão predial comercial ou de empreendimento(s) predial(is), que tenha(m) recebido no mínimo o número de pessoas indicado abaixo, pelo prazo mínimo de 12 (doze) meses ininterruptos:</p> <p>i. 4.044.000 (quatro milhões e quarenta e quatro mil) pessoas para o BLOCO NOROESTE;</p> <p>ii. 7.325.000 (sete milhões, trezentos e vinte e cinco mil) pessoas para o BLOCO SUL;</p> <p>iii. 5.053.000 (cinco milhões e cinquenta e três mil) pessoas para o BLOCO LESTE.</p>	<p>equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social.</p> <p>Diante de tais premissas, verifica-se que a alínea 'b' do item 14.5.1 do Edital está parcialmente dissonante do racional acima exposto. Neste item exige-se a comprovação de experiência do licitante "na administração de equipamentos de embarque e desembarque de pessoas, de quaisquer modais de transporte de pessoas", o que está perfeitamente alinhado com o objeto da concessão e que visa justamente assegurar à Administração Pública que o licitante que venha a ser contratado tem capacidade de desenvolver tais atividades complexas, que envolvem um fluxo de pessoas considerável, mas mais importante, que envolvem a prestação de serviços de transporte em que exista tal fluxo de pessoas. Neste ponto cabe inclusive comentar que foi assegurada a possibilidade de a capacidade ser demonstrada por meio de diferentes modais, não apenas aqueles relacionados a terminais urbanos, o objeto da concessão propriamente dito. Com isto amplia-se o universo de potenciais licitantes</p>	
--	---	---	--

e, conseqüentemente, a competitividade do certame licitatório.

Contudo, apesar da redação inicial da mencionada alínea, em seu trecho final verifica-se que é permitido também a demonstração da capacidade dos licitantes por meio da comprovação de experiência na "administração/gestão predial comercial ou de empreendimento(s) predial(is)". Ora, a natureza das atividades de administração de equipamentos de embarque e desembarque de pessoas em modais de transporte é **COMPLETAMENTE** distinta daquela correspondente à atividade de administração/gestão predial comercial ou de empreendimentos prediais.

Não se questiona a relevância desta atividade, nem que possa ser interessante para a presente concessão que o licitante contratado detenha tal experiência. Contudo, não se pode admitir que esta se confunda ou substitua a experiência própria dos modais de transporte. As duas atividades são distintas entre si e exigem capacidades diferentes de seus prestadores. A administração de equipamentos de embarque e desembarque de pessoas, de quaisquer modais de transporte de pessoas, envolve geralmente a prestação de serviços públicos, com regramentos e exigências bastante específicas e relevantes, voltadas à

proteção do usuário desses equipamentos. Exige-se capacidade em atividades como sinalização, orientação, instrução e atendimento aos usuários, há um elemento relevante correspondente à continuidade dos serviços prestados, em razão do princípio da continuidade dos serviços públicos, não sendo possível, por exemplo, suspender integralmente os serviços prestados a bel prazer do administrador do equipamento, sob risco de prejudicar seus usuários. Na presente concessão as futuras concessionárias terão um grande desafio correspondente à execução de obras relevantes sem interromper o funcionamento dos terminais e o atendimento aos usuários. A experiência em lidar com este tipo de relação é essencial para garantir que o usuário do transporte público coletivo de pessoas não seja prejudicado, o que inclusive poderia impactar todo o sistema de transporte de pessoas em São Paulo, repercutindo na prestação de outros serviços públicos relevantes e no próprio trânsito da cidade.

A administração predial de um empreendimento totalmente privado, tal como exigido no referido item, envolve atividades relevantes principalmente sob o ponto de vista da exploração dos empreendimentos associados, contudo, não guardam relação com o objeto principal da



PPP, que envolve atividade de inegável interesse público e com nuances próprias à prestação dos serviços públicos.

A redação utilizada sequer qualifica o tipo de empreendimento que poderia ser considerado para fins de atendimento à alínea b, de forma que qualquer administrador predial que tenha um fluxo de pessoas superior ao exigido poderia suprir a principal exigência de qualificação técnica definida para a operação e manutenção de um complexo equipamento público, com diferentes interfaces e relacionamentos, no maior município do país, o que não pode ser admitido.

Além disso, como um agravante adicional, alerta-se que não é possível aferir de maneira segura o fluxo de pessoas que circula em empreendimentos privados, o que geraria dificuldade para a Comissão de Licitação em relação à aferição e comprovação dos fluxos apresentados pelos licitantes, criando um risco adicional ao sucesso da PPP.

Adicionalmente, é relevante que a exigência editalícia indique também um prazo máximo para a experiência a ser demonstrada. Assim, à exemplo do modelo utilizado nas concessões de infraestrutura aeroportuária realizadas pelo governo federal, sugere-se

que seja considerado um universo de no máximo 5 (cinco) anos anteriores à licitação para fins de aferição do fluxo de passageiros indicado no atestado. Afinal, com a redação atual, é possível um participante apresentar atestado que operou empreendimento predial na década de 1990, e que naquela ocasião, milhões de pessoas circularam no edifício, sendo certo a total impossibilidade de aferição ou diligência por parte da Comissão de Licitação ou Concorrentes.

Outro ponto de grande relevância relacionado a este item consiste na definição da quantidade de pessoas prevista para cada um dos blocos. Considerando as informações fornecidas pelo próprio Município de São Paulo, a exigência apresentada é inferior a 3% (três por cento) da demanda verificada nos terminais. Não é possível que exista tamanha disparidade entre o objeto da concessão e o grau de capacidade exigido dos licitantes. Como bem sabem, o entendimento da doutrina jurídica e dos Tribunais de Contas é no sentido de evitar que sejam definidos patamares muito elevados para as exigências, limitando-as a cerca de 50% a 60% do objeto da concessão. Não há dúvidas que é possível se estabelecer critérios com uma relação inferior a esta, contudo, a situação verificada na presente licitação é muito discrepante. Uma relação de 3% entre objeto licitado e exigência de

qualificação técnica conduz à conclusão de que a exigência é praticamente irrisória, sendo tal capacidade quase irrelevante para a execução do objeto da concessão. Alternativamente, poderia se cogitar que os valores apresentados como demanda não são reais, estando superestimados, o que se entende que não reflete a situação concreta. Assim, é relevante também que seja elevado o quantitativo de pessoas exigido na qualificação técnica.

Diante do exposto, entende-se imprescindível que a redação do item 14,5.1 e seguinte sejam alterados para a seguinte redação:

14.5.1. Para efeito da qualificação técnica, devem ser apresentados pelo LICITANTE individual ou, no caso de CONSÓRCIO, por pelo menos um dos seus integrantes, os documentos constantes no subitem a) e b), e, ao menos, um dos documentos relacionados nos itens c) e d):

a) certidão de registro ou inscrição no Conselho profissional que fiscalize o exercício do LICITANTE e de seus responsáveis técnicos, quando exigível;

b) apresentação de atestado(s) de capacidade técnico-operacional, emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou

privado, o(s) qual(is) comprove(m) a experiência do LICITANTE, na administração de equipamentos de embarque e desembarque de pessoas, de quaisquer modais de transporte de pessoas, que tenha(m) recebido no mínimo o número de pessoas indicado abaixo, pelo prazo mínimo de 12 (doze) meses ininterruptos, em pelo menos um dos últimos cinco anos:

- i) 40.380.680 pessoas para o BLOCO NOROESTE;
- ii) 73.250.390 pessoas para o BLOCO SUL;
- iii) 50.532.607 pessoas para o BLOCO LESTE.

14.5.13. Na hipótese de os atestados e declarações apresentadas consistirem em serviços cuja participação da LICITANTE tenha se efetivado através da sua associação em consórcio com terceiros, será considerada para fins de comprovação de qualificação técnica apenas a fração equivalente à sua participação no correspondente consórcio, o que deverá ser discriminado pelo LICITANTE.

14.5.14. No caso de alterações ou sucessões societárias, bem como de fusão, incorporação ou cisão de empresas, os atestados somente serão considerados se acompanhados de prova documental e inequívoca da transferência definitiva de acervo técnico.

14.5.15. Os atestados a serem apresentados pelas Licitantes deverão ser fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado contratantes do objeto atestado, devendo o atestado ser fornecido em papel timbrado do declarante, com identificação de seu representante legal e informações para eventual contato por parte da Comissão de Licitação.

Apenas a título exemplificativo, apresentamos a seguir uma lista não exaustiva de empresas que potencialmente poderiam suprir a exigência com a redação acima apresentada:

Empresas nacionais:

- CCR (Metrô SP, Metrô de Salvador, Barcas do Rio de Janeiro)
- Supervia (trens RJ)
- Metra (ônibus e terminais, São Bernardo do Campo)
- Invepar (Aeroporto de Guarulhos)
- Infra América (aeroportos Argentina e Brasília)
- Sinart (terminais rodoviários e urbanos)
- Odebrecht Transport (aeroportos e trens)
- Andrade Gutierrez (terminais Uberlândia)
- Veppo (terminal rodoviário Porto Alegre)

Empresas internacionais:

- Keolis (transportes e terminais, França)
- Grupo RATP (transportes e terminais,

- França)
- Vinci Concession (aeroportos e trens, França)
  - Fraport (aeroportos, Alemanha)
  - Aena (aeroportos, Espanha)
  - Zurich Airport (aeroportos, Suíça)
  - Airports Company - South Africa (aeroportos, África do Sul)
  - Transdev S.A.
  - Benito Roggio Transporte – BRT (trens, Itália)
  - Mitsui (trens, Japão)
  - Deutsche Bahn – DB (trens, Alemanha)
  - Sacyr Concesiones (aeroportos, Espanha)

A lista apresentada acima apenas visa demonstrar a grande quantidade de empresas que poderiam atender integralmente à exigência editalícia, garantindo-se a competição no certame sem abrir mão da capacidade exigida para a execução do objeto da concessão.

10	Edital	<p>23.2. Nos termos estabelecidos no CONTRATO, o capital social mínimo de cada CONCESSIONÁRIA será de:</p> <p>a) R\$ 63.025.000,00 (sessenta e três milhões e vinte e cinco mil Reais) para o BLOCO NOROESTE; b) R\$ 149.481.000,00 (cento e quarenta e nove milhões, quatrocentos e oitenta e um mil Reais) para o BLOCO SUL; e c) R\$ 111.279.000,00 (cento e onze milhões e duzentos e setenta e nove mil Reais) para o BLOCO LESTE.</p>	<p>O item 23.2 do Edital define o valor do capital social mínimo de cada Concessionária, de acordo com o respectivo bloco. A análise dos valores apresentados neste item vis-à-vis aos valores que serão exigidos das Concessionárias para a realização dos investimentos revela preocupante disparidade.</p> <p>Enquanto há no edital uma definição praticamente ínfima para a qualificação técnica, inexistindo uma real avaliação quanto à capacidade dos licitantes em executar o objeto da Concessão, exige-se um aporte de capital na Concessionária incompatível com os compromissos de investimentos assumidos por meio do Contrato de Concessão.</p> <p>Considerando que se estima investimentos na ordem de R\$ 306 milhões para obras de requalificação de todos os terminais. Verifica-se que se exige capital social das SPE's a ser integralizado até o final do primeiro ano, correspondente a absurdos 100% do total de investimentos previstos.</p> <p>Esta projeção está totalmente desequilibrada e em desacordo com outros projetos desenvolvidos, como pelo próprio governo federal, quanto em outros setores e esferas de governo.</p>	<p>Contribuição considerada na revisão dos documentos editalícios. Foram alterados os valores de exigências de Capital Social Mínimo da Sociedade de Propósito Específico.</p>
----	--------	---	--	--

A análise de outros casos demonstra claramente que há um desequilíbrio. Na concessão do aeroporto de Guarulhos, os estudos produzidos pela EBP e que foram divulgados pelo governo federal previam um CAPEX de R\$ 3.405.000.000,00 para os primeiros 5 anos de concessão, enquanto o capital social do 5º ano da concessão deveria ser de R\$ 543.315.000,00, ou seja, uma proporção de 16%. Para o aeroporto de Viracopos esta proporção era ainda mais reduzida, no patamar de 11%, considerados os mesmos parâmetros de tempo. Para a 5ª Rodada de Concessão de Aeroportos realizada em 2019, a proporção entre os 3(três) lotes foi entorno de 10% de Capital Social a ser integralizado pelas Adjudicatárias.

Utilizando-se exemplos de outros setores esta falta de razoabilidade fica ainda mais clara, chegando-se a casos em que há uma proporção de 3% (PPP de Iluminação Pública do Município de São Paulo).

A definição do capital social mínimo da SPE deve guardar proporcionalidade com as características do objeto da concessão, sob o risco de tornar a licitação restritiva de maneira indevida e também acarretar em um aumento dos custos envolvidos na execução do objeto da concessão.



No tocante, a redação atual do item 23.2 é contrária ao disposto ao princípio da razoabilidade insculpido no artigo 2º da Lei federal nº 9.784/99, e também contrária ao art. 2º, da Lei Federal nº 8.666/93, sendo impositiva a alteração deste item do edital.

E mais, o Edital de licitação estabelece no item 23.3 que na data de assinatura deste CONTRATO, deverá já ser integralizado metade do valor mínimo do capital social da Concessionária, como condição prévia à celebração do contrato de concessão.

Contudo, os valores ali definidos são excessivamente altos. Se não bastasse o valor definido para o capital social ser totalmente desproporcional, esta marca de ilegalidade é duplamente verificada à medida que se exige como condição prévia à assinatura do contrato um valor excessivamente alto para integralização do capital social da SPE.

Ressalta-se que tal medida poder-se-á afastar possíveis players e competidores do certame, sendo certo o risco de a licitação ser “deserta”.

Desta feita, para que haja plena competição e abertura do rol de competidores para o referido certame e, considerando os valores previstos para o capital social mínimo, exige-

			<p>se para os blocos a integralização de 10% DO VALOR TOTAL PREVISTO PARA O CAPEX, em concordância ao disposto acima. Entende-se pertinente a alteração do disposto no item 23.3 para constar a seguinte redação:</p> <p>"23.3. Na data de assinatura deste Contrato, a Concessionária deverá já ter sido integralizado os valores correspondentes:</p> <p>A) R\$ 14.793.200,00 (QUATORZE MILHÕES, SETECENTOS E NOVENTA E TRÊS MIL E DUZENTOS REAIS) PARA O BLOCO NOROESTE;</p> <p>B) R\$ 22.325.732,00 (VINTE E DOIS MILHÕES, TREZENTOS E VINTE E CINCO MIL E SETECENTOS E TRINTA E DOIS REAIS) PARA O BLOCO SUL; E</p> <p>C) R\$ 24.221.200,00 (VINTE E QUATRO MILHÕES, DUZENTOS E VINTE E UM MIL E DUZENTOS REAIS) PARA O BLOCO LESTE."</p>	
11	Edital	<p>23.2. Nos termos estabelecidos no CONTRATO, o capital social mínimo de cada CONCESSIONÁRIA será de:</p> <p>a) R\$ 63.025.000,00 (sessenta e três milhões e vinte e</p>	<p>O item 23.2 do Edital define o valor do capital social mínimo de cada Concessionária, de acordo com o respectivo bloco. Tal exigência é relevante, pois a Concessionária deve cumprir uma série de obrigações, dentre as quais se destaca a necessidade de realização de investimentos de elevada monta. Assim, é válido exigir que a Concessionária possua um capital social mínimo, como uma segurança adicional ao</p>	<p>Contribuição considerada na revisão dos documentos editalícios. Foram alterados para prever a redução dos valores de Capital Social Mínimo exigidos após a construção de empreendimentos associados.</p>

<p>cinco mil Reais) para o BLOCO NOROESTE;</p> <p>b) R\$ 149.481.000,00 (cento e quarenta e nove milhões, quatrocentos e oitenta e um mil Reais) para o BLOCO SUL; e</p> <p>c) R\$ 111.279.000,00 (cento e onze milhões e duzentos e setenta e nove mil Reais) para o BLOCO LESTE.</p>	<p>Poder Concedente.</p> <p>Esta preocupação é especialmente relevante nas etapas iniciais do prazo da Concessão, quando é maior a quantidade de investimentos que ainda precisam ser feitos pela Concessionária, e vai se reduzindo ao longo do tempo, conforme são concluídos os investimentos.</p> <p>Contudo, verifica-se que no presente caso o capital social mínimo exigido da Concessionária permanece estagnado ao longo de todo o período da concessão. Com isto, impõe-se à Concessionária que mantenham um capital social elevado, mesmo após a conclusão de todos os seus investimentos obrigatórios, o que acaba apenas encarecendo os custos totais do projeto e elevando o valor da contraprestação pública.</p> <p>Assim, sugere-se que o valor definido como capital social mínimo da Concessionária seja reduzido após a conclusão de todos os investimentos obrigatórios, mediante aceite por parte do Poder Concedente.</p> <p>Este racional é largamente utilizado em modelagens de concessões e parcerias público-privadas, visto ser interessante não apenas para a concessionária, mas também para o Poder Concedente, em razão da</p>	
--	---	--

			<p>redução dos custos totais envolvidos.</p> <p>Assim, sugere-se a inclusão de um novo subitem, com a seguinte redação:</p> <p>"23.2.1. Após o término dos investimentos relativos [às OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO nos TERMINAIS/ e dos EMPREENDIMENTOS ASSOCIADOS OBRIGATÓRIOS], até o final de cada ano de referência, manter capital social subscrito e integralizado, em moeda corrente nacional, de, no mínimo 50% (cinquenta por cento) do montante previsto no item 23.2 para o respectivo bloco.</p>	
12	Minuta de Contrato	<p>7.1. O prazo de vigência deste CONTRATO será de 30 (trinta) anos, contados da DATA DA ORDEM DE INÍCIO, não admitida prorrogação, salvo para efeito de reequilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO, observados os termos e condições fixados neste CONTRATO.</p>	<p>Embora a Lei de Concessões não determine um prazo máximo para as concessões comuns, a Lei de PPP estabelece expressamente que o prazo dos contratos de PPP deve se restringir ao intervalo de 5 (cinco) a 35 (trinta e cinco) anos, já incluída eventual prorrogação.</p> <p>Considerando esta premissa, o prazo de contrato deve ser definido com fundamento e justificativa econômica, neste sentido, sugerimos que o prazo da concessão seja de 35 (trinta e cinco) anos, uma vez que se volta ao cálculo de amortização dos investimentos e pagamento do valor devido ao parceiro privado sem que as parcelas acabem por comprometer o orçamento público.</p>	<p>Contribuição não acatada. O prazo de 30 (trinta) anos é considerado adequado para o projeto.</p>

Dessa forma, mantém-se intacto o dever de reversão dos bens instalados em perfeita qualidade e atualidade, independente do pagamento de qualquer indenização ao término do contrato.

Vale ressaltar que prazos mais curtos não seriam suficientes para amortizar os montantes investidos com EMPREENDIMENTOS ASSOCIADOS OBRIGATÓRIOS, comprometendo a atratividade do projeto, dado que terão apenas 25 (vinte e cinco) anos de exploração de receitas para retorno dos investimentos, uma vez que os primeiros 5 (cinco) anos serão dedicados para aprovação de projetos, obtenção de licenças e comercialização das áreas.

Portanto sugerimos:

“7.1. O prazo de vigência deste CONTRATO será de 35 (trinta e cinco) anos, contados da DATA DA ORDEM DE INÍCIO.”

13	Minuta de Contrato	<p>7.3. O prazo de vigência dos contratos para exploração das RECEITAS ACESSÓRIAS na ÁREA DA CONCESSÃO não poderá ultrapassar o prazo da CONCESSÃO.</p> <p>16.3.2. O prazo de vigência dos contratos celebrados entre CONCESSIONÁRIA e terceiros não poderá ultrapassar o prazo de vigência da CONCESSÃO.</p>	<p>As disposições contidas nas cláusulas 7.3 e 16.3.2 da Minuta de Contrato devem prevalecer como regra geral aplicável ao contrato, contudo, entende-se que a redação atual é excessivamente rigorosa e pode se revelar prejudicial tanto à Concessionária quanto ao Poder Concedente.</p> <p>A partir da experiência e lições aprendidas em outros projetos de infraestrutura, verificou-se que em determinados casos e situações peculiares pode ser benéfico para a concessão a realização de investimentos de grande dimensão voltados à exploração de atividades que gerem receitas acessórias, mas que não são amortizadas ao longo do período da concessão. A depender da situação concreta, pode ser positivo a realização de tais investimentos, excepcionando a regra geral de que os a exploração de receitas acessórias não pode superar o prazo de vigência da concessão. Para flexibilizar esta questão, sem fragilizar o modelo contratual e as relações jurídicas existentes, sugere-se a adoção de regramento semelhante àquele previsto nas concessões dos aeroportos federais, em que o próprio contrato de concessão excepciona esta regra geral, desde que devidamente justificado e mediante a aprovação formal por parte do Ministério da Infraestrutura, ouvida a ANAC. No presente caso, sugere-se</p>	<p>Contribuição acatada. Os documentos editalícios foram alterados para permitir que contratos que envolvam a exploração de RECEITAS ACESSÓRIAS na ÁREA DA CONCESSÃO possam exceder o prazo da CONCESSÃO, desde que cumpridas determinadas condicionantes e mediante aprovação prévia do PODER CONCEDENTE.</p>
----	--------------------	---	--	--

a reprodução deste mecanismo, exigindo-se a autorização do Poder Concedente, conforme sugestão abaixo:

"7.3. O prazo de vigência dos contratos para exploração das RECEITAS ACESSÓRIAS na ÁREA DA CONCESSÃO não poderá ultrapassar o prazo da CONCESSÃO, salvo nos casos em que o prazo remanescente da CONCESSÃO não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, mediante prévia autorização do PODER CONCEDENTE.

7.3.1. A autorização prevista na cláusula 7.3 fica condicionada à análise de conveniência e oportunidade pelo PODER CONCEDENTE, sendo que qualquer negativa não enseja, em qualquer hipótese, reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO."

Em vista desta sugestão, recomenda-se também a exclusão integral da cláusula 16.3.2.

Destaca-se que as contribuições nº 6 e nº 7 não conflitantes, muito pelo contrário, a nº 6 busca que tenha-se de imediato prazo de concessão para viabilização dos EMPREENDIMENTOS ASSOCIADOS OBRIGATÓRIOS e sua exploração pós maturação dos empreendimentos, de no mínimo 30 (trinta) anos inteiros. Já a nº 7

			<p>visa criar a faculdade para que seja avaliado pelo PODER CONCEDENTE, a implementação de EMPREENDIMENTOS ASSOCIADOS caso existe a demanda mercadológica durante o prazo da concessão. A título de exemplo, dada futura dinâmica da cidade de São Paulo, após 8, 10 ou 15 anos, alguns dos terminais poderão ter fortes demandas da sociedade e comerciais para implantação de empreendimentos residenciais ou não, e caso não exista o mecanismo sugerido, a futura CONCESSIONÁRIA e PODER CONCEDENTE ficarão engessados sem poder celebrar e viabilizar empreendimentos que poderão trazer grandes ganhos de mobilidade e de descentralização da cidade.</p>	
14	Minuta de Contrato	<p>12.4. Uma vez finalizadas as correções e/ou complementações mencionadas na subcláusula anterior, deverá o PODER CONCEDENTE realizar nova vistoria, nos termos do subcláusula 12.1, no prazo de 30 (trinta) dias, sendo exarado, conforme o caso, o Termo Definitivo de Conclusão das Obras.</p>	<p>Considerando o procedimento previsto na cláusula 12.4 pode implicar em uma potencial situação de impasse, sugere-se que seja permitido à Concessionária acionar o Comitê Solução de Disputas no caso de não aceite das obras após segunda vistoria, nos termos previstos na cláusula 12.4. Considerando que o aceite das obras libera a majoração da contraprestação pública, este tema tem grande relevância e não pode permanecer sem resposta de maneira indefinida, sendo necessária uma definição clara e objetiva por parte do Poder Concedente em relação ao processo de aprovação e também às consequências aplicáveis para solucionar eventual conflito.</p>	<p>Contribuição acatada na revisão dos documentos editalícios.</p>



15	Minuta de Contrato	CLÁUSULA 17ª – DOS EMPREENDIMENTOS ASSOCIADOS OBRIGATÓRIOS	<p>O edital e o contrato de concessão deixam clara a importância de a futura concessionária realizar investimentos voltados à empreendimentos associados obrigatórios como área locável residencial ou não residencial nos terminais. Em realidade, o principal elemento que incentiva a realização desses investimentos consiste justamente na estrutura de remuneração prevista na concessão. Se as receitas auferidas pelo futuro concessionária serão oriundas da exploração dessas atividades, existe não um mero incentivo, mas verdadeira obrigação.</p> <p>Contudo, a despeito desta obrigação, entende-se adequado que exista liberdade para o concessionário desenvolver os projetos com a utilização da área que entenda necessária para atingir os objetivos da concessão, sem a necessidade de prever obrigação de construir área locável residencial ou não residencial</p> <p>Neste sentido, o contrato prevê a obrigação de construir no mínimo, 25.448 m<sup>2</sup> da área locável residencial no Terminal Princesa Isabel, mesmo considerando a inviabilidade de atração de receitas acessórias para este tipo de empreendimento.</p> <p>De acordo com dados da Secretaria Estadual da Habitação de São Paulo, 95 pessoas que estavam no aguardo da casa própria</p>	<p>Contribuição considerada na revisão dos documentos editalícios. As obrigações relacionadas à área mínima dos empreendimentos obrigatórios foram alteradas, em especial a área mínima a ser construída no Terminal Princesa Isabel.</p>
----	--------------------	--	--	---

desistiram de financiar apartamentos no conjunto popular oferecidas pelo governo ao descobrirem que o imóvel fica na “Cracolândia”, um dos pontos arredores do Terminal Princesa Isabel. Sendo 103 contratos oferecidos para financiar apartamentos, porém apenas 69 foram assinados, ou seja, 33% das pessoas desistiram devido a situação do entorno dos imóveis.

De acordo com o exposto, a melhor utilização do espaço do terminal, com sua potencialização, e a realização de investimentos voltados à melhoria do entorno dos terminais, na área de abrangência, têm, dentre outros objetivos, qualificar o terminal de forma que possa contribuir ainda mais com a função social da propriedade.

A partir da concessão, certamente a utilização deste espaço urbano contribuirá em melhor medida com o interesse público de toda a sociedade e desempenhará um papel relevante sob o ponto de vista do sistema de mobilidade urbana municipal, também como forma de colaborar com a função social da cidade e da propriedade.

Em vista disto, ressalta-se que a Concorrência Internacional nº 002/SMT/2018 não prosperou, após três prorrogações da data da sessão pública, até sua suspensão. Sendo assim, entendemos que seja possível desenvolver

			<p>empreendimentos associados mais interessantes tanto do ponto de vista financeiro quanto sob o prisma dos benefícios a ele atrelados, sem a obrigatoriedade de se construir no Terminal Princesa Isabel.</p> <p>Desta feita, sugere-se que as regras para a implantação de empreendimentos associados, mantenha-se tal as do bloco Sul e Leste, ou seja, a Concessionária terá a liberdade de implantar os empreendimentos associados em quaisquer terminais do bloco, desde que seja respeitada a metragem mínima, conforme estabelece o documento editalício.</p>	
16	Minuta de Contrato	<p>28.3.1.2. O PODER CONCEDENTE deverá assegurar a existência de recursos na conta referida na subcláusula anterior para pagamento durante todo o prazo do CONTRATO, sendo reconhecido a CONCESSIONÁRIA o direito de rescindir a CONCESSÃO, na hipótese de não manutenção da referida conta, ou de conta similar que</p>	<p>Na concessão administrativa a remuneração da Concessionária é proveniente essencialmente da contraprestação pública. Há, portanto, uma forte dependência do Concessionário em relação ao Poder Concedente, visto que este controla a principal fonte de recursos da Concessionária. Eventuais atrasos ou inadimplementos do Poder Concedente relacionados ao não pagamento da contraprestação pública impactam substancialmente o fluxo de caixa do projeto, criando dificuldades para execução da concessão, podendo até mesmo torná-la inviável.</p> <p>Como forma de mitigar o risco de inadimplência do Poder Concedente e,</p>	<p>Contribuição considerada na revisão dos documentos editalícios. Foi criado o SALDO DE GARANTIA, que corresponde ao valor de 4 (quatro) CONTRAPRESTAÇÕES MENSAIS MÁXIMAS por CONCESSIONÁRIA.</p>

	<p>venha a substituí-la.</p> <p>28.3.1.3. O PODER CONCEDENTE obriga-se a proceder, periodicamente e sempre que necessário, o empenho de recursos orçamentários suficientes para arcar com as obrigações pecuniárias decorrentes deste CONTRATO, observada a legislação pertinente à matéria orçamentária e financeira.</p> <p>28.3.2. O PODER CONCEDENTE assegurará a existência de recursos orçamentários suficientes para os pagamentos devidos à CONCESSIONÁRIA nas hipóteses em que a arrecadação tarifária do SISTEMA</p>	<p>assim, propiciar maior segurança jurídica ao Projeto, a Lei Federal nº 11.079/04, que disciplina as parcerias público-privadas permite que o Poder Concedente garanta as obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública por meio da celebração do contrato de parceria público-privada (artigo 5º, VI e Artigo 8º).</p> <p>É importante a previsão de garantias que assegurem o fluxo de caixa da Concessionária, no que se refere às contraprestações pecuniárias pagas pelo Poder Concedente à Concessionária.</p> <p>A estruturação de um sistema de garantias que possa ser automaticamente acionado pela futura Concessionária nas condições previstas no Contrato de PPP e seja formado por garantias de alta liquidez, com regras de reposição automática quando requeridas. Esses mecanismos são fundamentais para a segurança e robustez da financiabilidade do projeto, notadamente em PPP na qual a remuneração do parceiro privado é dominada pela contraprestação paga pelo Poder Concedente.</p> <p>Como exemplos de garantias de PPPs que atendem às condições descritas acima temos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• transferências federais para o Fundo de Participação dos Municípios – FPM,</li> </ul>	
--	--	--	--

DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS se mostrar insuficiente para esse fim, designando dotação orçamentária complementar ou alternativa.

respeitados os investimentos obrigatórios (a exemplo da estruturação realizada para o metrô de Salvador pelo Governo do Estado da Bahia com o Fundo de Participação do Estado);

- recebíveis contratuais correntes do Poder Concedente como aplicado nas PPPs do Governo do Estado de São Paulo em relação às receitas do Bilhete Único – PPP de Trens da Linha 8-Diamante da CPTM ; e
- outros recursos que sejam depositados em contas vinculadas administradas por agente financeiro independente e/ou em fundos garantidores, que poderá contar, inclusive, com fianças de organismos multilaterais de fomento (a exemplo dos mecanismos instituídos pela CPP – Companhia Paulista de Parcerias frente a PPPs do Estado de São Paulo). Nesse contexto, é importante que os bens dados em garantia sejam segregados dos demais bens do Município de São Paulo/SPTrans/SMT, e que este fundo seja gerido por uma instituição financeira, cuja minuta de contrato, assim como os demais instrumentos jurídicos necessários para constituição das garantias, deve constar do Edital de licitação.

A experiência do próprio município de São Paulo com o tema revela a importância de uma estrutura de garantias para o sucesso de uma licitação e para a implementação do projeto em si. O caso emblemático da PPP

de Iluminação Pública de São Paulo é bastante esclarecedor e certamente muito conhecido por todos os integrantes da Administração Pública paulistana. No caso, toda a Administração Pública e o próprio mercado observou que o projeto que contava com ao menos uma dezena de potenciais interessados, incluindo grandes empresas nacionais e multinacionais, quando existia a previsão de uma estrutura de garantias, passou a contar com apenas dois consórcios na disputa, pelo simples fato de ter sido excluído o mecanismo da estrutura de garantias do projeto. Esta alteração relevante impactou todo o projeto e contribuiu sensivelmente para que o projeto se cercasse de diferentes polêmicas e se arrastasse até a presente data sem uma definição clara sobre a continuidade do projeto. O município de São Paulo perdeu a oportunidade de figurar na vanguarda do país em relação à implementação de um projeto de qualidade e com segurança jurídica, muito em razão de não ter previsto na modelagem final uma estrutura de garantias para a parceria público-privada.

Portanto, entende-se imprescindível que seja alterado a Minuta de Contrato para ser incluída uma estrutura de garantias robusta que possa garantir as obrigações pecuniárias contraídas pelo Poder Concedente por meio da celebração do contrato de PPP.

Tendo em vista as características do objeto da Concessão, as obrigações e riscos previstos nos documentos disponibilizados, entende-se como adequada uma estrutura de garantias que proporcione a higidez e segurança jurídica necessárias para assegurar a atratividade do projeto e que possa ser viabilizada de maneira célere, sem estruturas complexas e de difícil implementação. Nesse sentido, considerando todas as alternativas autorizadas na legislação federal e municipal, sugere-se que a estrutura de garantias para o projeto seja composta por uma conta garantia, a ser administrada por uma instituição financeira, e cuja movimentação de recursos seja disciplinada em um contrato celebrado em conjunto pelo Poder Concedente e pela Concessionária.

Sugere-se, inclusive, que as condições mínimas deste contrato sejam apresentadas como anexo ao edital de licitação, visando proporcionar maior publicidade e segurança jurídica à futura contratação. No referido anexo devem constar temas como (i) as principais obrigações atribuídas à instituição financeira; (ii) os recursos que deverão ser depositados na conta garantia, com a indicação da sua origem e valores; (iii) as hipóteses de movimentação da conta garantia; (iv) os investimentos e aplicações

permitidas; (v) as hipóteses de execução da garantia pela Concessionária, obrigatoriamente sem a necessidade de qualquer autorização do Poder Concedente, com o intuito de afastar qualquer tipo de ingerência que possa contaminar toda a sistemática da estrutura de garantias; (vi) as obrigações das Partes; (vii) configuração de inadimplemento e definição de consequências aplicáveis; e (viii) a definição do modo de solução de controvérsias para resolver eventuais disputas.

Dentre os aspectos mais relevantes relacionados à estrutura de garantias é imprescindível que sejam definidos de maneira muito clara três pontos específicos: (i) a fonte de recursos que irá compor a garantia; (ii) o montante definido como fluxo de recursos mínimo a ser transferido mensalmente para a conta garantia; e (iii) um saldo mínimo a ser observado na conta garantia ao longo de todo o prazo de concessão.

Em relação ao primeiro ponto, o Município deverá apontar de maneira objetiva qual a fonte de recursos que será utilizada, no caso, sugere-se a adoção da quota parte de recursos do Fundo de Participação do Município (FPM), por exemplo. Independentemente da fonte de recursos escolhida, é imprescindível que o recurso



tenha liquidez, caso contrário não terá qualquer serventia.

Sobre o segundo ponto, é relevante a definição de um fluxo mensal para assegurar que a garantia é sólida o suficiente para resistir a eventual inadimplência mais prolongada do Poder Concedente. Na hipótese de inadimplemento público e configuração de hipótese de acionamento da garantia da contraprestação pública, é essencial que a garantia seja recomposta logo em seguida, sob risco de inviabilizar a realização do pagamento da contraprestação pública no(s) mês(es) seguintes, maculando todo o sistema de garantias e gerando sensível insegurança jurídica na execução do projeto. Ou seja, sem o compromisso efetivo e, mais que isto, a definição já a priori, de que a garantia será recomposta, a estrutura de garantias permanece totalmente ineficaz. Com a definição de um fluxo mensal de recursos transferidos para a conta garantia, há uma maior previsibilidade em relação à recomposição do saldo mínimo e, por consequência, à higidez da garantia. Importante salientar que após a transferência do fluxo mensal, o Poder Concedente deve demonstrar à instituição financeira que realizou o pagamento da contraprestação pública e que não está inadimplente com nenhuma obrigação pecuniária, incluindo o saldo mínimo da

conta garantia, de forma que a instituição possa transferir à conta do Tesouro Municipal todo o valor que exceder o saldo mínimo, sem que exista qualquer prejuízo ao Poder Concedente.

O terceiro ponto consiste no saldo mínimo da conta garantia. Este montante corresponde ao patamar mínimo para que a Concessionária possa ter segurança na execução do objeto da Concessão, podendo realizar todos os investimentos previstos no bojo da contratação, sem o receio de que eventual inadimplência pública possa culminar em eventual incapacidade de honrar as obrigações assumidas em decorrência da PPP. Em conjunto com o fluxo mensal mínimo, o saldo mínimo cumpre papel de suma relevância na estrutura de garantias, sendo um dos principais pontos analisados pelos interessados na participação da licitação, impactando diretamente na precificação dos riscos existentes no projeto. Neste caso, entende-se imprescindível que o montante do saldo mínimo corresponda a no mínimo R\$ 300 milhões. Ao longo da execução do Contrato de PPP entende-se pertinente a redução do saldo mínimo, conforme forem amortizados os investimentos, de maneira que o saldo mínimo fique no mínimo à 3 (três) Contraprestações Mensais Máxima, respeitando o prazo previsto na cláusula

			28.7 da Minuta de Contrato.	
17	Minuta de Contrato	CLÁUSULA 37ª – DA GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO PELA CONCESSIONÁRIA	<p>O edital de licitação estabelece como condição precedente para a assinatura do Contrato, a garantia de execução no montante inicial correspondente a 5% do valor do contrato, portanto:</p> <p>a) Bloco Noroeste: R\$ 85.320.000,00;  b) Bloco Sul: R\$ 101.340.000,00;  c) Bloco Leste: R\$ 100.260.000,00.</p> <p>Será liberado 20% do montante após a emissão de todos os Termos Definitivos de Conclusão das Obras e liberação sucessiva de 10% do valor remanescente a cada intervalo de 3 anos, iniciando-se após o término das obras de requalificação.</p> <p>Sob este prisma é de se verificar que os valores atualmente previstos para garantia de execução do contrato são superiores aos investimentos das obras de requalificação dos terminais na ordem de R\$ 306 milhões. Em que pese, a definição da garantia de execução do contrato é resguardar o pleno cumprimento do contrato e evitar eventual inadimplemento das obrigações assumidas pela Concessionária, porém é de se observar que a projeção do valor da garantia de execução está excessivamente alta e em desacordo perante os custos envolvidos na concessão, sob o risco de tornar a licitação restritiva de maneira indevida, desta forma solicitamos que seja revisado afim de não</p>	Contribuição não acatada. Os percentuais previstos para a garantia de execução contratual estão adequados às obrigações da CONCESSIONÁRIA, nos termos da legislação.

			fragilizar o processo licitatório.	
18	Minuta de Contrato	<p>27.1. O valor deste CONTRATO é de R\$ [•] ([•]), que corresponde ao somatório dos valores da CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA, durante todo o prazo de vigência do CONTRATO.</p>	<p>De acordo com o conteúdo da cláusula 27. do Contrato, o Valor do Contrato é calculado por meio da somatória dos valores da Contraprestação Mensal Máxima, durante todo o prazo de vigência do Contrato. A definição do Valor do Contrato tem impacto em diversos temas, visto ser utilizado como parâmetro para a definição de quantitativos como (i) a garantia de proposta; (ii) garantia de execução; (iii) aplicação de multas; e (iv) capital social da Concessionária.</p> <p>Contudo, considerando que o valor do contrato acaba por considerar não apenas os custos de investimento, mas também as despesas operacionais, algumas dessas exigências acabam ficando excessivamente elevadas.</p> <p>Em vista disto, sugerimos que o valor do contrato seja calculado tal como no Edital CONCORRÊNCIA Nº 001/2015 - SMT-GAB PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051 .567-8 SEI nº 6020.2018/0003185-3, Capítulo XV – DO VALOR CONTRATUAL, Item 15.1 – “Os valores contratuais estimados para o prazo de concessão de 20 (vinte) anos, por lote de concessão, são os constantes do</p>	<p>Contribuição não acatada. A forma de cálculo do Valor do Contrato está adequada ao projeto e é legalmente admitida.</p>

quadro abaixo e equivalem ao Valor Presente - VP do fluxo anual de remuneração estimado para o período contratual, considerando-se uma taxa de desconto de 9,85% ao ano.”

Além disso, para efeito de cálculo dos parâmetros de edital tal como Garantia de Proposta, Garantia de Execução, Capital Social etc. além de revisitar o valor do contrato, como descrito acima, a característica desta PPP implica a necessidade de adoção da prática instituída no Governo do Estado de São Paulo nas recentes concessões metroviárias, tal como a Linha 15-Prata e Linhas 5-Lilás e 17-Ouro, decorrente da súmula 37 do TCE-SP que prevê: “Em procedimento licitatório para contratação de serviços de caráter continuado, os percentuais referentes à garantia para participar e ao capital social ou patrimônio líquido devem ser calculados sobre o valor estimado correspondente ao período de 12 (doze) meses”. Neste caso, o período de 12 meses de remuneração estimada seria suficiente para formar a base de incidência dos parâmetros máximos legais para as exigências editalícias.

Alternativamente, tais parâmetros podem ser calculados como feito no Edital CONCORRÊNCIA Nº 001/2015 - SMT-GAB PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051

			<p>.567-8 SEI nº 6020.2018/0003185-3, CAPÍTULO IX - DO CONTEÚDO DO ENVELOPE Nº 01 - DOS DOCUMENTOS PARA HABILITAÇÃO, item 9.3. - Documentos necessários à Qualificação Econômico-Financeira, sempre reiterando que tais parâmetros devem ser calculados no princípio de razoabilidade.</p> <p>Neste caso, para o correto dimensionamento e enquadramento legal do valor do contrato, sugere-se que o edital corrija essa expressiva distorção que pode inviabilizar a atratividade do projeto.</p>	
19	Minuta de Contrato	<p>36.11. Para eventos de desequilíbrio já ocorridos, a taxa de desconto real anual a ser utilizada no cálculo do valor presente na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por Fluxo de Caixa Marginal será composta pela média dos últimos 03 (três) meses da taxa de rendimento de venda do Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais (antigas</p>	<p>A Minuta de Contrato estabelece em suas cláusulas 36.11 e 36.12 um Prêmio de Risco no valor de 4,77%a.a. aplicado sobre a média dos últimos 3 meses do IPCA+ com juros semestrais (antiga NTN-B). Contudo, o spread de 4,77% a.a. aplicado à Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais para taxa de desconto do fluxo marginal não reflete o risco do projeto, que incorpora grande parte de risco imobiliário, que é mais alto.</p> <p>Este prêmio de risco se demonstra insuficiente por não incorporar grande parte dos riscos, com destaque ao fato de grande parte dos investimentos serem do setor imobiliário, setor que possui um risco inerente maior que a prestação do serviço de operação e manutenção dos terminais, remunerada através das contraprestações.</p>	<p>Contribuição não acatada. Entende-se que o prêmio de risco estabelecido no contrato está adequado ao risco do projeto, sendo a diferença entre o Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC) e a média dos últimos 3 meses do IPCA+ com juros semestrais (antiga NTN-B), ou seja, é fixada a prever uma regra previsível de reequilíbrio ao longo de todo o período contratual e reproduzir situação análoga à de mercado do momento da assinatura do contrato de concessão</p>

	<p>Notas do Tesouro Nacional Série B – NTN-B), ex-ante a dedução do Imposto de Renda, com vencimento em 15/08/2050, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, apurada na data do efetivo impacto do evento de desequilíbrio no fluxo de caixa da CONCESSIONÁRIA, acrescida de um prêmio de risco de 4,77% a.a. (quatro vírgula setenta e sete por cento ao ano).</p> <p>36.12. Para impactos futuros, a taxa de desconto real anual a ser utilizada no cálculo do valor presente será composta pela média dos últimos 03 (três) meses da taxa de rendimento de venda do Tesouro IPCA+</p>	<p>A partir da metodologia de cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC), chegou-se a uma taxa de 10,45%a.a. em termos reais, refletindo os componentes de risco assumidos nos fluxos de caixa do projeto, já atualizado à média dos últimos três meses do Tesouro IPCA+ com juros semestrais (NTN-B).</p> <p>Este CMCP (ou WACC), de 10,45%a.a., corresponde a NTN-B + spread de 6,71%a.a.. Assim, recomenda-se que, para refletir adequadamente a matriz de risco do contrato, a taxa de desconto aplicada ao fluxo marginal nas cláusulas 36.11 e 36.12 seja:</p> <p>Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais (antigas Notas do Tesouro Nacional Série B – NTN-B), ex-ante a dedução do Imposto de Renda, com vencimento em 15/08/2050, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, apurada na data do efetivo impacto do evento de desequilíbrio no fluxo de caixa da CONCESSIONÁRIA, acrescida de um prêmio de risco de 6,71% a.a. (seis vírgula setenta e um por cento ao ano).</p>	
--	--	--	--

		<p>com Juros Semestrais (antigas Notas do Tesouro Nacional Série B – NTN-B), ex-ante a dedução do Imposto de Renda, com vencimento em 15/08/2050, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, apurada na data de formalização do reequilíbrio mediante assinatura do correspondente aditivo contratual, acrescida de um prêmio de risco de 4,77% a.a. (quatro vírgula setenta e sete por cento ao ano).</p>		
20	Minuta de Contrato	<p>36.11. Para eventos de desequilíbrio já ocorridos, a taxa de desconto real anual a ser utilizada no cálculo do valor presente na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por Fluxo</p>	<p>A Cláusula 36 da Minuta de Contrato de Concessão está em linha com o estado-da-arte das Modelagens e melhores práticas de contratos de concessão, notadamente adotando os princípios do “Fluxo de Caixa Marginal” para promoção dos reequilíbrios econômico-financeiros.</p> <p>Nesse sentido, reiteramos que a Cláusula está alinhada com as melhores práticas, tal como foi o caso das Concessões/PPPs de</p>	<p>Contribuição não acatada. Entende-se que o prêmio de risco estabelecido no contrato está adequado ao risco do projeto, sendo a diferença entre o Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC) e a média dos últimos 3 meses do IPCA+ com juros semestrais (antiga NTN-B), ou seja, é fixada a prever uma regra previsível de reequilíbrio ao longo de todo o período contratual e reproduzir situação análoga à de mercado do momento da assinatura do contrato de concessão.</p>



	<p>de Caixa Marginal será composta pela média dos últimos 03 (três) meses da taxa de rendimento de venda do Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais (antigas Notas do Tesouro Nacional Série B – NTN-B), ex-ante a dedução do Imposto de Renda, com vencimento em 15/08/2050, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, apurada na data do efetivo impacto do evento de desequilíbrio no fluxo de caixa da CONCESSIONÁRIA, acrescida de um prêmio de risco de 4,77% a.a. (quatro vírgula setenta e sete por cento ao ano).</p> <p>36.12. Para impactos futuros, a taxa de desconto real anual a</p>	<p>Metrô da Linha 6, 5, 17, 15, da PPP do SIM-RMBS, da PPP da Tamoios, tudo isso no âmbito do Estado de SP, sem mencionar os Contratos de Concessão Federais e de outros Estados e Municípios.</p> <p>No entanto, entendemos que um aspecto da Cláusula, estabelecido nos itens 36.11 e 36.12, possa ser aprimorado, seguindo uma curva de aprendizado frente aos contratos citados. Tendo em mente a recente volatilidade da taxa do Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais, seu atual baixo patamar e potencial de alta expressiva, recomenda-se a adoção de um sistema de “bandas de spread”, como segue:</p> <p>Com relação à Cláusula de Procedimento de Reequilíbrio, recomendamos que os itens 36.11 e 36.12, que regem sobre a Taxa de Desconto a ser aplicada no cálculo do reequilíbrio, prevejam três patamares para o Prêmio de Risco a ocorrer em função do valor da média dos últimos três meses do Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais. Desta forma, na hipótese do Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais ser menor ou igual a 3,00%a.a., adota-se um spread de 6,90% a.a. acrescido ao valor da taxa equivalente à média dos últimos 3 meses.</p> <p>Caso a taxa do Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais fique entre 3,01%a.a. e 6,00%a.a., seria adotado um prêmio de risco</p>	
--	---	--	--

		<p>ser utilizada no cálculo do valor presente será composta pela média dos últimos 03 (três) meses da taxa de rendimento de venda do Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais (antigas Notas do Tesouro Nacional Série B – NTN-B), ex-ante a dedução do Imposto de Renda, com vencimento em 15/08/2050, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, apurada na data de formalização do reequilíbrio mediante assinatura do correspondente aditivo contratual, acrescida de um prêmio de risco de 4,77% a.a. (quatro vírgula setenta e sete por cento ao ano).</p>	<p>de 6,60% a.a. Finalmente, no evento em que a taxa do Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais for maior que 6,00%a.a., adotar-se-ia um prêmio de risco de 6,30% a.a. a ser acrescido à média dos últimos 3 meses da taxa.</p> <p>No gráfico a seguir, pode-se observar que a adoção de um Prêmio de Risco (Spread) fixo, como apresentado pelo Edital, gera taxas de desconto menores em casos da diminuição da taxa de juros real, e, taxas de desconto relativamente mais elevadas no caso do aumento da taxa de juros real.</p> <p>Este mecanismo visa manter resguardados, tanto o poder concedente, quanto o licitante em caso de grandes variações da taxa de juros real, uma vez que mitiga o risco de uma taxa de desconto excessivamente baixa no caso de quedas do juros real e, do outro lado, evita taxas de desconto excessivamente altas sob a hipótese de alta da taxa de juros real. Esta suavização é mais compatível com o comportamento do custo de capital percebido pelas empresas.</p>	
21	ANEXO III DO CONTRATO – CADERNO DE	12.1.3 Na hipótese de ser verificada, quando do início das	Considerando as melhorias na infraestrutura, benefícios para os usuários e características técnicas de cada terminal,	Contribuição não acatada. Entende-se que a área a ser disponibilizada sem qualquer ônus pela Concessionária ao Poder Concedente definida no item 12.1. atende o art. 245, § 3º, da Lei Municipal nº 16.050/2014, não interferindo nos serviços e áreas já existentes em cada Terminal.

	ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA	OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO, para determinado TERMINAL, área destinada a serviços públicos com metragem superior à elencada no item 12.1, deve-se manter a metragem verificada e disponibilizar, adicionalmente, a área estabelecida pelo item 12.1.	entendemos que a metragem destinada a serviços públicos caso seja insuficiente ou em desacordo com as especificações técnicas de cada terminal, caberá a Concessionária em acordo com o Poder Concedente, verificar área cabível ao projeto. Sendo assim, sugerimos a seguinte redação: 12.1.3 Na hipótese de ser verificada, quando do início das OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO, para determinado TERMINAL, área destinada a serviços públicos elencada no item 12.1 com metragem em desacordo com as especificações técnicas do TERMINAL, as partes em acordo, deverão verificar a metragem e, caso necessário o PODER CONCEDENTE deverá disponibilizar, adicionalmente, a área suficiente para cumprimento do item 12.1.	
22	ANEXO III DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA	18.1.1 Cada TERMINAL deve possuir um Centro de Operações do TERMINAL (COT) próprio.	A obrigação prevista neste item gera uma ineficiência, à medida que é tecnicamente possível a utilização de um sistema centralizado para a execução das atividades previstas no COT, gerando economias e reduzindo os custos totais do projeto.  Assim, sugerimos uma alteração neste ponto, conforme a seguinte redação: "18.1.1 Cada TERMINAL deve possuir um Centro de Operações do TERMINAL (COT) próprio. A Concessionária poderá realizar a centralização da operação dos Centros de Operações do TERMINAIS (COTs) em um	Contribuição não acatada. A obrigação de um COT por terminal foi mantida, com base nas diretrizes existentes atualmente para os Terminais.

único Terminal, desde que atenda todas as necessidades e níveis de serviços mínimos estabelecidos neste contrato."

Outro fator relevante, é que as especificações dos equipamentos de tecnologia da informação, principalmente as câmeras fixas e móveis solicitadas possuem características de inteligência (auto processamento), ou seja, possuem gerenciamento inteligente e software embarcado, mesma tecnologia usada nos principais aeroportos e estações de metrô do mundo, que já são gerenciados de maneira mais inteligente e remota, em central de controle que embarca diversos locais e até mesmo cidades, criando um monitoramento mais eficiente de tal forma que entregue com maior qualidade e segurança a infraestrutura aos usuários.

Vale salientar e frisar que as PPPs buscam oferecer aos usuários diretos e indiretos, a melhor solução de serviço, qualidade e tecnologia durante seu prazo de vigência, e para isso, se vale de Sistemas de Mensuração de Desempenho para acompanhar e fiscalizar os serviços da Concessionária. Esta por sua vez, avalia e implanta a melhor forma de operação do serviço, podendo se valer de soluções inovadoras para atender e até mesmo superar os parâmetros de desempenho da

			<p>PPP.</p> <p>A manutenção de exigência de COTs da forma como está, inviabiliza completamente o equacionamento da operação para fazer frente a redução de mais 30% no custo dos terminais para cidade de São Paulo.</p>	
23	ANEXO III DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA	32.5 É proibido o exercício de atividades que exijam o consumo de gás, ventilação especial, ou que produzam vapores, fumaça, odores e outros.	<p>A redação utilizada no item 32.5 inviabiliza qualquer tipo de comércio de alimentação, sendo incompatível com grande parte das atividades que poderiam potencialmente ser exploradas pela Concessionária, o que é prejudicial ao próprio projeto em si, sendo imprescindível a alteração desta redação. Além disso, a redação utilizada é pouco precisa, o que amplia demasiadamente as restrições ali previstas.</p> <p>Assim, sugerimos a seguinte redação:</p> <p>"32.5 Todas as atividades que exijam consumo de gás e ou ventilação especial, deverão ter seus respectivos projetos avaliadas e aprovados pelas equipes técnicas do PODER CONCEDENTE."</p>	Contribuição acatada na revisão dos documentos editalícios.
24	ANEXO III DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA	1.14 A CONCESSIONÁRIA deve realizar o manejo dos exemplares arbóreos existentes nos TERMINAIS e	<p>A condição empregada no item 1.14, apresenta uma redação muito restrita, condicionando a Concessionária o dever de realizar o manejo dos exemplares arbóreos nos Terminais e Estações do Expresso Tiradentes. Deste modo sugerimos a seguinte redação:</p>	Contribuição não acatada. O manejo dos exemplares arbóreos dos Terminais é encargo da Concessionária, a ser realizado conforme a legislação vigente e normas aplicáveis.

		<p>ESTAÇÕES DO EXPRESSO TIRADENTES conforme a legislação vigente e normas aplicáveis.</p>	<p>“1.14 A CONCESSIONÁRIA deve realizar o manejo dos exemplares arbóreos existentes nos TERMINAIS e ESTAÇÕES DO EXPRESSO TIRADENTES conforme a legislação vigente e normas aplicáveis, de acordo com os projetos e caso seja necessário.”</p>	
25	<p>ANEXO V DO CONTRATO – MECANISMO DE PAGAMENTO DE CONTRAPRESTAÇÃO</p>	<p>2.1. A CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL EFETIVA devida à CONCESSIONÁRIA será calculada ao final de cada mês por meio da seguinte fórmula:</p> <p>Em que: <b>CMEbloco</b> é a CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL EFETIVA referente ao mês em que foi prestado o serviço, para determinado bloco; <b>CMM</b> é a CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA, estabelecida conforme a PROPOSTA</p>	<p>As parcerias público-privadas têm por característica a vinculação da remuneração da concessionária ao seu desempenho, conforme metas e padrões de qualidade e disponibilidade definidos no contrato, nos termos autorizados pelo art. 6º, §1º, da Lei Federal nº 11.079/04. Contudo, deve-se sempre considerar que a vinculação ao desempenho e qualidade não corresponde a mecanismo próprio de penalização da Concessionária, visto que o próprio contrato de PPP já prevê procedimentos próprios para a aplicação de sanções e remediação de eventuais inadimplências por parte da Concessionária.</p> <p>Assim, o percentual limite de redução por desempenho deve ser proporcional à margem de lucro do negócio. Não se pode ultrapassar a lucratividade, pois do contrário tornar-se-ia a concessionária insolvente. A função da remuneração vinculada ao desempenho é incentivar a qualidade na prestação de serviço e não inviabilizar o fluxo de caixa da concessão para pagamentos de custos operacionais e</p>	<p>Contribuição não acatada. Entende-se que o percentual da CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA atrelada ao desempenho seja adequado para gerar o incentivo à boa operação por parte da CONCESSIONÁRIA.</p>

	<p>COMERCIAL da CONCESSIONÁRIA, para determinado bloco;  FI é o FATOR INICIAL, conforme detalhado no item 2.2, para determinado bloco;  <b>FRi</b> é o FATOR DE REQUALIFICAÇÃO de cada um dos terminais “i” que receberam o Termo Definitivo de Conclusão das Obras referente as suas OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO, conforme detalhado no item 2.3;  FD é o FATOR DE DESEMPENHO calculado para o mesmo mês de que trata a <b>CMEbloco</b> e apurado de acordo com a metodologia estabelecida no ANEXO IV – SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO, conforme detalhado no item 2.4.</p>	<p>financeiros. Outro olhar metodológico para estimar o percentual máximo a ser deduzido é afetar a TIR do acionista, convergindo-se para a TIR do Projeto, e estimar quanto da remuneração pode ser reduzido nesta trajetória. Tais são as melhores práticas internacionais para o dimensionamento do impacto de fatores de qualidade/desempenho na remuneração final de uma concessão.</p> <p>Como exemplo, na Concessão dos ônibus da SMT/SPTtrans (CONCORRÊNCIA Nº 001/2015 - SMT-GAB PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2015-0.051 .567-8 SEI nº 6020.2018/0003185-3) foi adotado o percentual limite de 4%. Na Concessão das linhas de metrô mais recentes como a Linha 15 – Prata e as Linha 5-Lilás e 17-Ouro, bem como na PPP do SIM da baixada que contempla o VLT de Santos e ônibus metropolitanos foi estipulado o percentual de 5% como redutor máximo da remuneração. Tal patamar foi justamente considerado pela proporcionalidade com a lucratividade do negócio.</p> <p>Entendemos que o patamar de 20%, ora definido no item 2.1 do Anexo V – Mecanismo de pagamento de Contraprestação, é excessivamente punitivo, não se alinhando com as melhores práticas nacionais e internacionais já descritas</p>	
--	--	--	--

			<p>anteriormente. Sugerimos que este patamar se situe entre 4% e 10%. Além disso sugerimos a seguinte formulação para evitar que a parcela de investimentos em requalificação seja afetada pelo desempenho, modelagem que eleva a financiabilidade do projeto e, portanto, reduz o custo de capital ao permitir (securitização/Project finance) que a entidade financiadora não tenha que absorver os riscos de desempenho da SPE, ficando estes restritos aos acionistas.</p> <p>Com isso, dado os exemplos apresentamos acima, bem como os resultados do ANEXO IV DO EDITAL – PLANO DE NEGÓCIOS DE REFERÊNCIA, propõem que o FD tenha impacte em 6% (seis por cento) da Contraprestação Mensal Máxima.</p> <p>Fórmula sugerida:</p> $CME = CMM \times (FI) \times (0,94 + 0,06 \times FD) + CMM \times \sum FRI$	
26	ANEXO III DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA	Capítulo I – Obrigações gerais. 1. Obrigações gerais	Tendo em vista a legislação urbanística atualmente vigente, as condições e características das edificações que integram o objeto da concessão, verifica-se que a eventual incidência de limitações urbanísticas poderiam inviabilizar ou dificultar demasiadamente a execução satisfatória do objeto da concessão. Nesse	Contribuição não acatada. O Anexo III do Contrato não é instrumento adequado para dispensar os parâmetros qualificadores definidos no Art. 87 da Lei de Uso e Ocupação do Solo de São Paulo (Lei nº 16.402/16) como também para a dispensa ao atendimento aos Quadros 2, 2A e 3A da referida lei. Ainda, a classificação dos Terminais sob a subcategoria INFRA-I é mencionada expressamente tanto na Lei nº 16.402/16 (art. 106, I), quanto no Decreto nº 57.378/16, de modo que tanto o equipamento utilizado para a atividade principal (terminal de ônibus) quanto as edificações complementares e acessórias (empreendimentos associados e empreendimentos associados obrigatórios) poderão utilizar os parâmetros urbanísticos pertinentes ao uso INFRA.



sentido, destaca-se a incidência do disposto no art. 87, da Lei de Uso e Ocupação do Solo de São Paulo (Lei nº 16.402/16), que impõe a adoção de determinados parâmetros qualificadores da ocupação quando a área do lote for superior a 10.000m<sup>2</sup> (dez mil metros quadrados) e menor ou igual a 20.000m<sup>2</sup> (vinte mil metros quadrados) e estiver inserido em ZEU, ZEUa, ZEUP, ZEUPa, ZEM, ZEMP, ZC e ZCa.

Como forma de viabilizar a execução do objeto da Concessão, e proporcionar a segura jurídica necessária para tal, sugere-se que seja garantido à Concessionária a não aplicabilidade desses parâmetros qualificadores, em razão do uso INFRA das edificações. Para tanto, sugere-se a inclusão de um item 1.22 no Caderno de Encargos, conforme a seguir descrito:

1.22 Em função da existência de edificações nas áreas objeto de concessão que apresentam pelo seu uso INFRA características específicas de uso e ocupação do solo, assegura-se no processo de licenciamento e aprovação das respectivas obras de requalificação e Empreendimentos Associados a dispensa aos parâmetros qualificadores definidos no Art. 87 da Lei de Uso e Ocupação do Solo de São Paulo (Lei nº 16.402/16) como também a dispensa ao atendimento aos Quadros 2, 2A e 3A da referida lei.

27	ANEXO III DO EDITAL – MEMORIAL DESCRITIVO DA ÁREA	3.7. TERMINAL PINHEIROS	<p>Haja vista, que a área da concessão representada pelo TERMINAL, contempla um total de 16.195 m<sup>2</sup>, em que seu entorno há uma grande oferta de modais de transporte público que garante a integração municipal e intermunicipal da região, além disso apresenta grande circulação diária de pedestres e veículos.</p> <p>Deste modo, se faz necessário mostrar evidente que a área de concessão também se valerá para fins de operação e exploração, da área onde está implantando o atual estacionamento.</p>	Contribuição acatada na revisão dos documentos editalícios, tendo em vista a necessidade de se fornecer condições para a fundação da estrutura de um possível empreendimento.
28	ANEXO III DO EDITAL – MEMORIAL DESCRITIVO DA ÁREA	5.5. TERMINAL PARQUE DOM PEDRO II	<p>Considerando que o Terminal Parque Dom Pedro II está localizado na Zona Central de São Paulo, em uma área predominantemente comercial e de concentração de empregos, sua localização que facilita o acesso por diversos sistemas de transporte público: Ônibus, Expresso Tiradentes (sistema BRT) e Metrô.</p> <p>Vale ressaltar que apesar da forte concentração de empregos e estudantes no entorno, o adensamento residencial é muito baixo, tornando a questão da segurança uma das mais preocupantes na região, principalmente em função da presença de usuários de drogas à noite.</p> <p>A forte concentração comercial nas proximidades é favorável, no que diz</p>	Contribuição não acatada. As áreas referidas não possuem integração com a Área da Concessão e com o objeto da concessão, e estão sob responsabilidade da Subprefeitura local.

respeito à atração de público, por outro lado, o mesmo exerce maior concorrência no mix de lojas.

Atualmente neste terminal temos principalmente ônibus que embarcam ou desembarcam passageiros como ponto final e de partida. A proporção de baldeações é menor. Nota-se a presença de ônibus em espera para momentos de pico, oriundos das garagens. A circulação dos ônibus se dá de forma a circular, nos dois sentidos nas vias internas do terminal, entre as plataformas.

Neste sentido se faz necessário alterações na operação do terminal, proporcionando melhorias na circulação geral, bem como o aumento de paradas para os ônibus.

O Terminal Parque Dom Pedro II possui condições para implantação de novas instalações, como construção de novo edifício, implantação de um Centro Comercial, rotas de fuga asseguradas, otimização no uso das plataformas, acessos de entrada e saída, ao estacionamento por rampas, áreas específicas para táxi, embarque e desembarque de passageiros (veículos particulares), circulação vertical com elevadores, escadas rolantes e convencionais em todas as plataformas, e infraestrutura completa para os usuários (sanitários públicos, telefones públicos,

caixas eletrônicos, entre outros)

Em que pese, foi verificado no material disponibilizado em consulta pública, que algumas áreas de grande significância para o projeto não irão compor a concessão, de acordo com a figura abaixo:

			<p>Sob este prisma, para hajam melhorias na infraestrutura e conseqüentemente benefícios para os usuários, sugerimos que à área de concessão do Terminal Pq. Dom Pedro II contemple toda a área delimitada abaixo, conforme segue:</p>	
29	<p>ANEXO IV – DO CONTRATO – SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO</p>	<p>CAPÍTULO IV – FISCALIZAÇÃO</p> <p>11. PROCESSO DE FISCALIZAÇÃO</p>	<p>Considerando que as parcerias público-privadas têm por característica a vinculação da remuneração da concessionária ao seu desempenho, a fiscalização do contrato poderá se valer do apoio técnico de terceiros, de forma assegurar a independência, transparência e isonomia no monitoramento e controle do desempenho da Concessionária.</p> <p>Neste sentido, afim de trazer maior flexibilidade e celeridade no processo, a Concessionária detém a responsabilidade de contratar o Agente de Apoio a Fiscalização, no qual será o responsável na aferição do desempenho considerando sua imparcialidade e atuação neutra no processo.</p> <p>Sob este patamar, entendemos que a</p>	<p>Contribuição considerada na revisão dos documentos editalícios.</p>

responsabilidade de fiscalização, aferição, e medições do desempenho da Concessionária, seja única e exclusivamente de responsabilidade do Agente de Apoio a Fiscalização, não havendo a necessidade de exercício de fiscalização por parte do Poder Concedente.

A contratação do Agente de Apoio à Fiscalização está condicionada a custos, isto posto a atuação do Poder Concedente no procedimento de fiscalização não justifica os custos envolvidos no processo de contratação do Agente de Apoio à Fiscalização.

Em vista disso, de acordo com o item 12.4 “É dever da CONCESSIONÁRIA fiscalizar os serviços prestados pelo AGENTE DE APOIO À FISCALIZAÇÃO e o cumprimento das regras deste ANEXO.”, sob este prisma, caberá o Poder Concedente apenas, acompanhar o processo de fiscalização, considerando a transparência na aferição do desempenho, isonomia das partes e celeridade no mecanismo de pagamento, evitando assim, arbitrariedades ou conflitos de interesses que poderão afetar a remuneração da Concessionária e riscos na parceria público privada.

Cabe ressaltar que em mais de 100 (cem) contratos de parcerias público-privadas no

Brasil, a realização das medições de qualidade dos serviços prestados é responsabilidade exclusiva do verificador independente, neste contexto, o Agente de Apoio à Fiscalização.

Assim, sugerimos a seguinte redação:

“11. PROCESSO DE FISCALIZAÇÃO

11.1. O PODER CONCEDENTE, durante toda a vigência do CONTRATO, deve se valer do apoio técnico de terceiros, assim como acompanhar a coleta de informações e resultados de aferição dos ÍNDICES DE DESEMPENHO que compõem o FD, verificados e mensurados pelo AGENTE DE APOIO À FISCALIZAÇÃO.

11.1.1. No âmbito da Concessão, o PODER CONCEDENTE não substitui e nem afasta o exercício do poder de fiscalização do AGENTE DE APOIO À FISCALIZAÇÃO.

11.1.2. Nesse caso, prevalece as medições do AGENTE DE APOIO À FISCALIZAÇÃO.

11.3. As vistorias para preenchimento dos formulários de avaliação podem ocorrer independentemente de aviso prévio, devendo a CONCESSIONÁRIA conferir livre acesso aos responsáveis do AGENTE DE APOIO À FISCALIZAÇÃO a todas as

instalações dos TERMINAIS, desde que estejam a trabalho, devidamente credenciados e identificados.

11.3.1. À CONCESSIONÁRIA é facultado, em qualquer caso, o acompanhamento das vistorias in loco.

11.4. O PODER CONCEDENTE deve consolidar e enviar para a CONCESSIONÁRIA o relatório de desempenho compreendendo o resultado do FD, conforme subitem 10.11, no prazo de até 10 (dez) dias do encerramento do período de aferição imediatamente anterior.

11.4.1. Fica o PODER CONCEDENTE, após o final do prazo fixado no subitem 11.4, autorizado a efetuar o pagamento da CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL EFETIVA, nos termos do ANEXO V – MECANISMO DE PAGAMENTO DA CONTRAPRESTAÇÃO, com base no conteúdo e no resultado do FD constante no relatório de desempenho de que trata o subitem 11.4.

11.5. Recebido o relatório de desempenho de que trata o subitem 11.4, a CONCESSIONÁRIA tem o prazo de até 10 (dez) dias para avaliar e contestar o seu conteúdo.

11.5.1. Havendo discordância, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar ao PODER CONCEDENTE seu próprio relatório de desempenho, dentro do prazo fixado no subitem 11.5, contendo o cálculo devidamente fundamentado dos ÍNDICES DE



			<p>DESEMPENHO e do FD.</p> <p>11.5.2. Concluindo-se que eventual discordância trazida pela CONCESSIONÁRIA é procedente, a diferença apurada deve ser liquidada no(s) mês(es) subsequente(s) à respectiva decisão, mediante o acréscimo ou o desconto da CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL EFETIVA vincenda. Página 17 de 28</p> <p>11.5.3. A decisão sobre a procedência da discordância de que trata o subitem 11.5.1 deve ser concluída, no máximo, nos 12 (doze) meses subsequentes ao da aferição em que houve discordância.</p> <p>11.6. Eventual(is) divergência(s) quanto ao FD aferido pelo AGENTE DE APOIO À FISCALIZAÇÃO não solucionada(s) por meio do procedimento descrito no subitem 11.5 deste ANEXO devem ser dirimidas entre as PARTES por meio dos mecanismos de solução de conflitos previstos no CONTRATO.”</p>	
30	ANEXO IV DO CONTRATO – SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO	9.2 Procedimento de Cálculo: O IVS deve ser aferido mensalmente por meio da relação entre o número de crimes e contravenções penais, tumultos, comércio irregular e outras ocorrências registradas pela	<p>O item 9.2 do Anexo IV do Contrato, refere-se ao índice de Segurança e Vigilância (ISV) dos terminais. Para tanto, deverão ser observados e relatados possíveis eventos que por ventura venham a causar quaisquer situações de insegurança, tais como: crimes; contravenções penais; tumultos; comércio irregular.</p> <p>Contudo, ao observar o rol de indicadores que compõe tal índice, resta claro que alguns deles, (tumultos e comércio</p>	Contribuição não acatada. Prevenir tumultos e comércios irregulares são encargos da CONCESSIONÁRIA.

CONCESSIONÁRIA e o número total de PASSAGEIROS do TERMINAL no período aferido:

irregulares), podem ser gerados por eventos alheios à gerência da concessionária, ou ainda, no caso de comércio irregular, tratar-se de um problema já decorrente nos terminais.

Sendo assim, para que se tenha uma forma isonômica e justa de apuração dos indicadores de qualidade, sugerimos a inclusão da seguinte redação:

9.2.1. Devem ser considerados para a aferição do IVS apenas os TUMULTOS que, comprovadamente, possam ser atribuídos à CONCESSIONÁRIA, seja por meio de descumprimento de suas responsabilidades contratuais, principalmente aquelas listadas e descritas no ANEXO III – CADERNO DE ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA, seja por descumprimentos de normas de segurança, seja por sua ação ou omissão que tenha colocado determinada vítima em perigo.

9.2.2. Para fins do disposto que trata o item 9.2, em relação ao controle e registro de comércio irregular, a CONCESSIONÁRIA deverá receber por parte do PODER CONCEDENTE, os terminais LIVRES E DESIMPEDIDOS de comerciantes ambulantes e/ou práticas de comércio irregulares nas suas dependências. Caso os terminais, na data da ordem de início, não estejam livres e desimpedidos da prática do comércio

		irregular, caberá ao PODER CONCEDENTE a fiscalização, bem como a remoção dos mesmos para que a CINCESSIONÁRIA possa manter e registrar em seu Relatório Gerencial das Atividades de Administração, Apoio à Operação, Manutenção, Vigilância e Limpeza.	
31		As contraprestações podem ser cedidas como garantia de eventual financiamento aos Concessionários? Há previsão no Edital?	Contribuição não acatada. A Minuta de contrato já prevê a possibilidade de cessão aos FINANCIADORES das CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL EFETIVA, respeitados os limites e requisitos legais.