

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO-RO

CONSELHO GESTOR DO PROGRAMA DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA DE PORTO VELHO – CGP/PVH

MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE PRIVADO - MIP

MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE PRIVADO - MIP PARA APRESENTAÇÃO DE ESTUDOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA, MODELAGEM FINANCEIRA E ESTUDO DE MERCADO, E MODELAGEM JURÍDICA

TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO/RO



VOLUME 4

ANÁLISE JURÍDICA E DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

JULHO | 2025



ORGANIZAÇÃO SINART
SOCIEDADE NACIONAL DE
APOIO RODOVIÁRIO E TURISMO

Av. Antônio Calos Magalhães, 4.362 – Pituba
Salvador – BA. CEP: 41 800-700
Fone: (71) 3616-8357/58 – Fax: (71) 3616-8359 |
www.sinart.com.br | [@organizacaosinart](https://www.instagram.com/organizacaosinart)

APRESENTAÇÃO

Este estudo tem como objetivo realizar análises detalhadas sobre a viabilidade técnica, econômico-financeira e modelagem jurídica para apoiar a concessão da modernização, operação, manutenção e exploração comercial do Terminal Rodoviário de Porto Velho – RO.

Diante disso, e em estrita observância ao princípio da colaboração entre os entes públicos e privados na formatação de projetos de concessão, a SINART apresenta, por meio deste estudo, a versão revisada dos estudos técnicos, atualizados para a data-base de fevereiro de 2025. O objetivo é assegurar a adequação das projeções econômico-financeiras, premissas regulatórias e parâmetros operacionais, alinhando-se às expectativas do Poder Concedente e aos requisitos do CGP/PVH para a continuidade do processo de estruturação da parceria.

O estudo será dividido em 4 (quatro) Volumes, abaixo listados:

- VOLUME 1 Estudo de Mercado
- VOLUME 2 Estudo de Engenharia
- VOLUME 3 Avaliação Econômico-financeira
- VOLUME 4 Análise Jurídica e da fundamentação legal

Este Relatório descreve e apresenta os levantamentos realizados em base secundária, relativo aos dados e informações disponibilizadas pelos diversos setores do Município de Porto Velho-RO, bem como os resultados da pesquisa de campo para identificação do perfil dos usuários do terminal e assim caracterizar a demanda atual para o cenário base e as projeções de demanda de passageiros para cenários futuros.

Fundada há mais de cinquenta anos, a SINART – Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda., sintetiza hoje o que de melhor uma empresa pode apreender em uma trajetória de sucesso, na prestação de serviços a vários Estados, com consciência de seu papel no desenvolvimento econômico e social, apurada técnica de vanguarda e espírito de parceria que prioriza as suas relações com os poderes públicos e instituições privadas.

Somos, essencialmente, prestadores de serviços na gestão de Terminais de Passageiros, de Rodoviárias, de Aeroportos, de Terminais marítimos, Estacionamentos públicos e privados.

A SINART foi uma das primeiras empresas privadas a administrar aeroportos no país, operando atualmente o Aeroporto Internacional de Porto Seguro, o quarto maior do Nordeste, em movimento, incluindo as capitais e o maior do interior do Estado da Bahia.

A SINART foi a primeira empresa na América Latina a obter a Certificação Internacional ISO 9001 para a operação de um Terminal Rodoviário (Salvador, o segundo maior do país em capacidade operacional).

A SINART opera terminais rodoviários em mais de dez estados do país, inclusive em 9 capitais (Salvador, Maceió, Cuiabá, Teresina, Belém, São Luís, Macapá, Boa Vista e Florianópolis).

Segue abaixo os Terminais Rodoviários atualmente administrados pela SINART.

- BAHIA: SALVADOR, CAMAÇARI, ALAGOINHAS E VALENÇA.
- ALAGOAS: MACEIÓ, ARAPIRACA E PALMEIRA DOS ÍNDIOS.
- CEARÁ: IGUATU.
- RIO DE JANEIRO: PETRÓPOLIS.
- MINAS GERAIS: MURIAÉ.
- GOIÁS: ANÁPOLIS
- PARÁ: BELÉM, ANANINDEUA, ALTAMIRA, BRAGANÇA, CAPANEMA, CAPITÃO POÇO, CASTANHAL, SANTA LUZIA, MAGALHÃES BARATA, MARABÁ, MARACANÃ, MOSQUEIRO, SALINÓPOLIS, SANTARÉM, SÃO MIGUEL, SANTA MARIA, TUCURUÍ, VIGIA, VISEU, PARAUAPEBAS, JACUNDÁ, CURUÇÁ, IGARAPÉ AÇU, IRTUIA E OURÉM.
- PIAUÍ: TERESINA, FLORIANO E PICOS.
- SÃO PAULO: SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E OSASCO.
- SANTA CATARINA: FLORIANÓPOLIS E BLUMENAU.
- AMAPÁ: MACAPÁ.
- MATO GROSSO: CUIABÁ.
- MARANHÃO: SÃO LUÍS.
- RORAIMA: BOA VISTA

A equipe de profissionais envolvida na elaboração dos Estudos aqui apresentados conta inicialmente com os seguintes profissionais, especializada e com larga experiência em elaboração de PMIs e MIPs de Terminais Rodoviários e administração e operação de Terminais:

Coordenação Geral

Profissional	Empresa	Especialidade	Cargo
Eduardo Portugal Pedreira	SINART	Engenheiro Civil	Presidente do Conselho De Administração e da Organização SINART
Henrique Portugal Pedreira	SINART	Administrador de Empresas	Presidente
André Portugal Pedreira	SINART	Administrador de Empresas	Diretor
Selmo Oliveira	SINART	Operação de Terminal Rodoviário	Gerente Regional
Jorge Santos Paternostro Neto	SINART	Economista e Contador	Economista e Contador
Rafael Antunes	SINART	Direito	Analista Jurídico

Estudo de Modelagem Operacional, Econômico – Financeira

Profissional	Empresa	Especialidade	Cargo
Eduardo Portugal Pedreira	SINART	Engenheiro Civil	Presidente do Conselho De Administração e da Organização SINART

Henrique Portugal Pedreira	SINART	Administrador de Empresas	Presidente
André Portugal Pedreira	SINART	Administrador de Empresas	Diretor
Selmo Oliveira	SINART	Operação de Terminal Rodoviário	Gerente Regional
Jorge Santos Paternostro Neto	SINART	Economista e Contador	Analista Comercial

Estudos de Arquitetura e Engenharia

Profissional	Empresa	Especialidade	Cargo
Danilo Silva Farias	SINART	Arquiteto	Arquiteto Pleno
Gabriella Guimarães de Souza	SINART	Arquiteta	Arquiteta Júnior
João Maurício Paraíso	DALEP Engenharia e Construções	Coordenação de Engenharia	Superintendente
Arnaldo Bêribá	DALEP Engenharia e Construções	Apoio Técnico Engenharia	Gerente de contrato
Anete Viana	DALEP Engenharia e Construções	Orçamento	Orçamentista
Andreas Hellwig	DALEP Engenharia e Construções	Engenharia	Gerente Administrativo
Eugênio Louzada Tourinho	DALEP Engenharia e Construções	Engenharia	Coordenador de Engenharia
Lucas Santos de Oliveira	DALEP Engenharia e Construções	Engenharia	Estagiário

Modelagem Jurídica

Profissional	Empresa	Especialidade	Cargo
Rafael Carvalho Antunes	SINART	Bacharel em Direito	Analista Jurídico
Camila Tsuruta	SINART	Advogada	Consultora
Marcos Dias	Bolívar Ferreira Costa & Advogados	Advogado	Advogado

PMI TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO - RO

1	INTRODUÇÃO	8
2	DESENHO E ESTRUTURAÇÃO DO MODELO JURÍDICO	8
2.1	Do Objetivo da Concessão	8
2.2	Aspectos Legais da Modelagem Jurídica	9
3	MODELAGEM JURÍDICA E FORMAS DE CONTRATAÇÃO, EMBASADA EM AVALIAÇÃO JURÍDICA DA VIABILIDADE DE MODELOS INSTITUCIONAIS ALTERNATIVOS OU COMPLEMENTARES PARA O FINANCIAMENTO E A IMPLANTAÇÃO DO PROJETO	10
3.1	Stakeholders	10
3.2	Análise Jurídica Sobre a Modalidade de Contratação para o Projeto de Avaliação Comparativa de Viabilidade entre o Modelo Indicado e Outros Modelos Alternativos	12
3.3	Análise Jurídica dos Aspectos Tributários do Modelo de Contratação, Contemplando as Diretrizes Regulatórias Legais e Infralegais, Municipais, Estaduais e Federais	21
3.4	Análise Jurídica Institucional, Legal e Regulatória Pertinentes ao Projeto, Incluindo Aspectos Regulatórias Ambientais, de Patrimônio Histórico, de Zoneamento, de Trânsito e Outros Aspectos	22
4	DIRETRIZES PARA O PROCESSO LICITATÓRIO	27
5	APRESENTAÇÃO DA MATRIZ DE RISCOS COM ALOCAÇÃO DE RESPONSABILIDADES E RESPECTIVOS MECANISMOS DE MITIGAÇÃO	29
6	ALOCAÇÃO DE RISCOS	29
6.1	Quadro 1 - Riscos Operacionais	33

6.2	Quadro 1 - Riscos Operacionais (Continuação)	34
6.3	Quadro 2 - Riscos de Demanda	35
6.4	Quadro 3 - Riscos dos Projetos de Engenharia	36
6.5	Quadro 5 - Riscos de Performance	37
6.6	Quadro 6 – Riscos de Término Antecipado	38
6.7	Quadro 8 – Riscos da Licitação	40
6.8	Quadro 9 - Outros Riscos	40
7	METODOLOGIA DE CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, BEM COMO OS INDICADORES E TAXA DE DESCONTO A SER UTILIZADA	42
7.1	Modalidades de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	43
7.2	Procedimento para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	43
7.3	Hipóteses de não Incidência do Reequilíbrio Econômico-Financeiro: Caso Fortuito ou Força Maior	45
7.4	Processos de revisão contratual previstos	45
8	METODOLOGIA DE INDICADORES E MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO DA CONCESSIONÁRIA, COM A RESPECTIVA VINCULAÇÃO AO MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO, PREVENDO A REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA VARIÁVEL EM FUNÇÃO DO ATINGIMENTO DOS INDICADORES	47
8.1	Índice de Qualidade (IQ)	48
8.2	Índice de Disponibilidade (ID)	50
8.3	Índice de Conformidade (IC)	52
8.4	Conformidade às Normas de Segurança	53
8.5	Conformidade Ambiental	53
8.6	Conformidade de Relatórios	53
8.7	Metodologia de Avaliação	54
8.8	Incidência do ID sobre o Reajuste Tarifário	54
8.9	Penalidades	55

8.10 Bonificações.....	55
8.11 Sem bonificações e penalidades	55

1 INTRODUÇÃO

Este Produto integra o estudo de viabilidade jurídica que irá subsidiar a concessão para a modernização, operação, manutenção e exploração comercial do Terminal Rodoviário de Porto Velho – RO.

São contemplados os estudos voltados à formatação do procedimento licitatório de Concessão de Serviços Públicos, na modalidade Concessão Comum, voltada à implementação do projeto (“Projeto”), e também a minuta do edital e contrato de concessão a ser celebrado com a Administração Pública.

Os elementos que justificam o modelo jurídico adotado e as regras do procedimento licitatório são apresentados sob a forma de um parecer jurídico e está em total consonância com a legislação aplicável.

Os temas, expostos a seguir, são complementares e inter-relacionados com os demais assuntos tratados nos estudos, de forma que as premissas e conclusões apresentadas em uma seção devem ser compreendidas de acordo com todo o Estudo.

Todas as premissas e definições apresentadas neste parecer, relativas à Modelagem Jurídica do Projeto, estão refletidas nas Minutas propostas do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão Comum, incluindo seus Anexos.

Assim, o conteúdo aqui exposto permitirá ao Poder Público avaliar a viabilidade jurídica do Projeto de acordo com as características ora propostas, demonstrando-se que a sua implementação da forma sugerida permitirá ao Poder Público, a consecução dos seus objetivos e o seguimento com a contratação pretendida.

Vale aqui ressaltar que para fins de desenvolvimento desta Manifestação de Interesse Privado (MIP), adotou-se como premissa geral que todos os projetos de arquitetura e engenharia do novo terminal rodoviário foram ou serão executados pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, obedecendo as normas técnicas da ABNT e outras aplicáveis.

Os projetos de arquitetura e engenharia do novo terminal rodoviário contratados pelo Poder Concedente abrangeram as disciplinas técnicas a saber: estruturas e fundações, instalações elétricas, subestação, sistema de proteção contra descargas atmosféricas (SPDA), cabeamento estruturado, sistema de circuito fechado de televisão (CFTV), instalações hidrossanitárias, sistema de combate a incêndio e pânico, terraplenagem, drenagem, topografia, pavimentação, estação de tratamento de efluentes (ETE), climatização, exaustão mecânica, sistema de gás liquefeito de petróleo (GLP) e elevador. A relação desses projetos está contida no Anexo XX - projetos de arquitetura e engenharia do novo terminal rodoviário executados pela Prefeitura Municipal de Porto Velho.

Portanto, todas as intervenções complementares que serão aqui propostas nesta MIP se referem a pequenas adaptações para melhorar a funcionalidade desse terminal, modernização de sistemas e colocação de equipamentos não previstos com o objetivo de tornar a operação mais eficiente e fornecer mais conforto ao usuário.

2 DESENHO E ESTRUTURAÇÃO DO MODELO JURÍDICO

2.1 Do Objetivo da Concessão

O Terminal Rodoviário de Porto Velho, tem por objetivo prestar os serviços necessários para apoiar o embarque e desembarque dos usuários do transporte público coletivo interestadual e intermunicipal, além de oferecer comodidades como praça de alimentação, caixas eletrônicos, sanitários, estacionamento, dentre outros.

Logo, trata-se de serviço público, que é formado pelo conjunto das atividades necessárias para o embarque e desembarque de passageiros dos serviços de transporte coletivo. Embora, diverso do

serviço do transporte público coletivo em si, o apoio ao embarque e desembarque de passageiros é atividade indissociável, essencial e imprescindível ao serviço de transporte rodoviário.

Portanto, para o usuário utilizar o serviço de transporte, é necessário uma infraestrutura adequada e os serviços de apoio ao embarque e desembarque (serviços de informação, despacho de encomendas e local para instalação das bilheterias e bilheterias/guichês das empresas de transporte).

No mesmo sentido que, para que as empresas de transporte possam transportar os passageiros, deve existir a referida infraestrutura e serviços de apoio adequados para o bom funcionamento do Terminal.

Desta forma, entende-se que o objeto da Concessão do Terminal Rodoviário de Porto Velho não é apenas os serviços de apoio ao embarque e desembarque de passageiros, mas se estende a exploração dos serviços públicos de utilidade pública e comercial, com execução de obras de complementação. Consoante a isso, a futura Concessionária deverá exercer serviços adequados para os usuários do Terminal, conforme dispõe o art. 6º da Lei nº 8.987/95.

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

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

2.2 Aspectos Legais da Modelagem Jurídica

A demonstração da viabilidade jurídica do Projeto e a compreensão dos principais conceitos e premissas que o circundam pressupõe o adequado exame do regime jurídico aplicável ao projeto e da legislação a ele aplicável.

As normas possuem relevância para os aspectos distintos da implementação do Projeto, sendo tanto relativas ao modelo jurídico em si, quanto às diversas facetas existentes na execução do objeto da futura concessão.

Neste sentido destacam-se, a seguir, as principais normas aplicáveis ao desenvolvimento do Projeto, em vista das premissas definidas pelo Município e considerando as peculiaridades identificadas ao longo do desenvolvimento dos estudos.

Tabela 1 - Referências legislativas e competências

Norma	Objeto
Constituição Federal - 1988 (especialmente o Artigo 6º; Artigo 21, XX; Artigo 23, VI; Artigo 30; Artigo 37, caput e inciso XXI; Artigo 175)	Dentre outros temas, destacam-se: (i) direito social ao transporte; (ii) a competência da União para instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes urbanos; (iii) a definição da competência legislativa dos Municípios; e (iv) a previsão do dever de licitar e (iv) definição de competência para a prestação de serviços públicos e previsão da possibilidade de

	delegação da prestação dos serviços públicos por meio de concessão.
Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993	Regulamenta o Artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública ("Lei de Licitações").
Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021	Regulamenta o artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública, além de revogar a Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1994. ("Lei de Licitações e Contratos Administrativos").
Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal ("Lei de Concessões")
Lei Federal nº 9.074, de 07 de julho de 1995	Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.
Lei Complementar nº 366, de 06 de fevereiro de 2007	Dispõe sobre os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Rondônia, o regime de concessão e autorização dos serviços, a concessão de terminais rodoviários e dá outras providências.
Decreto Municipal nº 18.925, de 17 de abril de 2023	Delega à Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos – SEMUSB, competência em relação ao Terminal Rodoviário e dá outras providências.
Lei Complementar nº 716, de 04 de abril de 2018	Dispõe sobre o regime de concessão, permissão e autorização de serviços públicos e de utilidade pública, de concessão de obras públicas e dá outras providências

Fonte: elaboração própria

Todas as normas dispostas no quadro anterior possuem relevância na implementação do Projeto, de forma que compõem o alicerce de todas as decisões tomadas no presente estudo quanto à modelagem mais adequada para a consecução dos fins visados pelo Município.

Oportuno destacar que o quadro acima não é um rol exaustivo das normas aplicáveis ao Projeto, tendo sido destacadas as principais. eventuais normas legais e infralegais não mencionadas deverão ser consideradas pelo Poder Público Municipal e por aqueles que desejarem participar do futuro procedimento licitatório. Outras normas serão mencionadas e explicitadas ao longo deste capítulo e nos demais documentos que compõem os Estudos.

3 MODELAGEM JURÍDICA E FORMAS DE CONTRATAÇÃO, EMBASADA EM AVALIAÇÃO JURÍDICA DA VIABILIDADE DE MODELOS INSTITUCIONAIS ALTERNATIVOS OU COMPLEMENTARES PARA O FINANCIAMENTO E A IMPLANTAÇÃO DO PROJETO

3.1 Stakeholders

Consoante o Decreto Municipal nº 18.925/23, fica delegada a Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos a administração dos serviços do Terminal Rodoviário de Porto Velho realizar todos os atos necessários à celebração de acordos, contratos e convênios, bem como a representação quanto

aos contratos vigentes, visando a manutenção de seus serviços da sede do Terminal Rodoviário de Porto Velho.

A administração dos serviços no Terminal, no que diz respeito à conservação, manutenção e levantamento patrimonial tanto do espaço provisório quanto do definitivo em que está o Terminal atualmente é desempenhada pela Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos, realizar essa distinção de responsabilidades é relevante na medida em que é necessário mapear, no caso de outorga dos serviços à iniciativa privada, a quem seria atribuída a qualidade de Poder Concedente.

Ademais, com base no art. 2º do Decreto Municipal nº 18.925/23, compete a Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos, “realizar todos os atos afetos necessários à celebração de acordos, contratos e convênios, bem como a representação quanto aos contratos vigentes, visando a manutenção de seus serviços, da sede do Terminal Rodoviário de Porto Velho.”

Neste caso, o futuro contrato de concessão será celebrado entre a futura concessionária e a Prefeitura do Município de Porto Velho, por meio da Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos, que será a instituição responsável em realizar a fiscalização, gestão e autorizações relativas ao objeto deste projeto.

Nesta esteira, em âmbito nacional, compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres a regulação dos serviços de transporte de passageiros e da exploração de infraestrutura concedida com finalidade de atividade vinculada ao setor rodoviário, na forma do disposto pela Lei Federal n.º 10.233/2001. Confira-se:

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

[...]

IV - Elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infraestrutura.

No âmbito estadual, a AGERO (Agência de Regulação de Serviços Públicos Delegados do Estado de Rondônia) é encarregada em planejar, dirigir, executar, controlar, avaliar e regular as ações setoriais a cargo do Estado conforme demonstrado abaixo, e controlar e fiscalizar o transporte intermunicipal de passageiros.

I - geração, transmissão e distribuição de energia elétrica;

II - gás natural, petróleo e seus derivados e álcool combustível;

III - saneamento, compreendidos o abastecimento de água, o esgotamento sanitário, a drenagem, o manejo de águas pluviais urbanas, a limpeza urbana e o manejo de resíduos sólidos;

IV - comunicações;

V - transporte intermunicipal de passageiros e terminais de cargas e passageiros; e

VI - outras atividades que caracterizem a prestação de serviços em regime de delegação.

VII - transportes hidroviários e aeroviários;

VIII - portos; e

IX - mineração.

3.2 Análise Jurídica Sobre a Modalidade de Contratação para o Projeto de Avaliação Comparativa de Viabilidade entre o Modelo Indicado e Outros Modelos Alternativos

A prestação de serviços públicos constitui-se como uma das atribuições inerentes à Administração Pública, como forma de atendimento das necessidades básicas da população e consecução de direitos fundamentais. Nos termos do artigo 175 da Constituição Federal¹, os serviços públicos poderão ser prestados diretamente pelo Poder Público ou indiretamente, a partir de delegação a terceiros.

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

-Grifos nossos-

Neste caso, a outorga dos serviços será realizada por meio de concessão, conforme o objeto do edital já delimita, mas também poderá ser por meio de outras modalidades de concessão, sendo que devidamente justificadas.

A realização de procedimento licitatório para seleção do particular contratado decorre da aplicação do artigo 37, caput, e inciso XXI da Constituição Federal, que impõe o dever de licitar à Administração Pública. Em âmbito federal, os procedimentos licitatórios são regulamentados por meio da Lei Federal nº 8.666/93, bem como pela Lei Federal nº 14.133/21 ("Nova Lei de Licitações"), que revogou o referido ato normativo legal de 1993. Ainda que os estados e municípios venham a possuir regulamentação própria sobre licitação, as diretrizes previstas pela legislação federal deverão ser observadas em todos os casos.

A promulgação da Lei Federal nº 14.133/2021 ("Nova Lei de Licitações") teve como um dos seus principais objetivos aprimorar a eficiência das contratações públicas e otimizar os benefícios tanto para os órgãos governamentais quanto para os usuários dos serviços públicos.

Nesse contexto, é relevante destacar que essa legislação trouxe diversas inovações para as aquisições públicas, entre elas a introdução de um novo modelo conhecido como "fornecimento e prestação de serviços associados". De acordo com o inciso XXXIV do artigo 6º, esse modelo é definido como um "método de contratação no qual o contratado não apenas fornece o objeto, mas também assume a responsabilidade por sua operação, manutenção ou ambos, por um período determinado". Esse novo formato pode resultar em melhorias substanciais na eficiência e agilidade das contratações administrativas que abrangem múltiplas atribuições.

A justificativa por trás desse modelo reside na intenção da Administração Pública de garantir maior qualidade nos serviços fornecidos pelo contratado, que assume integralmente os riscos associados. Além disso, do ponto de vista econômico, o contratado é incentivado a atingir um desempenho que atenda aos padrões exigidos pela Administração, geralmente mais elevados do que o padrão convencional.

Uma das formas de incentivo é a obrigação imposta ao contratado de operar e manter os bens utilizados na prestação dos serviços, o que naturalmente o leva a fornecer bens de maior produtividade e durabilidade. Além disso, esse modelo de contratação possibilita a criação de subsídios cruzados entre diferentes partes do contrato, contribuindo para reduzir assimetrias de informações em diversas etapas do processo.

O sistema de fornecimento e prestação de serviços associados se desenvolve em duas fases: a primeira engloba o fornecimento do objeto e/ou das estruturas físicas, incluindo a implantação de infraestruturas para a execução dos serviços; a segunda fase diz respeito à prestação dos serviços diretamente relacionados ao objeto fornecido ou realizados por meio desse objeto.

Portando, a licitação é exigível para que a seleção do contratado: (i) ocorra em igualdade de condições entre todos os concorrentes (princípio da isonomia); (ii) permita a contratação da proposta mais vantajosa para a Administração; e (iii) viabilize o processamento e julgamento segundo os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos¹.

¹ Lei Federal nº 8.666/93. Art. 3º. A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

No âmbito infraconstitucional, o regime jurídico da concessão é delimitado, prioritariamente, pela Lei Federal nº 8.987/95, pela Lei Federal nº 9.074/95 e pela Lei Federal nº 11.079/04 sendo estas duas últimas atinentes às denominadas Parcerias Público-Privadas (“PPPs”).

As diferentes modalidades de concessão estão sujeitas a regimes jurídicos parcialmente distintos, podendo, de forma sintética, serem assim identificadas:

- **Concessão Comum:** disciplinada pela Lei Federal nº 8.987/1995, diferencia-se em virtude do objeto de contratação, serviço público prestado diretamente ao particular-usuário, e da forma de remuneração, promovida por meio da tarifa paga pelos usuários ou de outros recursos derivados da própria exploração do serviço, inexistindo, mesmo que parcialmente, contraprestação pública, admitindo-se a exploração de projetos e atividades associadas visando à obtenção de receitas acessórias;
- **Concessão Administrativa:** disciplinada pela Lei Federal nº 11.079/2004, tem por objetivo a prestação de serviço de que a Administração Pública é usuária, direta ou indireta, que pode envolver a execução de obra ou fornecimento e instalação de bens, sendo que a sua remuneração se dá por meio de contraprestação feita pelo parceiro público, sem o recebimento de qualquer receita tarifária, sendo também admitida a exploração de projetos e atividades associadas visando à obtenção de receitas acessórias;
- **Concessão Patrocinada:** disciplinada igualmente pela Lei Federal nº 11.079/2004, constitui modalidade de concessão de serviço público a ser prestado diretamente ao usuário; contudo, sua remuneração decorrerá da conjugação da tarifa paga pelos usuários e de contraprestação vinda do parceiro público, além da possibilidade de exploração de projetos e atividades associadas visando à obtenção de receitas acessórias.

Com relação à concessão de serviços públicos, apesar da falta de um conceito expreso para este instituto, a Constituição Federal contém indicativos de seu conteúdo ao longo dos Artigos 21, 25, 30, 37 e 175. Trata-se de instituto jurídico mediante qual o Poder Concedente, titular de um determinado serviço público, delega, total ou parcialmente, mediante licitação, a sua prestação a pessoa jurídica privada ou consórcio de empresas que deverá prestá-lo em nome próprio, em atenção aos riscos e obrigações assumidos, durante prazo determinado e sob condições contratuais e extracontratuais estabelecidas pelo próprio Poder Público.

A Lei Federal nº 8.987/95, cuja incidência recai sobre as três espécies de concessão, prescreve as regras gerais aplicáveis ao instituto, especialmente quanto aos direitos e deveres das partes envolvidas; à forma e remuneração da prestação do serviço objeto; e às disposições contratuais que deverão reger esta relação jurídica.

Regra geral, a concessão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, cujos parâmetros são previstos em lei e delimitados em normas infralegais e no próprio contrato de concessão. No que tange às disposições legais, parágrafo primeiro do Artigo 6º aponta que “serviço adequado” é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação.

A Lei estabelece um conjunto de direitos e obrigações dos usuários do serviço público. Dentre outros aspectos, são previstos: (i) o direito de receber serviço adequado; (ii) receber do PODER CONCEDENTE e da CONCESSIONÁRIA informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos; (iii) levar

ao conhecimento do poder público e da CONCESSIONÁRIA as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado e (iv) contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

Nas concessões é necessária também a observância da Lei Federal nº 9.074/95 e o Decreto Federal nº 7.624/11, que estabelece as normas para a outorga de concessões e permissões de serviço público. Dentre as disposições desta norma, relevante ressaltar o teor do seu Artigo 2º, que determina a necessidade de lei que autorize a realização das concessões, fixando os termos em que esta irá se realizar². Este tema está cercado por grandes discussões na doutrina e no Poder Judiciário. Apesar de existirem divergências, cabe destacar o entendimento de que o regime geral previsto nas leis federais, especialmente na Lei nº 8.987/95 e Lei nº 11.079/04, seria suficiente para que os Chefes do Poder Executivo optassem pela via concessória como forma de prestação do serviço público, não dependendo do crivo do Poder Legislativo para tal, nem mesmo para disciplinar as normas regulamentares do serviço.

Assim menciona o jurista Marçal Justen Filho:

“A concessão comum de serviço público é um contrato plurilateral de natureza organizacional e associativa, por meio do qual a prestação de um serviço público é temporariamente delegada pelo Estado a um sujeito privado que assume seu desempenho diretamente em face dos usuários, mas sob controle estatal e da sociedade civil, mediante remuneração extraída do empreendimento”

Os projetos envolvendo a prestação de serviços públicos, precedidos ou não da execução de obras, que sejam financeiramente viáveis, são considerados Concessões Comuns, reguladas pelas Leis acima citadas, de modo que os projetos de serviços públicos que sejam totalmente autofinanciáveis são viabilizados através de Concessão Comum.

As concessões comuns apresentam as seguintes características principais:

- (i) Delegação por meio de um processo de licitação, geralmente conduzido na modalidade de concorrência.
- (ii) Aplicáveis especificamente à transferência de serviços públicos para a esfera privada.
- (iii) A prestação dos serviços ocorre sob a jurisdição do Direito Público.
- (iv) O Poder Público detém a autoridade para modificar ou rescindir o contrato unilateralmente, caso haja interesse público. Além disso, possui a responsabilidade de fiscalizar a execução do contrato e impor sanções ao concessionário em caso de violação das normas legais ou contratuais.
- (v) O vínculo contratual é estabelecido entre o concedente (entidade pública) e o concessionário (entidade privada).
- (vi) O concessionário assume uma posição semelhante à do Estado perante os usuários, sendo responsável de forma objetiva por eventuais danos causados.

² Lei nº 9.074/95. Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei nº 8.987, de 1995.

- (vii) Investimentos essenciais para a oferta dos serviços aos usuários são realizados pelo concessionário.
- (viii) O prazo da concessão é projetado para permitir a amortização e a remuneração dos investimentos feitos pelo concessionário.
- (ix) A remuneração do concessionário provém da cobrança de tarifas junto aos usuários dos serviços.
- (x) As tarifas são determinadas e fixadas pelo poder concedente, que regula esse aspecto do contrato.

Estas são as características essenciais das concessões comuns, delineando os princípios fundamentais que norteiam esse modelo de delegação de serviços públicos à iniciativa privada.

A Concessão Comum de Serviços Públicos ou a Concessão Patrocinada pode ser contratadas pelos entes públicos com competência legal para a prestação/delegação dos serviços públicos que serão objeto do contrato. Já a Concessão Administrativa pode ser contratada pelos entes públicos interessados nos serviços que serão objeto do contrato.

A contratação de Concessão Comum de Serviços Públicos e a Concessão Patrocinada exigem legislação específica, conforme estabelecido no art. 2º da Lei Federal nº 9.074/95, salvo nas condições estabelecidas na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observando, em qualquer caso, os termos da Lei Federal nº 8.987/95.

Verifica-se, ainda, notável distinção entre as Parcerias Público-Privadas e as concessões comuns de serviços públicos, pois nas PPPs o poder público divide com o particular os ganhos obtidos com a redução do risco de crédito de seus financiamentos, bem como porque nas PPP é possível o compartilhamento dos riscos entre as partes, inclusive: caso fortuito; força maior; riscos decorrentes das flutuações do mercado; alterações unilaterais do contrato; atos do poder público não relacionados ao contrato, mas que o afetam adversamente (por exemplo: edição de leis novas, proibições legais); atos do poder público relacionados ao contrato que o afetam adversamente (por exemplo: não realização de desapropriações, retardamento na expedição de ordens de serviços); eventos imprevisíveis e estranhos às partes do contrato, capazes de alterar o equilíbrio econômico-financeiro (por exemplo: desvalorização cambial, crise econômica); outras hipóteses de risco relacionadas pelas partes.

Somam-se aos fatores descritos, o regime jurídico aplicável à Concessão Comum, com um marco legal mais sólido, com definições e limites mais claros para a exploração da infraestrutura do Terminal Rodoviário. Dentre outros pontos, a adoção deste regime permitirá uma estrutura jurídica e contratual mais adequada às necessidades do Poder Público na estruturação do Projeto, incluindo a responsabilidade direta, assumida pela Concessionária por sua conta e risco de todos os danos consequentes da prestação do serviço público concedido, a previsão de uma estrutura de garantias a serem prestadas pela Concessionária e por não envolver contraprestação pecuniária do ente público ao parceiro privado.

Por conseguinte, de acordo com os diplomas normativos explanados tornam-se suficiente para suprir o requisito previsto no art. 2º, da Lei nº 9.074/1995, e assim o Poder Público sob regime de concessão, a prestação de serviços públicos. Por fim, ressalta-se que não há restrição ou premissa que condicione a realização de concessão por Estados e Municípios à edição de lei específica autorizativa sobre concessão, com base no Decreto Federal nº 7.624/11.

Outrossim, o cenário descrito permite o alinhamento ao conceito fixado no Artigo 2º, inciso II, da Lei nº 8.987/95, de modo que a Concessão Comum de Serviços Públicos figura como melhor modelo a ser adotado para o caso concreto, vez que se mostra acertada por possibilitar uma execução mais eficiente e coordenada do contrato.

Em se tratando de uma atividade com escopo complexo, que reúne uma série de serviços, a celebração de um contrato de Concessão Comum de Serviços Públicos com este fim propicia maior celeridade à realização das atividades necessárias.

Adicionalmente, na concessão comum é legalmente imposto encargos ao Poder Concedente, sendo, o dever de fiscalizar, impor cumprimento contratual, e garantir acesso às informações pertinentes ao negócio, e mais, intervir diretamente na concessão, podendo aplicar sanções. Da mesma forma que, a Concessionária deverá cumprir com as disposições contratuais, e demais normas impostas à execução dos serviços, permitindo a fiscalização e acesso dos responsáveis do Poder Concedente.

Neste sentido, proporcionará o cumprimento integral do objeto do Contrato de Concessão Comum de Serviços Públicos com qualidade e eficiência, de acordo com os parâmetros de qualidade e desempenho. Para tanto, entende-se oportuna contratação, pelo Poder Concedente, de verificador independente. Trata-se de entidade que prestará serviço técnico na verificação do cumprimento das metas de desempenho do Contrato.

Insta mencionar que, embora a Lei de Concessões não determine um prazo máximo para as concessões comuns, será estabelecido no presente estudo o prazo de **25 (vinte e cinco) anos**, prorrogáveis por igual período. Considerando esta premissa, o prazo de contrato é definido com fundamento e justificativa econômica, uma vez que se volta ao cálculo de amortização dos investimentos e remuneração do parceiro privado. 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.

A definição do Projeto como uma **CONCESSÃO COMUM** reflete um conceito tradicional, onde a atribuição do risco da concessão recai sobre a "CONCESSIONÁRIA" por determinação legal. Entretanto, atualmente, essa teoria de transferir integralmente os riscos da Concessão de Serviço Público para a Concessionária está sendo gradualmente questionada. Isso ocorre devido ao reconhecimento de que a transferência completa dos riscos para a Concessionária pode resultar em aumento dos custos envolvidos, o que, por sua vez, poderia levar a tarifas mais elevadas e impactar negativamente os usuários.

Essa mudança de perspectiva implica que o parceiro público deve assumir um papel ativo no gerenciamento dos riscos, em vez de simplesmente transferi-los para o parceiro privado. Isso é particularmente evidente nos riscos contratuais, que são especificamente atribuídos ao Poder Concedente. Portanto, no Contrato de Concessão de Serviços Públicos, os riscos associados tanto à Concessionária quanto ao Poder Concedente se tornam mais explícitos e claros.

Essa abordagem reconhece a necessidade de um equilíbrio entre os riscos e os benefícios nas concessões de serviço público. Em vez de apenas responsabilizar a Concessionária por todos os riscos, há uma compreensão crescente de que a alocação estratégica e compartilhada dos riscos pode levar a resultados mais sustentáveis e equitativos para todas as partes envolvidas, incluindo os usuários finais dos serviços. Portanto, essa evolução na compreensão dos riscos na concessão de serviços públicos visa encontrar um ponto de equilíbrio que otimize a eficiência, a acessibilidade e a qualidade dos serviços prestados.

Deste pilar normativo decorrem efeitos, dentre os quais ganha relevo o direito da Concessionária de não ser compelida a desempenhar atividade estranha ao objeto contratado. Além disso, impõe limite à eventual exorbitância dos direitos e prerrogativas atribuídas pela lei ou contrato ao Poder Concedente, i.e., sanções, poder de intervenção, dentro outros.

Noutra face, como contraprestação pela remuneração percebida, caberá ao concessionário cumprir com os encargos que lhe foram impostos pela lei e pelo contrato. As obrigações legais estão previstas predominantemente no Artigo 31 da Lei de Concessões, umbilicalmente atreladas à obrigação de respeito à adequada prestação do serviço concedido, sempre sujeita à fiscalização do Poder Concedente.

Com vistas a tornar a execução contratual mais eficiente e coordenada, entende-se que o Contrato deverá prever que as obras e os serviços objeto da Concessão deverão ser realizados em fases ou etapas. Desta forma, a CONCESSIONÁRIA poderá concentrar seus esforços e recursos de maneira direcionada, otimizando a utilização dos recursos e reduzindo os riscos envolvidos na execução do objeto da concessão comum, o que culmina na redução dos custos totais incorridos com o contrato.

Ademais, como encargos acessórios legalmente prescritos, encontram-se, por exemplo: (i) a obrigação de manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão; (ii) a prestação de contas da gestão do serviço; (iii) se for o caso, promover as desapropriações e construir servidões autorizadas pelo PODER CONCEDENTE; e (iv) se necessário, captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

O contrato de concessão é instrumento apto a detalhar e impor encargos variados ao concessionário atrelados prioritariamente à natureza do serviço sob sua execução. Tais obrigações não podem afrontar a legislação, ao passo que pautaram o montante da remuneração e a equação econômica da referida avença.

Em adendo ao descrito, cumpre ressaltar que conforme a Lei Complementar nº 366/07 “os serviços públicos de terminais rodoviários poderão ser prestados por particulares por meio de concessão, precedida ou não da execução de obra pública, que abrangerá a sua implantação e/ou sua exploração, sempre através de licitação na modalidade de concorrência pública.”

Art. 128. Os serviços públicos de terminais rodoviários poderão ser prestados por particulares por meio de concessão, precedida ou não da execução de obra pública, que abrangerá a sua implantação e/ou sua exploração, sempre através de licitação na modalidade de concorrência pública, observado o seguinte:

I - o prazo da concessão de que trata este artigo será de 10 (dez) anos nos casos de concessão somente da exploração do terminal e de 20 (vinte) anos nos casos de concessão para construção ou reforma substancial, implantação e exploração do terminal;

II - nos casos de concessão para implantação e exploração do terminal, precedida de execução de obra pública, ao final do prazo da concessão, a obra reverterá ao patrimônio público do Estado de Rondônia;

Da Nova Lei de Licitações nº 14.133/21

A licitação, em conformidade com dispositivos constitucionais (art. 37, XXI, da CF/88) e normas infraconstitucionais (art. 2º da Lei 8.666/1993 e Lei nº 14.133/21), é um requisito essencial para a Administração Pública ao selecionar seus fornecedores ou prestadores de serviços por meio de um processo seletivo prévio e público.

Deste modo, a licitação é um instrumento processual que possibilita à Administração Pública escolher, para fins de contratação, a proposta que melhor atende ao interesse público envolvido, sempre garantindo igualdade de condições para todas as empresas interessadas em participar do certame. Seus objetivos estão claramente delineados no art. 3º da Lei Federal 8.666/1993 e no art. 11 da Lei Federal nº 14.133/2021.

Como dito anteriormente a Lei Federal nº 14.133/2021 trouxe novas disposições sobre licitações e contratos administrativos a serem seguidos pela Administração Pública e revogou integralmente a Lei nº 8.666/93 dois anos após sua publicação, ou seja, a partir de 1º de abril de 2023. Essa lei também permite que a Administração Pública escolha qual legislação seguir em procedimentos licitatórios até março de 2023.

No que diz respeito à concessão de serviços públicos ou concessão de serviços públicos precedidos de execução de obra pública, a Lei Federal nº 14.133/2021 estabeleceu que essas licitações devem ser realizadas nas modalidades de concorrência pública ou diálogo competitivo.

A concorrência pública, conforme o art. 22, §1º, da Lei nº 8.666 de 1993, é a modalidade de licitação na qual qualquer interessado que comprove possuir os requisitos mínimos de qualificação exigidos no edital pode participar na fase inicial de habilitação preliminar.

A Lei 14.133/2021 também define os critérios de julgamento das propostas na concorrência pública (incluindo menor preço/menor tarifa e maior retorno econômico/maior valor de outorga) e estabelece que o rito será o mesmo do pregão, com a inversão de fases, onde o concorrente apresenta primeiramente o valor da proposta econômica antes da análise dos documentos de habilitação.

Por fim, é importante notar que o prazo de disponibilização pública do Edital para recebimento das propostas depende agora do objeto a ser contratado, não mais da modalidade de licitação escolhida, conforme estabelecido no art. 55 da Lei 14.133/2021.

Observa-se, portanto, a possibilidade de escolha do procedimento licitatório para a concessão dos serviços públicos do terminal rodoviário entre o rito estabelecido na Lei Federal nº 8.666/93 ou a adoção dos novos regulamentos trazidos pela Lei Federal nº 14.133/2021. Isso assegura a segurança e validade jurídica em ambos os processos licitatórios, permitindo que o processo de licitação continue sendo um instrumento de gestão pública íntegra, eficiente e transparente, promovendo um processo público igualitário.

No caso da opção pela nova legislação federal, especialmente na modalidade de concorrência pública, é fundamental observar os prazos de publicação do edital e a inversão de fases, de acordo com as regras estabelecidas no art. 55, II, III ou IV, da Lei Federal 14.133/2021.

Adicionalmente, é importante mencionar a possibilidade de escolher a modalidade diálogo competitivo, conforme conceituado no art. 6º, XLII, da Lei 14.133/2021. Os requisitos para a aplicação dessa modalidade estão previstos no art. 32 da mesma lei.

O diálogo competitivo é particularmente adequado para situações em que o objeto da licitação não é um bem ou serviço de uso comum ou quando o objeto precisa ser adaptado de acordo com as necessidades específicas. No entanto, considerando que a concessão de terminais rodoviários é uma prática comum entre os municípios brasileiros, sugere-se que a contratação seja realizada por meio da modalidade concorrência pública, com critério objetivo de julgamento baseado no maior valor de outorga fixa.

Enquadramento Legal das Parcerias Público-Privadas

O regime legal das Parcerias Público-Privadas (PPPs) incorpora elementos suplementares em conformidade com as disposições estipuladas na Lei nº 11.079/04, a qual se estende às três instâncias da Administração Pública (União, Estados e Municípios).

Como já delineado anteriormente, as PPPs podem adotar duas formas: concessão administrativa ou concessão patrocinada. Estes formatos se diferem fundamentalmente em virtude de dois elementos essenciais: (i) o beneficiário dos serviços e (ii) o método de remuneração. No contexto da concessão patrocinada, os serviços têm como destinatário direto os usuários, que em contrapartida são obrigados a pagar a tarifa correspondente. O atributo distintivo deste modelo provém do fato de que a receita

tarifária não é suficiente para compensar adequadamente a Concessionária, demandando um complemento proveniente de bens e recursos do orçamento público, em forma de contraprestação pública.

Por outro lado, no cenário da Concessão Administrativa, a característica distintiva é a ausência da cobrança de tarifas dos usuários. Neste caso, o destinatário direto ou indireto dos serviços prestados pela Concessionária é a própria Administração Pública. Sem a presença de tarifas a serem arrecadadas, a remuneração da Concessionária é principalmente composta por recursos provenientes do PODER CONCEDENTE, que são transferidos à Concessionária mediante a contraprestação pública.

A legislação federal estipula restrições à formalização de Parcerias Público-Privadas. Conforme o §4º do Artigo 2º da Lei nº 11.079/04, é proibido celebrar PPPs nos seguintes casos: (i) quando o valor contratual for inferior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais); (ii) quando o período de prestação do serviço for menor que 5 (cinco) anos ou superior a 35 (trinta e cinco) anos; e (iii) quando o objeto exclusivo da parceria for a disponibilização de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a realização de projetos de infraestrutura pública.

A legislação federal também estabelece princípios orientadores a serem considerados ao contratar uma PPP, a saber:

- Eficiência na realização das metas municipais e na alocação dos recursos da comunidade.
- Consideração pelos interesses e direitos dos beneficiários dos serviços e das entidades privadas encarregadas da execução.
- Preservação da não-delegação de funções reguladoras, judiciais, do exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Município.
- Adesão aos padrões de responsabilidade fiscal durante a celebração e implementação das parcerias;
- Transparência nas etapas e decisões do processo.
- Distribuição clara de riscos entre as partes envolvidas.
- Viabilidade financeira e benefícios socioeconômicos dos projetos de parceria.

Neste ponto, para ilustrar as diferenças entre os modelos, é viável efetuar uma comparação entre as diversas formas de concessão, conforme exemplificado a seguir:

Modalidade	Usuário do Serviço	Cobrança de Tarifa	Pagamento de Contraprestação Pública	Garantias	Valor	Prazo
Concessão Comum Lei nº 8.987/95 e Lei nº 9.074/1995 e Lei nº 11.079/04	Indivíduo	Sim	Não	Apenas o privado oferece	Não definido	Não definido
Concessão Patrocinada Lei nº 8.987/95, Lei nº 9.074/1995 e Lei nº 11.079/04	Indivíduo	Sim	Sim Parcela complementar à Tarifa	Poder Público e Parceiro Privado oferecem garantias	Mínimo de R\$ 10 milhões	De 5 a 35 anos
Concessão Administrativa	Administração Pública	Não	Sim Parcela Integral	Poder Público e Parceiro	Mínimo de R\$	De 5 a 35 anos

Lei nº 8.987/95, Lei nº 9.074/1995 e Lei nº 11.079/04				Privado oferecem garantias	10 milhões	
---	--	--	--	----------------------------------	---------------	--

3.3 Análise Jurídica dos Aspectos Tributários do Modelo de Contratação, Contemplando as Diretrizes Regulatórias Legais e Infralegais, Municipais, Estaduais e Federais

Diante da modelagem proposta de concessão comum, não existe qualquer implicação, ou necessária modificação, no campo legal ou infralegal do sistema tributário no Estado de Rondônia. Para este empreendimento, não há previsão de que a Modelagem Jurídica prevista para os estudos pudesse prever qualquer espécie de benefício tributário ou contraprestação pública pecuniária.

A operação do Terminal Rodoviário de Porto Velho estará baseada em dois grandes tipos de contratos: a) um contrato de concessão comum; b) contratos de natureza eminentemente privada com os ocupantes das unidades comerciais existentes dentro do Terminal Rodoviário de Porto Velho. Os fatos geradores, as hipóteses de incidência, as modalidades de lançamento, valores e alíquotas, no que compreende os tributos federais, estaduais e municipais vigentes, são os mesmos que ordinariamente incidem para esta modalidade de exploração de uma estrutura pública a partir da assinatura de um contrato de concessão comum.

Na verdade, o Estado se desonera dos gastos, seja para a necessária requalificação ou mesmo a demanda constante por manutenção da estrutura pública e dos equipamentos públicos. Se beneficia, ainda, do recebimento do valor de outorga fixa mensal, do incremento da atividade comercial no Terminal Rodoviário a partir das intervenções (as obras de requalificação) e consequentemente do Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviços gerado (ICMS).

Os serviços públicos típicos de terminal rodoviário, por sua vez, sofrem incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), de competência do Município de Porto Velho, com alíquota usualmente praticada entre 2%. Tais serviços estão contidos previstos no art. 8º da Lei Complementar nº 369/2009³.

³ Art. 8º. O Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) tem como fato gerador à prestação dos serviços constantes da lista seguinte, ainda que esses não constituam atividade preponderante do prestador:

20 – Serviços portuários, aeroportuários, ferroportuários, de terminais rodoviários, ferroviários e metroviários.

20.03 – Serviços de terminais rodoviários, ferroviários, metroviários, movimentação de passageiros, mercadorias, inclusive suas operações, logística e congêneres. Disponível em: < https://arquivos.portovelho.ro.gov.br/uploads/docman/lei_comp_369_2009_consolidada_pela_lc_455.pdf>. Acesso em 22 de nov. 2023.

3.4 Análise Jurídica Institucional, Legal e Regulatória Pertinentes ao Projeto, Incluindo Aspectos Regulatórios Ambientais, de Patrimônio Histórico, de Zoneamento, de Trânsito e Outros Aspectos

A matéria urbanística teve bastante destaque na Constituição Brasileira de 1988 (“CF”), com inúmeros dispositivos tratando de temas como o desenvolvimento urbano (CF, arts. 21, XX e 182), a respeito de preservação ambiental (CF, arts. 23, III, IV, VI e VII, 24, VII, VIII, e 225), planos urbanísticos (CF, arts. 21, IX, 30 e 182) e, por último, das funções sociais (e/ou urbanísticas) da propriedade urbana. Quanto à competência constitucional geral, o estabelecimento das diretrizes que orientam o desenvolvimento urbano é da União, por exemplo, na mobilidade (CF, art. 21, inciso X). Para os Municípios, por sua vez, coube estruturar as políticas de desenvolvimento urbano, ou seja, o conformar e concretizar as funções sociais da cidade, com o objetivo central de melhorar a vida dos cidadãos (CF, art. 182). Na execução da política urbana tem-se como um pressuposto fundamental que o uso da propriedade será sempre em prol do coletivo, existindo normas de ordem pública e interesse social que revelam essa linha de orientação (CF, arts. 182 e 183).

A construção de um sistema urbano capaz de efetivamente atender às funções sociais da cidade requer uma combinação de medidas tangíveis que protejam e promovam tanto o patrimônio material quanto o imaterial compartilhado (conforme disposto na Lei n.º 10.257/2001, art. 2º). A cidade surge como resultado da colaboração entre os cidadãos e o Poder Público, ainda que essa separação seja utilizada para fins de entendimento simplificado. Na realidade, o tecido urbano, dentro do qual se destaca a infraestrutura física e os espaços públicos funcionais e acolhedores, engloba as interações sociais que ganham vida no ambiente urbano. À medida que a organização espacial da cidade gera movimento, surgem novas demandas por um maior desenvolvimento urbano, em um ciclo virtuoso que estimula a expansão da infraestrutura pública urbana, fortalecendo as interações sociais e, por consequência, a própria cidade.

O conceito de cidade sustentável depende da infraestrutura urbana, do transporte e dos serviços públicos em pleno funcionamento, o que envolve a construção coletiva de planos, programas e projetos vinculados ao conceito de desenvolvimento urbano (Lei n.º 10.257/2001, art. 2º, incisos I e II). A ação concertada de governos, iniciativa privada e demais setores da sociedade, tendo como ponto de chegada o atendimento ao interesse social, deve produzir um ambiente perfeito para o desenvolvimento das cidades, sua distribuição espacial e as atividades econômicas, sem impor prejuízos ao meio ambiente (Lei n.º 10.257/2001, art. 2º, incisos III e IV). Nessa linha, a oferta de equipamentos urbanos que tenham um desempenho harmônico com as preocupações ambientais, de patrimônio histórico, equilibrando regras de zoneamento e mobilidade, serve para prevenir qualquer cenário de risco capaz de provocar, ao longo do tempo, a deterioração das áreas urbanizadas (Lei n.º 10.257/2001, art. 2º, incisos V e VI). Tudo isso foi contemplado neste trabalho. A requalificação, manutenção permanente e operação eficiente do Terminal Rodoviária de Porto Velho, nos moldes propostos, tende a potencializar de maneira hegemônica externalidades positivas para a cidade de Porto Velho.

O crescimento da infraestrutura pública e, por conseguinte, de suas atividades, aproxima a realidade cotidiana do Plano Diretor do Município de Porto Velho (Lei Complementar n.º 838, de 04 de fevereiro de 2021). A partir desse documento, emergem os fundamentos que abarcam áreas como o meio ambiente, o patrimônio histórico, o zoneamento e o trânsito, alinhados com as regulamentações nacionais e estaduais que também tratam dessas questões em suas respectivas esferas. O propósito central é organizar a cidade visando maximizar sua utilidade para a comunidade, seguindo o

raciocínio delineado na Constituição Federal (artigos 182 e 183), e implementado de maneira primordial pela Lei Complementar mencionada, que estabelece as diretrizes gerais da política urbana para todos os níveis de governo. A revitalização do terminal rodoviário, aliada a cuidados diários de manutenção e à atração de novas populações para suas instalações, acarretará uma série de impactos no entorno, os quais serão identificados e resolvidos conforme necessário para minimizar eventuais interferências na rotina urbana. No contexto ambiental e da mobilidade urbana, será crucial implementar ações de controle e compensação, à medida que forem observados os efeitos da nova dinâmica introduzida. No caso específico, a questão da exigência do EIV (Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança) e do EIA (Estudo Prévio de Impacto Ambiental) merece aprofundamento, possivelmente em uma versão simplificada.

O propósito subjacente a esses estudos, está intimamente ligado à vontade política do governo municipal, refletindo o anseio coletivo, um traço distintivo de uma administração democrática, de revitalizar, otimizar a manutenção e administrar a infraestrutura pública de uma nova perspectiva. Isso inaugura a oportunidade real de uma parceria entre o setor público e o privado, entre o Poder Concedente e a Concessionária, e, por consequência natural, entre a Concessionária e os ocupantes locatários das unidades comerciais, com o objetivo de aprimorar as condições de uso do Terminal Rodoviário de Porto Velho.

Todos os envolvidos têm uma genuína preocupação com a sustentabilidade ambiental, social e econômica do empreendimento. Atualmente, é inegável a necessidade de estabelecer um ponto de equilíbrio entre as atividades comerciais que ocorrem em suas instalações internas e a salvaguarda do patrimônio material e imaterial que ele representa para a cidade. É imperativo assegurar que o terminal rodoviário opere em padrões de funcionamento e exploração econômica apropriados, de maneira a harmonizar suas atividades comerciais com a preservação do patrimônio, cumprindo um papel adequado tanto para a comunidade quanto para o desenvolvimento econômico da região.

As intervenções previstas e referendadas por este estudo, não se resumem às estruturas físicas, mas envolvem também uma reengenharia de operação, porque o concessionário (o investidor-gestor), entre outras responsabilidades, além de substituir o Poder Público em algumas tarefas, precisará coordenar, dimensionar e contratar a ocupação adequada de todas as unidades comerciais existentes no equipamento público, criando vínculos que transitem do direito público para o direito privado, aproximando a realidade das relações jurídico-comerciais do Terminal Rodoviário dos marcos legais e infralegais do sistema jurídico brasileiro. Busca-se segurança jurídica, estabilidade e eficiência para a operação, o que tende a produzir um bem-estar geral e a sustentabilidade ambiental, social e econômica necessária para essa estrutura pública tão importante para a história, para o turismo e a cultura da cidade.

Por dentro do conceito amplo de infraestrutura, existe o mobiliário urbano, sujeito a um regime jurídico predominantemente de direito público, que privilegia a sua proteção física e a preservação das suas funcionalidades públicas, ainda que se admita a presença do elemento privado como ator relevante (e compatível) com iniciativas governamentais que busquem a requalificação, a manutenção ou a operação do equipamento.

A coordenação entre as vias públicas e os elementos urbanos, ou seja, entre os componentes de mobilidade urbana e o Terminal Rodoviário, é uma questão que pode ser aprofundada e refinada posteriormente, após o investidor-gestor assumir a operação do empreendimento - ou logo após a apresentação de sua proposta comercial. Mesmo que o edifício público mantenha sua funcionalidade, é possível antecipar os impactos que podem derivar de um aumento na circulação de pessoas nas áreas do Terminal e, conseqüentemente, nos arredores. No papel de ferramentas da política urbana, juntamente com o plano diretor (e os planos de desenvolvimento econômico e social), o Estudo de

Impacto Ambiental (EIA) e o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), em determinadas situações, são elementos cruciais para obter licenças ou autorizações para a construção, expansão ou operação de empreendimentos, sejam eles privados ou públicos. Em geral, eles são vitais para avaliar os impactos positivos e negativos do projeto, não apenas em termos de tráfego gerado e demanda por transporte público, mas também os possíveis efeitos na paisagem urbana e no patrimônio natural e cultural.

Em resumo, ressalta-se a relevância dos estudos técnicos para preservar as ações que abrangem o amplo conceito de política urbana. O espaço urbano é o resultado de um processo contínuo, com implicações nas esferas sociocultural, econômica e política. De fato, alguns empreendimentos afetam a dinâmica urbana ao influenciar a qualidade de vida dos cidadãos, o que amplia a importância do EIV como um instrumento essencial para o desenvolvimento sustentável das cidades - de acordo com a situação específica.

Nesse sentido, o EIV tem o propósito de fornecer ao gestor público informações sobre as consequências de determinados empreendimentos, visando prevenir desequilíbrios no crescimento urbano, garantir a qualidade do ambiente urbano e preservar a ordenação urbana, ao mesmo tempo que se busca uma utilização justa e ecologicamente equilibrada dos espaços urbanos. Ele é um suporte fundamental nos processos de licenciamento, inclusive ao identificar a necessidade de medidas compensatórias. Consequentemente, um EIV abrangente deve contemplar: a) a descrição do empreendimento; b) a caracterização do entorno; c) a avaliação dos impactos (incluindo possíveis aumentos populacionais); e d) a delimitação das medidas mitigadoras. Dentro dessa abordagem, um estudo de mobilidade deve incorporar: a) a análise das condições de tráfego, transporte e circulação, abrangendo pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; b) a previsão do incremento no volume de viagens gerado pelo empreendimento; e c) a demanda por novas rotas de transporte e paradas de ônibus, bem como a análise das condições de movimento de pessoas e veículos na zona de influência direta do empreendimento, para citar apenas alguns exemplos.

Após a conclusão dessas análises, define-se quais obras e equipamentos serão providos pelo empreendedor, que podem englobar ajustes na infraestrutura física e nos serviços de transporte público, melhorias nas vias de tráfego e a implementação de mecanismos de segurança para pedestres. Dependendo do contexto, esses instrumentos podem ser aplicados em conjunto ou, quando necessário, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) pode incorporar o conteúdo do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) para avaliar questões urbanísticas ou relativas ao meio ambiente urbano. No entanto, é válido observar que, uma vez que a requalificação se concretize e a manutenção seja constante, a melhoria realizada na infraestrutura pública, por si só, pode representar uma medida mitigadora, o que talvez torne desnecessária a renovação do EIV (Lei n.º 6.938/1981 e Resolução Conama 001 de 1986) e do EIA. Portanto, em face de uma instalação pública que mantém suas características mesmo após intervenções e uma nova operação, é razoável concluir que a renovação dos estudos não seria necessária nesse estágio inicial, embora não seja proibida.

Em realidade, nem tudo pode ser resolvido (ou totalmente previsto) antes do início da implantação da nova operação, visto que, em tese, pode-se estimular um fluxo ainda maior de pessoas - em progressão geométrica -, o que provocaria uma reprogramação para a política de mobilidade para o entorno, com possíveis repercussões ambientais, de patrimônio histórico e de parâmetros de zoneamento. O Terminal, com certeza, a partir das intervenções previstas neste estudo, não apenas multiplicará o seu impacto social, mas auxiliará à efetivação das funções sociais da cidade. Em outras palavras, as externalidades positivas, por si só, podem cumprir o papel das medidas mitigadoras, uma demanda natural dos estudos de impacto.

O direito à cidade e sua função social são verdadeiros fios condutores da ação política do Poder Público, o que compreende, em qualquer sentido ou ideologia, equipamentos públicos e redes de

infraestrutura vocacionadas às necessidades coletivas. Dessa missão o Terminal Rodoviário de Porto Velho não pode se desviar. Dentro desse contexto, aspectos ambientais, de patrimônio histórico, de zoneamento, de trânsito e de segurança, entre outros desdobramentos, relacionam-se direta ou indiretamente com as conclusões desses estudos.

Cada vez mais, o conceito de revitalização sustentável depende, sem dúvida, desse conjunto de ações, que estimulam um ambiente perfeito para a convivência entre atores públicos e privados. Tudo isso foi considerado, dentro dos limites de tempo e amplitude de informações - as informações consistentes, ou mesmo as inconsistentes - que este trabalho pode explorar na medida em que, de forma gradativa, foi sendo permitido o acesso.

De certa maneira, essas preocupações foram observadas no resultado desses estudos, na medida em que a governança pública, preservada no modelo proposto neste estudo, não se dissipa quando o Poder Público delega para terceiros a operação de um equipamento público e dos serviços públicos nele praticados. O papel de condutor - ou indutor - do desenvolvimento humano e econômico da cidade não se fragiliza quando o setor privado se torna também um ator relevante neste processo. Ao contrário, a cooperação entre governo, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade são estimulados para conformar um processo de urbanização que satisfaça o interesse social. Espera-se do Poder Público a construção artesanal e democrática das políticas públicas, sendo cada vez mais utilizada a ferramenta, ou a metodologia, que delega para os particulares a responsabilidade pela execução direta dessas competências.

Para a população o que importa mesmo é a política pública efetivada, é a cidade que dialoga com todos, que aproxima as forças, permitindo o surgimento de soluções inovadoras, na medida em que o bem maior a ser alcançado é a melhoria das condições de vida da população de maneira estável e permanente - o conceito de desenvolvimento sustentável. As finalidades públicas, insiste-se, podem materializar-se pela ação pública ou privada regulada, quando se está tratando com a infraestrutura pública direta. Tudo isso, naturalmente, dentro dos limites da área de concessão para a execução do objeto do contrato.

Para uma melhor contextualização, com a ordem de início, ou seja, quando se desencadeará efetivamente a execução do objeto descrito neste estudo, o particular contratado, para além de sua proposta comercial, começará a intervenção no prédio público. Por óbvio, para seguir todas as normativas existentes, nacionais, estaduais e municipais, inclusive em relação a aspectos ambientais, requalificação, manutenção e operação do Terminal Rodoviário de Porto Velho, dependerá de filtros prévios, acompanhamentos concomitantes e fiscalizações posteriores para assegurar a intangibilidade dos valores materiais e imateriais que pertencem, em última medida, à coletividade. Logo, apenas para exemplificar, todos os órgãos de proteção ao patrimônio histórico terão o direito e o dever de acompanhar todos os andamentos desses processos, em especial, o que envolve direta e indiretamente a requalificação e manutenção do equipamento público - assim é o que está previsto na legislação municipal em relação ao tema. A política urbana, em todos os sentidos, sempre estará comprometida com a "(...) proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico" (Lei n.º 10.257/2001, art. 2º, inciso XII).

Os projetos básicos, a serem elaborados pela Concessionária previamente à realização de qualquer obra, incluindo o programa de intervenção, observarão as normas técnicas seguidas no Município de Porto Velho e no Estado de Rondônia, bem como as regulamentações vigentes na ocasião, porque o caso concreto - o resultado deste estudo - não cria nenhuma circunstância que mereça enquadramento em qualquer exceção.

De fato, devido às características peculiares deste equipamento público, as exigências são mais rigorosas, e os procedimentos associados a essas intervenções tornam-se mais complexos, especialmente devido à necessidade de cuidados especiais para preservar o patrimônio histórico da cidade. Isso exemplifica mais uma ação governamental respaldada por um planejamento e um conceito de política urbana bem definidos.

No contexto específico deste projeto, a conclusão dos estudos indica que a concessão comum dos serviços, precedida pela realização de uma obra pública em prol de interesses privados, é, de fato, a abordagem mais apropriada para delegar a terceiros a responsabilidade de revitalizar, manter e operar esse equipamento público. Isso deve ser feito com a constante orientação de assegurar a sustentabilidade econômica, social e ambiental do empreendimento.

A estratégia de planejamento urbano, a identificação do sistema de espaços públicos e a criação de equipamentos públicos convergem e fazem sentido como instrumentos para promover o uso qualificado da cidade. O desenvolvimento econômico, o desenvolvimento social (abrangendo aspectos como segurança alimentar, lazer e cultura, por exemplo), mobilidade e acessibilidade, segurança, preservação do patrimônio histórico e cultural, bem como a promoção da gestão democrática, são temas totalmente relevantes para a discussão deste projeto.

Se a intenção é aumentar a circulação de pessoas dentro do terminal rodoviário, isso, como mencionado anteriormente, terá impacto no entorno. Portanto, durante a operação e após as intervenções no equipamento público, será necessário calcular esse impacto na mobilidade urbana da região com base em dados reais, o que também pode implicar na revisão das funções das ferramentas de mobilidade existentes.

De qualquer forma, é importante lembrar, com exceção das obrigações contratuais, as informações provenientes desse estudo, as pesquisas, os projetos, as planilhas e demais documentos ou dados relacionados à concessão comum e/ou disponibilizados pelo Poder Concedente têm caráter meramente referencial, cabendo ao concessionário o exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao instrumento contratual, responsabilizando-se, ainda, pelos custos e despesas referentes ao desenvolvimento de anteprojeto, projetos básico e executivo, estudos topográficos, geológicos e geotécnicos e de fundações que se mostrarem pertinentes.

E, observando-se as diretrizes de mobilidade urbana - e a questão do trânsito -, a intervenção do mercado e o resgate de sua relação com o espaço público, pode-se estimular ainda o surgimento de uma rede intermodal de transporte coletivo e ciclovias, inclusive com reorganização dos leitos existentes, incentivo ao transporte coletivo e da bicicleta, com o total aproveitamento da potencialidade topográfica para ciclovias no perímetro central. Valorização da circulação da bicicleta e pedestres, conformando as vias como espaços de encontro e eixos de vinculação entre moradias, serviços e espaços públicos de lazer e cultura.

O impacto ambiental significa um processo de mudanças sociais e os efeitos do desenvolvimento não controlado. Como um processo em constante movimento, o impacto ambiental decorrerá de intervenções, justamente o caso do processo de requalificação de mudança de operação do Terminal Rodoviário. Compreende uma análise multidisciplinar, ou multidimensional, ou seja, a avaliação dos impactos de intervenções do Poder Público ou de agentes delegados precisa ser mensurada a partir de critérios técnicos, econômicos e sociais, que norteiam o conceito de desenvolvimento sustentável. Inclusive, dimensionado as vantagens e desvantagens técnicas, econômico-sociais e ambientais, quando se está diante de uma realidade concreta. Aqui, a requalificação, manutenção e mudança do modelo de gestão do Terminal Rodoviário de Porto Velho, diante do atual contexto, só oferece para o

equipamento público e o seu entorno externalidades positivas, esse é o nosso diagnóstico, anteriormente referido, na medida em que se qualifica a infraestrutura pública, bem como os serviços nela prestados, e torna-se mais racional a sua exploração, sempre com o objetivo de atender de maneira efetiva os interesses da coletividade.

Ao mesmo tempo cuida-se de planejamento, para minimizar os riscos de impactos negativos e potencializar os positivos, por meio de intervenções reguladas e concertadas entre o Poder Público e o gestor privado. Qualquer projeto de intervenção urbana que contemplo a requalificação de um equipamento público, deve promover a eficiência em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos. Um plano de mobilidade local, a definição de áreas a serem afetadas pelo implantação do projeto, a demonstração da expectativa de qualificação do desenvolvimento urbano local específico a partir da intervenção na área restrita da concessão de uso, a demonstração da racionalização do uso da infraestrutura instalada - o que pode inclusive representar a ampliação dos fluxos populacionais, atraindo a coletividade de zonas mais afastadas (a ponto de identificar-se uma migração de certos grupos), revelando uma o aproveitamento ampliado da função estratégica do equipamento público, principalmente, depois da requalificação e início da nova metodologia de operação. Aliás, o próprio concessionário pode propor um conjunto de intervenções urbanísticas adequadas para potencializar a eficiência das transformações produzidas por ele, no caso específico, com a requalificação e operação do Terminal, expandindo assim o raio de influência do equipamento na medida em que consolida para a região um outro caráter urbanístico. Obviamente, somente as intervenções previstas no contrato de concessão comum são obrigatórias, mas isso não pode constranger iniciativas no sentido de cooperar com o Poder Público na identificação de espaços para uma atuação consequente. Para tudo o que se pretende para o Terminal Rodoviário de Porto Velho, todos precisam assumir o compromisso de colaborar na construção deste modelo - do projeto à execução.

Além de tudo, cabe frisar que para a realização de obras e edificações do Novo Terminal Rodoviário de Porto Velho, a futura Concessionária deverá observar o disposto no Decreto Municipal nº 18.110/22, no que tange sobre licenciamento ambiental e área de terra urbana denominada preservação permanente – APP.

4 DIRETRIZES PARA O PROCESSO LICITATÓRIO

Conforme já disposto, o processo licitatório é um instrumento por meio da qual a Administração Pública para fins de contratação escolhe a proposta mais vantajosa ao interesse público, respeitando as condições de igualdade e transparência para as empresas que desejam participar do processo. Estas condicionantes estão referenciadas no art. 11 da Lei Federal nº 14.133/21.

A Nova Lei de Licitações, trouxe novos dispositivos sobre o processo licitatório e para os contratos administrativos, incluindo a obrigatoriedade de licitação, nos casos de concessão de serviços públicos ou concessão de serviços públicos precedidos de execução de obra pública, ser realizada nas modalidades de concorrência pública ou diálogo competitivo. No art. 6º, XXXVIII, os critérios de julgamento das propostas na concorrência pública (incluindo menor preço/menor tarifa e maior retorno econômico/maior valor de outorga) e estabelece que o rito será o mesmo do pregão, com a inversão de fases, devendo o licitante apresentar primeiramente a proposta econômica, para depois serem analisados os documentos de habilitação.

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

(...)

XXXVIII - concorrência: modalidade de licitação para contratação de bens e serviços especiais e de obras e serviços comuns e especiais de engenharia, cujo critério de julgamento poderá ser:

- a) menor preço;
- b) melhor técnica ou conteúdo artístico;
- c) técnica e preço;
- d) maior retorno econômico;
- e) maior desconto;

-Grifos nossos-

Conforme explanado anteriormente, para o presente projeto é cabível a Concessão Comum, a ser realizado por meio de Concorrência Pública, sendo assim, a Administração Pública deve respeitar as regras previstas no art. 55, II, III ou IV, da Lei Federal nº 14.133/21:

“Art. 55. Os prazos mínimos para apresentação de propostas e lances, contados a partir da data de divulgação do edital de licitação, são de:

(...)

II - no caso de serviços e obras:

- a) 10 (dez) dias úteis, quando adotados os critérios de julgamento de menor preço ou de maior desconto, no caso de serviços comuns e de obras e serviços comuns de engenharia;
- b) 25 (vinte e cinco) dias úteis, quando adotados os critérios de julgamento de menor preço ou de maior desconto, no caso de serviços especiais e de obras e serviços especiais de engenharia;
- c) 60 (sessenta) dias úteis, quando o regime de execução for de contratação integrada;
- d) 35 (trinta e cinco) dias úteis, quando o regime de execução for o de contratação semi integrada ou nas hipóteses não abrangidas pelas alíneas “a”, “b” e “c” deste inciso;

III - para licitação em que se adote o critério de julgamento de maior lance, 15 (quinze) dias úteis;

IV - para licitação em que se adote o critério de julgamento de técnica e preço ou de melhor técnica ou conteúdo artístico, 35 (trinta e cinco) dias úteis.

§ 1º Eventuais modificações no edital implicarão nova divulgação na mesma forma de sua divulgação inicial, além do cumprimento dos mesmos prazos dos atos e procedimentos originais, exceto quando a alteração não comprometer a formulação das propostas.

-Grifos nossos-

E mais, respeitar o modo de disputa mencionado no art. 56, da Lei Federal nº 14.133/21:

Art. 56. O modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente:

- I - aberto, hipótese em que os licitantes apresentarão suas propostas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes;
- II - fechado, hipótese em que as propostas permanecerão em sigilo até a data e hora designadas para sua divulgação.

§ 1º A utilização isolada do modo de disputa fechado será vedada quando adotados os critérios de julgamento de menor preço ou de maior desconto.

§ 2º A utilização do modo de disputa aberto será vedada quando adotado o critério de julgamento de técnica e preço.

§ 3º Serão considerados intermediários os lances:

I - iguais ou inferiores ao maior já ofertado, quando adotado o critério de julgamento de maior lance;

II - iguais ou superiores ao menor já ofertado, quando adotados os demais critérios de julgamento.

§ 4º Após a definição da melhor proposta, se a diferença em relação à proposta classificada em segundo lugar for de pelo menos 5% (cinco por cento), a Administração poderá admitir o reinício da disputa aberta, nos termos estabelecidos no instrumento convocatório, para a definição das demais colocações.

-Grifos nossos-

5 APRESENTAÇÃO DA MATRIZ DE RISCOS COM ALOCAÇÃO DE RESPONSABILIDADES E RESPECTIVOS MECANISMOS DE MITIGAÇÃO

A presente análise tem o objetivo exclusivo de servir como um diagnóstico estruturado de informações, permitindo dar suporte à tomada de decisões por parte do Poder Concedente, no que diz respeito ao futuro procedimento licitatório para exploração do Terminal Rodoviário de Porto Velho

É essencial destacar diversos tipos de riscos associados ao empreendimento - que também deverão estar presentes, direta ou indiretamente, nos editais e no contrato que serão redigidos pelo Poder Público, também para definir parâmetros e especificações técnicas que deverão ser observadas e monitoradas durante a execução do futuro contrato de concessão pública.

Esta análise é realizada mediante a utilização de uma Matriz de Risco, que tem por objetivo traçar as diretrizes das cláusulas contratuais. Por isso, os riscos são indicados de forma genérica para, quando da elaboração do contrato de concessão de uso de bem público, ser possível a inclusão da devida cláusula mitigadora para as partes.

Passa-se, desse modo, à descrição da matriz de riscos com a sua adequada alocação entre as partes, análises de consequências, estimativas de probabilidade e medidas mitigadoras, de modo que a alocação do risco seja assumida pela parte capacitada em gerenciá-lo da forma mais econômica possível.

6 ALOCAÇÃO DE RISCOS

Deverão ser de responsabilidade da futura Concessionária os riscos relacionados a seguir:

- A aprovação ou não junto ao Poder Concedente dos projetos necessários à realização das obras para a perfeita exploração do terminal rodoviário;
- A obtenção das licenças ambientais;
- A realização das obras e investimentos previstos na concessão para a requalificação e viabilização da exploração do terminal rodoviário;

- Passivos e/ou irregularidades ambientais cujo fato gerador tenha se materializado após a assunção do terminal rodoviário;
- Variação de custos de insumos, custos operacionais, de manutenção, investimentos ou qualquer outro custo incorrido pela Concessionária na execução do objeto do contrato de concessão;
- Atraso no cumprimento dos cronogramas e prazos estabelecidos do contrato de concessão, especialmente no prazo dos marcos finais expressos no(s) cronograma(s) vigentes, sempre que o atraso estiver relacionado a obrigações e riscos que não tenham sido expressamente alocadas ao ente regulador ou ao Poder Concedente;

Observação: Excluem-se os atrasos desde que devidamente justificados pela Concessionária e aceitos pelo Poder Concedente. A Concessionária deverá comprovar expressamente quando o atraso verificado nos cronogramas vigentes for de responsabilidade do ente regulador ou do Poder Concedente.

- Alterações propostas pela Concessionária nos Planos de Negócios vigentes ou nos projetos de engenharia respectivos;
- Riscos relacionados à contratação dos seguros e garantias obrigatórios, respeitando os prazos, os limites e as regras estabelecidas no contrato de concessão, inclusive risco de eventual dificuldade ou inviabilidade de execução de seguros e garantias pelo Poder Concedente e pelo Ente Regulador nas hipóteses que ensejariam direito a sua execução;
- Erro de projeto, erro na estimativa de custos e/ou gastos, quando obtida a aprovação do Projeto Executivo por parte do Poder Concedente;
- Falhas na prestação dos serviços, defeitos nas obras ou equipamentos, bem como erros ou falhas causadas pelos terceirizados ou subcontratados;
- Todos os riscos inerentes à prestação do serviço adequado, incluindo, entre outros, variações nos custos ou despesas necessárias para o atendimento aos indicadores de desempenho vigentes, bem como das normas técnicas e regras contratuais;
- Roubo, furtos, destruição, perdas ou avarias nos locais de obras ou em seus ativos;
- Segurança e saúde dos trabalhadores do terminal rodoviário que estejam subordinados à Concessionária, seus subcontratados ou terceirizados;
- Greves e dissídios coletivos de funcionários da Concessionária, de seus fornecedores, subcontratados ou terceirizados;
- Alteração do cenário macroeconômico, aumento do custo de capital, e alteração de taxas de juros praticados no mercado;
- Variação nas taxas de câmbio;
- Atraso na entrada em operação do terminal rodoviário, salvo quando comprovado que o atraso decorreu exclusivamente de fato imputável ao Poder Concedente ou ao Ente Regulador;
- Adequação à regulação exercida por quaisquer outros órgãos ou entidades distintas do Poder Concedente e do ente regulador, cuja competência inclua as atividades objeto deste contrato;
- Adequação à regulação exercida pelo Poder Concedente, quando meramente procedimental ou para fins de padronização;

- Prejuízos causados a terceiros pela Concessionária, seus empregados, prestadores de serviço, terceirizados, subcontratados ou qualquer outra pessoa física ou jurídica vinculada à Concessionária, no exercício das atividades abrangidas no contrato de concessão;
- Planejamento tributário da Concessionária;
- Capacidade financeira e/ou de captação de recursos da Concessionária, assim como os custos de empréstimos e financiamentos obtidos para arcar com as obrigações decorrentes deste contrato;
- Inadimplência dos Usuários, das Operadoras de transporte rodoviário e dos terceiros interessados;
- Decisões judiciais que suspendam as obras ou a prestação dos serviços decorrentes de atos comissivos ou omissivos da Concessionária;
- Constatação superveniente de erros ou omissões nos planos de negócios, bem como nos projetos de engenharia relacionados a cada investimento aprovados pelo Poder Concedente;
- Variação na arrecadação da receita tarifária da Concessionária em função da queda da demanda pela utilização do terminal rodoviário, cuja variação da queda seja até 10% (dez por cento) do número estimado de passageiros anual do Estudo de Avaliação Econômico-Financeira, bem como variação na arrecadação da receita não tarifária da Concessionária referente a receita anual dos e alugueis dos espaços do terminal rodoviário, cuja variação da queda seja até 10% (dez por cento) da receita anual do plano de negócios;
- Criação, alteração e/ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, salvo aquelas atinentes a impostos/contribuições sobre a renda, quando comprovado seu impacto direto nas receitas ou despesas da Concessionária, a seu favor, especificamente relacionados a execução do objeto do contrato de concessão.

O contrato de concessão deve prever que é de integral responsabilidade da Concessionária o conhecimento e assunção dos riscos a ela atribuídos nesta concessão promovendo, às suas expensas e por sua conta e risco, levantamento pormenorizado das possíveis consequências em face da eventual materialização dos riscos a ela atribuídos.

A Concessionária deverá adotar as soluções, processos e técnicas que julgar mais adequados e eficientes para mitigar os riscos a ela atribuídos, responsabilizando-se pelas consequências decorrentes.

A Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à concessão, com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente.

Por sua vez, o Poder Concedente deverá assumir os seguintes riscos relacionados à concessão:

- Impactos decorrentes de decisões judiciais ou administrativas que diretamente alterem ou onerem, impeçam ou impossibilitem a Concessionária de prestar integral ou parcialmente os serviços objeto da concessão, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa à situação sobre a qual estiverem fundadas referidas decisões;
- Atrasos ou inexecução das obrigações da Concessionária, causados pela demora ou omissão do Poder Concedente, ou de demais órgãos ou entidades da Administração Pública do Estado, incluindo, mas não se limitando a, a emissão de licenças e autorizações necessárias ao

adequado desenvolvimento do objeto da concessão, desde que comprovada a regularidade formal, a tempestividade e a adequação dos requerimentos e solicitações encaminhados pela Concessionária, e desde que os órgãos ou entidades competentes provocados deixem de observar o prazo regulamentar a eles conferido para a respectiva manifestação;

- Descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando a, o descumprimento de prazos a ele aplicáveis;
- Atraso no cumprimento dos prazos estabelecidos no contrato relacionados às obrigações assumidas pela Concessionária, bem como o descumprimento do IQS, quando decorrentes diretamente de ação ou omissão ilícita do Poder Concedente;
- imposição, pelo Poder Concedente, de novas obrigações ou alteração unilateral das obrigações originalmente contempladas no contrato, que provoque impacto nos custos e encargos da Concessionária;
- Alterações no projeto básico, por solicitação do Poder Concedente, salvo se tais mudanças decorrerem da não conformidade do projeto básico em relação à legislação em vigor;
- Alterações nas especificações dos serviços por solicitação do Poder Concedente, ou decorrentes do advento de nova legislação ou regulamentação pública;
- Restrição operacional decorrente de decisão ou omissão do Poder Concedente, exceto se decorrente de fato imputável exclusivamente à Concessionária;
- Atrasos na liberação do acesso da Concessionária à área da concessão por fatos imputáveis ao Poder Concedente;
- Revisões sobre os parâmetros e medidores referentes ao IQS que acarretem, comprovadamente, encargos adicionais para a Concessionária;
- Greve dos funcionários e empregados do Poder Concedente que comprovadamente impeça ou impossibilite a Concessionária de prestar integral ou parcialmente o objeto;
- Prejuízos causados a terceiros, ou ao meio ambiente, pelos administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviço, ocorridos antes da data da ordem de início, hipótese em que, além do direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, terá a Concessionária o direito ao ressarcimento pelo Poder Concedente de eventuais indenizações que vier a pagar em razão do passivo ambiental e/ou casos de responsabilidade civil que tenham como causa fato anterior à concessão;
- Resultados de ações judiciais ou demandas administrativas originárias de serviços prestados anteriormente à data da ordem de início;
- Custos de recuperação, prevenção, correção e gerenciamento de passivo ambiental relacionados à concessão, cujo fato gerador tenha ocorrido anteriormente à data da ordem de início;
- Superveniência de tombamento dos imóveis e/ou de bens materiais ou imateriais relacionados à concessão que enseje investimentos, custos e despesas, em função de impactos nas premissas e projetos originais no âmbito da concessão, exceto os elementos cujo processo de tombamento já estiver em tramitação na data da entrega das propostas;
- Criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, que incidam diretamente sobre os serviços prestados pela Concessionária, ou sobre o objeto, e cuja criação, alteração ou extinção ocorra após a data de entrega das propostas, com comprovada repercussão direta sobre a prestação do serviço objeto do contrato;

- Fato do Príncipe que efetivamente onere a execução do contrato de concessão, salvo quando o ato ou fato caracterizar risco que já tenha sido atribuído expressamente à Concessionária nesta concessão.

6.1 Quadro 1 - Riscos Operacionais

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPART.)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Atraso na entrega de licenças, permissões e autorizações relacionadas ao objeto da concessão, exceto por culpa da Concessionária	PRIVADO	ALTO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Gestão e fiscalização do Contrato pelo Poder Concedente.
Variação de custos de insumos, custos operacionais, de manutenção e investimentos, inclusive em razão de flutuação cambial e de variação no preço da energia elétrica	PRIVADO	MÉDIO	FREQUENTE	Fixação de cláusula contratual prevendo a variação dos insumos faz parte do risco da Concessionária
Impactos nos custos e nos prazos decorrentes de mudanças no plano de investimentos ou nos projetos, por mera liberalidade da Concessionária	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual prevendo que a variação dos custos faz parte do risco da Concessionária
Riscos referentes à segurança e saúde dos trabalhadores que estejam subordinados à Concessionária na execução do objeto do contrato de concessão e/ou seus subcontratados	PRIVADO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Execução de Plano de Seguros (Riscos de Engenharia e Riscos Cíveis)
Variação do valor de mercado do metro quadrado da área da concessão	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual prevendo que a variação do valor de mercado do metro quadrado da área de concessão faz parte do risco da Concessionária
Aumento do custo de financiamento(s) assumido(s) para a realização de investimentos ou para o custeio dos serviços objeto do contrato de concessão, inclusive em razão do aumento de taxas de juros	PRIVADO	ALTO	FREQUENTE	Fixação de cláusula contratual prevendo que a variação dos custos faz parte do risco da Concessionária
Perdas econômicas decorrentes de ineficiências, falhas, negligência, inépcia ou omissão no cumprimento do objeto do contrato de concessão, exceto por atos ou omissões do Poder Concedente	PRIVADO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual prevendo que a perda econômica por ineficiência faz parte do risco da Concessionária
Perecimento, destruição, roubo, furto, vandalismo, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos bens vinculados à concessão	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula com obrigação de contratação de seguro para responsabilização civil
Ocorrência de caso fortuito ou força maior	PRIVADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual prevendo as espécies de extinção da concessão
Custos relativos à eventual rescisão de contratos celebrados para utilização de espaços no terminal rodoviário que esteja em vigor quando da finalização da transferência operacional	PRIVADO	MÉDIO	PROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Alterações tecnológicas relativas à exploração do mercado que não tenham sido solicitadas pelo Poder Concedente	PRIVADO	MÉDIO	PROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando

				comprovada a efetiva necessidade de atualização tecnológica
--	--	--	--	---

6.2 Quadro 1 - Riscos Operacionais (Continuação)

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPART.)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Realização e o pagamento de eventuais ajustes e adequações necessários para o cumprimento das diretrizes mínimas estabelecidas no contrato de concessão e seus Anexos	PRIVADO	MÉDIO	PROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Inadimplemento de consumidores ou tomadores de serviço da Concessionária pelos pagamentos que lhe forem devidos a qualquer título	PRIVADO	MÉDIO	PROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual prevendo que o eventual inadimplemento dos consumidores ou tomadores de serviços faz parte do risco da Concessionária
Custos envolvendo ações judiciais de terceiros contra a Concessionária ou subcontratadas decorrentes da execução da concessão	PRIVADO	ALTO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual prevendo que os custos envolvendo demandas contra a Concessionária faz parte do risco da concessão
Descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares	PÚBLICO	ALTO	IMPROVÁVEL	Fixação de cláusula de resolução de conflitos Fixação de cláusula prevendo as hipóteses de encerramento da concessão e eventual indenização da Concessionária
Atraso no cumprimento dos prazos estabelecidos no contrato de concessão relacionados às obrigações assumidas pela Concessionária, bem como o descumprimento do IQS, quando decorrentes diretamente de ação ou omissão ilícita do Poder Concedente	PÚBLICO	ALTO	IMPROVÁVEL	Fixação de cláusula de resolução de conflitos Fixação de cláusula prevendo as hipóteses de encerramento da concessão e eventual indenização da Concessionária
Alterações no Projeto Básico, por solicitação do Poder Concedente	PÚBLICO	MÉDIO	OCASIONAL	Reestabelecimento de prazos Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Alterações nas especificações dos serviços por solicitação do Poder Concedente ou decorrentes do advento de nova legislação ou regulamentação pública	PÚBLICO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Atrasos na liberação do acesso da Concessionária à área da concessão por fatos imputáveis ao Poder Concedente	PÚBLICO	ALTO	IMPROVÁVEL	Reestabelecimento de prazos Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Greve dos funcionários e empregados do Poder Concedente que impeça ou impossibilite a Concessionária de prestar integral ou parcialmente o objeto	PÚBLICO	MÉDIO	OCASIONAL	Reestabelecimento de prazos

				Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Cancelamento de apólices de seguro	PRIVADO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Exigência, no Contrato, de notificação prévia ao Poder Concedente por parte da seguradora; aplicação de multas contratuais; decretação de caducidade da concessão.

6.3 Quadro 2 - Riscos de Demanda

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTILHADO)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Não efetivação da demanda projetada ou sua redução decorrente de concorrência praticada pelo Poder Concedente	PRIVADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Variação da demanda relativa à exploração dos mercados que impacta diretamente nas receitas tarifárias e não tarifárias da concessão	PRIVADO	BAIXO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual prevendo que a diminuição da demanda até 10 % faz parte do risco da Concessionária. Se a variação da diminuição da demanda, seja nas receitas tarifárias e/ou nas receitas não tarifárias, for maior que 10 % haverá um reequilíbrio contratual na(s) receita(s) comprovadamente(s) afetada(s).
Aumento do custo de capital, inclusive os resultantes do aumento da taxas de juros, relativo às atividades necessárias execução do objeto	PRIVADO	ALTO	PROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual prevendo que o aumento ou diminuição do custo do capital faz parte do risco da Concessionária
Alteração substancial da demanda por modificação das ferramentas e do modelo de mobilidade urbana, como, por exemplo, o eventual predomínio de aplicativos de transporte privado remunerado (<i>ridesharing</i>)	PRIVADO	ALTO	IMPROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro Fixação de cláusula de revisão, em comum acordo, do objeto da concessão, das atividades operacionais e da forma de remuneração, possibilitando-se a abertura do objeto para atendimento das novas ferramentas de mobilidade

6.4 Quadro 3 - Riscos dos Projetos de Engenharia

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTILHADO)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Dificuldades de aderência às especificações técnicas do projeto	PRIVADO	MÉDIO	REMOTA	Obrigação de mudança do projeto pelo Privado Não haverá direito a reequil�rio contratual. Fixação de cláusula contratual para aplicação de sanções administrativas e multa � Concessionária
Dificuldades de atendimento ao cronograma inicial de elaboração do projeto básico, gerando custos adicionais	PRIVADO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Concessionária propõe e se compromete com um cronograma detalhado do projeto, sob aprovação do Poder Concedente Fixação de cláusula contratual para aplicação de sanções administrativas e multa
Atraso no cronograma de implementação das obras de melhoria Descumprimento, pela Concessionária, do cronograma de obras previsto no Contrato	PRIVADO	ALTO	MÉDIA	
Mudança do projeto básico por solicitação do concessionário	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Obrigação de apresentação prévia pela Concessionária dos projetos executivos e estabelecimento de prazo para manifestação favorável ou contrária do Poder Concedente, podendo incidir a cláusula de equil�rio do contrato Fixação de cláusula contratual para aplicação de sanções administrativas e multa
Mudanças de projeto básico por solicitação ou requisia��o de entidades públicas, exceto no caso de necessidade de adaptação do projeto ao contrato de concessão ou � legislação em vigor	PÚBLICO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equil�rio econômico-financeiro em razão da ampliação do custo e/ou a perda de receita
Erro nos projetos e obras, erro nas suas estimativas de custos, de gastos e/ou de cronograma, falhas na prestação dos serviços e atividades e os erros ou falhas causadas pelos seus subcontratados, exceto	PRIVADO	ALTO	OCASIONAL	Obrigação de mudança do projeto pelo Privado com indicação do prazo para correção dos erros

aqueles decorrentes exclusivamente de determinações diretas e expressas do Poder Concedente				Todo os ônus serão do Privado Não haverá direito a reequilíbrio contratual.
---	--	--	--	---

6.5 Quadro 5 - Riscos de Performance

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTI.)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Má-qualidade na prestação dos serviços e atividades objeto do contrato de concessão, à luz dos parâmetros previamente estabelecidos	PRIVADO	ALTO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual para declaração de caducidade do contrato. Previsão de auditoria independente para avaliação da qualidade dos serviços Fixação de cláusula contratual para aplicação de sanções administrativas e multa à Concessionária
Dificuldades na interface com as subcontratadas, consumidores e tomadores de serviços da Concessionária, bem como com os usuários	PRIVADO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Responsabilidade civil da Concessionária
Interrupção e/ou intermitência no fornecimento de energia elétrica, água, ou outros serviços necessários ao funcionamento das atividades exploradas no terminal rodoviário	PRIVADO	ALTO	OCASIONAL	Responsabilidade civil da Concessionária
Manifestações sociais e/ou públicas que comprometam a execução do objeto do contrato de concessão, ou que acarretem danos aos bens vinculados à concessão	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Plano de Seguros (Riscos de Cíveis)
Imposição, pelo Poder Concedente, de novas obrigações ou alteração unilateral das obrigações originalmente contempladas no contrato de concessão, que provoque impacto nos custos e encargos da Concessionária	PÚBLICO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Reestabelecimento de prazos Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro

6.6 Quadro 6 – Riscos de Término Antecipado

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPART.)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Ocorrência de caso fortuito ou força maior cujas consequências não sejam cobertas por seguro disponível no mercado securitário brasileiro e em condições comerciais viáveis	COMPARTILHADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula com a previsão de opção, de comum acordo pelas partes, entre a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou a extinção da concessão, fazendo <i>jus</i> a Concessionária ao recebimento da indenização pela(s) parcela(s) dos investimentos relacionados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, os quais tenham sido realizados com o objetivo de garantir a viabilidade, continuidade e atualidade do serviço concedido
Ocorrência de intervenção na concessão	PRIVADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual, contendo os requisitos e procedimentos para a intervenção Fixação de critérios de reembolso do valor residual/lucros cessantes
Ocorrência de encampação da concessão por interesse público	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual, contendo os requisitos e procedimentos para a encampação Fixação de critérios de reembolso do valor residual
Declaração de caducidade da concessão por insuficiência de desempenho do concessionário	PRIVADO	ALTO	IMPROVÁVEL	Monitoramento e fixação de procedimentos para avaliação de desempenho operacional. Estabelecimento de critérios para o início do processo de declaração de caducidade
Risco de rescisão contratual	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual, contendo os procedimentos para a rescisão e os critérios para reembolso do valor residual
Risco de anulação do contrato de concessão por falhas de natureza diversa e insanável	PÚBLICO/PRIVADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual, contendo critérios específicos de reembolso do valor residual
Ocorrência de decisão judicial com ordem de paralisação das atividades do concessionário pôr termo indeterminado	COMPARTILHADO	ALTO	OCASIONAL	Cláusula com a previsão de opção, de comum acordo pelas partes, entre a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou a extinção da concessão, fazendo <i>jus</i> a Concessionária ao recebimento da indenização pela(s) parcela(s) dos investimentos relacionados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, os quais tenham sido realizados com o objetivo de garantir a viabilidade, continuidade e atualidade do serviço concedido

Quadro 7 – Riscos Ambientais

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTI.)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Despesas ocasionadas por danos causados ao meio ambiente pela Concessionária, seus empregados, prestadores de serviço, terceirizados, subcontratados ou por qualquer pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas no contrato de concessão	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Reparação do dano pela Concessionária. Possibilidade de execução de Plano de Seguros
Eventuais instabilidades geológicas na área da concessão	PRIVADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, bem como definição de novo prazo
Custos incorridos e as perdas assumidas em razão da alteração superveniente de normas do Corpo de Bombeiros, de normas técnicas e/ou de normas de segurança	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, bem como definição de novo prazo
Prejuízos causados ao Poder Concedente devido ao uso da área da concessão e suas adjacências em desacordo com as previsões do contrato de concessão e seus anexos	PRIVADO	MÉDIO	REMOTA	Possibilidade de execução de Plano de Seguros Os prejuízos deverão ser pagos pelo Concessionário.
Custos de recuperação, prevenção, correção e gerenciamento de passivo ambiental relacionados à concessão, cujo fato gerador tenha ocorrido anteriormente à data da ordem de início	PÚBLICO	MÉDIO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, bem como definição de novo prazo
Superveniência de tombamento dos imóveis e/ou de bens materiais ou imateriais relacionados à concessão que enseje investimentos, custos e despesas, em função de impactos nas premissas e projetos originais no âmbito da concessão	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, bem como definição de novo prazo

6.7 Quadro 8 – Riscos da Licitação

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTILHADO)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Custos decorrentes da eventual necessidade de complementação ou reestruturação da concessão	PÚBLICO	MÉDIO	BAIXA	Aplicação das regras e condições do chamamento público.
Não participação de licitantes	PÚBLICO	ALTO	BAIXA	Divulgação do projeto e dos estudos da concessão, mediante audiência pública e publicações oficiais.
Disputa acirrada que enseja aumento relevante do valor de outorga	PÚBLICO	ALTO	BAIXA	Edital com critérios objetivos de comprovação de qualificação técnica e econômico-financeira.
Impugnação e/ou recursos Custos decorrentes de eventual atraso na licitação em decorrência de impugnações e/ou recursos	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Disponibilização de comissão de licitação capacidade e de procuradores municipais para atuar nos respectivos processos administrativos e/ou judiciais
Cancelamento das garantias de proposta	PÚBLICO	ALTO	BAIXA	Desclassificação da licitante.

6.8 Quadro 9 - Outros Riscos

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTILHADO)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Impactos decorrentes de decisões judiciais ou administrativas que diretamente alterem ou onerem, impeçam ou impossibilitem a Concessionária de prestar integral ou parcialmente os serviços objeto da concessão	PÚBLICO	ALTO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico- financeiro Execução de Plano de Seguros Fixação de cláusula prevendo as hipóteses de encerramento da concessão e eventual indenização da Concessionária
Atrasos ou inexecução das obrigações da Concessionária, causados pela demora ou omissão do Poder Concedente na vistoria para aceitação das obras	PÚBLICO	MÉDIO	OCASIONAL	Obrigações do Poder Concedente, quando notificado pela Concessionária, realizar a vistoria para aceitação das obras. A aceitação se dará de forma tácita, na hipótese de silêncio da Administração. Após

				a aceitação das obras, expressa ou tácita, qualquer alteração solicitada pelo Poder Concedente que impacte em novos custos para a Concessionária, ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato
Restrição operacional decorrente de decisão ou omissão do Poder Concedente	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro Fixação de cláusula de resolução de conflitos Fixação de cláusula prevendo as hipóteses de encerramento da concessão e eventual indenização da Concessionária
Revisões sobre os parâmetros e medidores referentes ao IQS que acarretam encargos adicionais para a Concessionária	PÚBLICO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Prejuízos causados a terceiros, ou ao meio ambiente, pelos administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviço, ocorridos antes da data da ordem de início	PÚBLICO	MÉDIO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Resultados de ações judiciais ou demandas administrativas originárias de serviços prestados anteriormente à data da ordem de início	PÚBLICO	ALTO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, cíveis e demais custos que decorram de atos ou fatos anteriores à data da ordem de início, salvo se decorrentes de atos da Concessionária	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Limitações à exploração econômica da área da concessão posteriores à data de entrega das propostas	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro Fixação de cláusula prevendo as hipóteses de encerramento da concessão e eventual indenização da Concessionária
Aplicação de sanção administrativa por meio de Processo Administrativo de Responsabilização (PAR), decorrente da prática de ato contra a Administração Pública nacional e estrangeira, na forma da Lei Federal 12.846/2013	PRIVADO	MÉDIO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual prevendo que os custos envolvendo sanções administrativas da espécie contra a Concessionária faz parte do risco da concessão Fixação de cláusula contratual que exige a adoção de Programa de Integridade pela Concessionária

7 METODOLOGIA DE CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, BEM COMO OS INDICADORES E TAXA DE DESCONTO A SER UTILIZADA

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face de eventos de desequilíbrio será efetuada com o objetivo de alcançar um valor presente líquido dos saldos do fluxo de caixa igual a zero. Esse processo considerará a taxa interna de retorno pertinente à natureza de cada evento de desequilíbrio, como detalhado a seguir:

- a) No caso de eventos de desequilíbrio derivados de antecipações, cancelamentos ou atrasos nos investimentos programados no cronograma detalhado, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato será realizada tendo em vista a distribuição físico-executiva dos investimentos estabelecidos no cronograma detalhado.
- b) Para quaisquer outros eventos de desequilíbrio que não se enquadrem na situação acima, incluindo os relacionados à inclusão de novos investimentos no contrato, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ocorrerá através da elaboração do fluxo de caixa marginal. Isso envolve: (i) a análise dos fluxos de caixa marginais, sejam eles positivos ou negativos, calculados com base na diferença entre as situações com e sem o evento de desequilíbrio; e (ii) a determinação dos fluxos de caixa marginais necessários para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
- c) A taxa interna de retorno a ser utilizada no cálculo do valor presente do evento de desequilíbrio será composta pela média dos últimos 12 (doze) meses da taxa bruta de juros de venda das Notas do Tesouro IPCA+ com juros Semestrais (NTN-B) ou, na ausência deste, outro que o substitua, ex-ante a dedução do Imposto de Renda, com vencimento em 2055, contados a partir da data de eficácia deste contrato ou vencimento mais compatível com a data do termo contratual, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, apurada no início de cada ano contratual, capitalizada de um spread ou sobretaxa sobre os juros equivalente a 5,76% ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis.
- d) Independentemente do resultado do cálculo indicado no item c, a taxa interna de retorno a ser utilizada no cálculo do valor presente não poderá ser inferior ao WACC do Estudo Econômico da Concessão.
- e) Os eventos de desequilíbrio consistentes em novos investimentos considerarão, para cálculo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a taxa interna de retorno calculada na data da assinatura do respectivo termo aditivo, conforme metodologia disposto no item b acima.
- f) Todas as demais hipóteses de eventos de desequilíbrio considerarão, para cálculo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a taxa interna de retorno calculada na data da materialização do evento de desequilíbrio, também conforme metodologia disposto no item b acima.
- g) A cada recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será definida a taxa interna de retorno daquele cálculo, definitiva para todo o prazo do contrato, de acordo com as taxas vigentes para os eventos de desequilíbrio nela considerados.

- h) Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento de desequilíbrio.
- i) A Concessionária deverá apresentar estimativas relacionadas ao valor do desequilíbrio, mesmo nos casos em que o pleito seja de iniciativa do Poder Concedente.

7.1 Modalidades de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

Deverão ser modalidades de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão:

- a) Prorrogação ou redução do prazo da concessão;
- b) Ressarcimento ou Indenização;
- c) Revisão das Tarifas;
- d) Readequação dos índices que compõem o IQS;
- e) Revisão dos encargos e obrigações assumidos pela Concessionária, inclusive prazos vinculantes à Concessionária;
- f) Outra forma definida em comum acordo entre o Poder Concedente e a Concessionária; ou
- g) Combinação das modalidades anteriores.

7.2 Procedimento para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

O procedimento para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ser instaurado por qualquer uma das partes, após processo de revisão ordinária ou extraordinária, quando se verificar o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, mediante a apresentação de relatório técnico.

A análise da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pressupõe a verificação das condições econômicas globais do ajuste, tomando-se como base os efeitos dos eventos que lhe deram causa, descritos em um relatório técnico a ser apresentado pela parte interessada, que poderá vir acompanhado de laudo pericial, estudos independentes e/ou outros documentos considerados pertinentes.

O relatório técnico deverá demonstrar os efeitos dos eventos nele citados em um fluxo de caixa elaborado especificamente para a sua demonstração, considerando, dentre outros, a estimativa de variação de investimentos, a demonstração fundamentada dos custos ou despesas incorridos e a sugestão das medidas a serem adotadas para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Para a confirmação das situações apontadas como ensejadoras de desequilíbrio econômico-financeiro e para o dimensionamento dos efeitos e medidas delas resultantes, as partes poderão contar com a participação de entidade especializada especialmente contratada para essa finalidade.

No caso de pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro iniciado pela Concessionária, observar-se-ão as seguintes disposições:

- a) o pedido deverá ser acompanhado de relatório técnico, laudo pericial e/ou estudo independente que efetivamente demonstre o impacto da ocorrência, contemplando ainda dados como a data da ocorrência e a provável duração da hipótese ensejadora da recomposição;
- b) o pedido deverá ser acompanhado de todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, podendo o Poder Concedente solicitar laudos econômicos específicos da Concessionária ou estudos elaborados por órgãos ou entidades da Administração Pública ou, ainda, por entidades independentes; e
- c) o pedido, conforme o caso, deverá conter a indicação da pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro numa das formas indicadas no contrato de concessão, trazendo a demonstração circunstanciada dos pressupostos e parâmetros utilizados e informando os impactos e as eventuais alternativas de balanceamento das prestações entre as partes.

O Poder Concedente deverá ter livre acesso a informações, bens e instalações da Concessionária, ou de terceiros por ela contratados, para aferir o quanto alegado pela Concessionária no pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apresentado.

O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro iniciado por qualquer uma das partes deverá ser objeto de comunicação à outra parte, consignando-lhe prazo de 30 (trinta) dias corridos, prorrogável por igual período, para manifestação da outra Parte.

A comunicação encaminhada à parte deverá estar acompanhada de cópia dos laudos e/ou dos estudos realizados para a caracterização da situação que levaria à recomposição.

Encerrado o prazo e não havendo manifestação da Concessionária, no caso de processo ser instaurado pelo Poder Concedente, será considerada aceita, de imediato, a proposta do Poder Concedente.

Se respondida a proposta pela Concessionária, no caso de o processo ter sido instaurado pelo Poder Concedente, ele terá o prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período, para decidir sobre a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro.

O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá ser concluído em prazo não superior a 90 (noventa) dias, ressalvada a hipótese em que seja necessária a prorrogação, devidamente justificada, para a complementação da instrução do respectivo procedimento.

Decorridos 90 (noventa) dias após a apresentação do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro por requerimento da Concessionária e não sendo encontrada solução amigável, ou ainda, em caso de discordância quanto à necessidade de recomposição ou quanto aos valores e/ou demais dados indicados, as partes poderão recorrer a alguma forma de resolução de conflitos.

Caso se verifique a procedência, ao final, do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apresentado, os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do procedimento serão arcados exclusivamente pela parte que deu causa ao desequilíbrio, ou seja responsável por absorvê-lo nos termos do contrato.

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizada de forma a compensar os impactos econômico-financeiros positivos e negativos decorrentes dos eventos de desequilíbrio.

Sempre que venha a ocorrer a recomposição do equilíbrio econômico contrato, as funções representativas do respectivo fluxo de caixa marginal, envolvendo os desequilíbrios passados e futuros e os instrumentos de reequilíbrio, serão acrescidas à equação de equilíbrio econômico-financeiro para

refletir a situação após essa recomposição. Fluxo de Caixa Marginal é a projeção da variação no desempenho da conta caixa da Concessionária, medindo a influência de alterações das atividades de operações, investimentos e financiamentos decorrentes de um determinado evento sobre o comportamento do caixa da Concessionária, nas hipóteses expressamente estabelecidas no contrato de concessão.

A eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mesmo quando o pleito tiver sido formulado pela Concessionária, deverá necessariamente considerar eventuais impactos a favor do Poder Concedente.

Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pelo Poder Concedente e não previstos no contrato de concessão, o Poder Concedente poderá requerer à Concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração de novos projetos básico e executivo a serem submetidos à sua análise, contendo todos os elementos necessários à precificação do investimento e às estimativas do impacto da obra ou serviço sobre as receitas da Concessionária.

No caso de o equilíbrio econômico-financeiro do contrato ser recomposto por alteração do prazo da concessão, deverá ser incluído no cálculo, caso haja, os custos e despesas com os reinvestimentos em decorrência da depreciação dos bens reversíveis.

No caso de revisão ordinária do contrato de concessão, o procedimento deverá ser instaurado de ofício pelo Poder Concedente, ou a pedido da Concessionária, no prazo de 90 (noventa) dias, prorrogável por igual período, da conclusão dos 5 (cinco) primeiros anos de vigência do contrato de concessão, e assim sucessivamente, até o final do prazo de duração da concessão.

No caso de revisão ordinária do contrato de concessão e para fins da análise da necessidade, conveniência ou oportunidade de tal revisão, cada parte detalhará, no prazo de 30 (trinta) dias da instauração do processo, as eventuais alterações sugeridas, com as justificativas correspondentes, estudos e outros documentos que embasem a sua proposta.

7.3 Hipóteses de não Incidência do Reequilíbrio Econômico-Financeiro:

Caso Fortuito ou Força Maior

Na ocorrência de caso fortuito ou força maior, cujas consequências não sejam cobertas por seguro disponível no mercado securitário brasileiro e em condições comerciais viáveis, as partes optarão de comum acordo entre a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou a extinção da concessão, tendo-se por base as consequências dos eventos para a continuidade do objeto do contrato.

Verificando-se a extinção da concessão, aplicar-se-ão, no que couberem, as regras e os procedimentos válidos para a extinção da concessão por advento do termo contratual, conforme instrumento contratual, fazendo jus a Concessionária ao recebimento da indenização pela(s) parcela(s) dos investimentos relacionados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados e que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a viabilidade, continuidade e atualidade do serviço concedido.

7.4 Processos de revisão contratual previstos

Além das revisões previstas nas hipóteses acima elencadas acima, o contrato de concessão deverá prever as seguintes situações de revisão:

REVISÃO ORDINÁRIA (5 ANOS): Promover-se-á a revisão dos parâmetros, condições e resultados gerais da concessão a cada 5 (cinco) anos, contados da data de ordem de início, no objetivo de (i) analisar criticamente e eventualmente alterar os encargos, atividades, planos, serviços e especificações previstos no contrato (ii) rever as especificações do objeto do contrato, em especial para incorporar eventuais avanços tecnológicos, quando for o caso, e aprimorar os serviços e as atividades objeto da concessão, em atenção ao princípio da atualidade; e (iii) analisar criticamente e eventualmente alterar os encargos incidentes sobre a atividade.

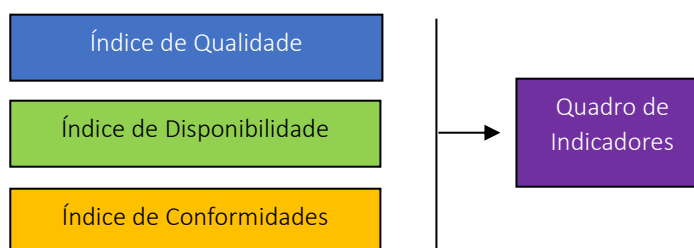
REVISÃO EXTRAORDINÁRIA: Poderá haver o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, por solicitação fundamentada da Concessionária, para preservar a regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade e generalidade dos serviços objeto da concessão, e desde que haja necessidade comprovada de inclusão e/ou exclusão de encargos, resultado de transformações tecnológicas supervenientes ou da necessidade de adequação dos sistemas de mensuração da qualidade dos serviços prestados no contrato a padrões técnicos reconhecidos nacional ou internacionalmente.

8 METODOLOGIA DE INDICADORES E MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO DA CONCESSIONÁRIA, COM A RESPECTIVA VINCULAÇÃO AO MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO, PREVENDO A REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA VARIÁVEL EM FUNÇÃO DO ATINGIMENTO DOS INDICADORES

A Lei Federal n.º 8.987/1995, em seu art. 23, dispõe sobre a obrigatoriedade da existência de indicadores de desempenho para avaliação e eventuais deduções na concessão comum. Trata-se de fator de avaliação dos parâmetros da concessão, como construção ou serviço. O indicador de desempenho pode vir a ser fator de extinção da concessão pelo Poder Concedente caso o indicador sinalize a baixa qualidade no serviço de acordo com os parâmetros estabelecidos, conforme o art. 35 do referido diploma legal.

Os indicadores de desempenho relacionados a seguir têm como objetivo avaliar a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária.

Na figura abaixo estão resumidos os grupos de indicadores sugeridos. O quadro de indicadores é formado por três grupos, sendo eles: qualidade, disponibilidade e conformidade.



Os indicadores de desempenho relacionados têm como objetivo avaliar a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária. A aferição e medição dos serviços prestados será feita através de 3 indicadores principais:

Índice de Qualidade (IQ): avalia a qualidade dos serviços prestados através de pesquisa de opinião realizada diretamente com os Usuários e os prestadores de serviços.

Índice de Disponibilidade (ID): avalia o nível de disponibilidade da infraestrutura e dos serviços prestados pela Concessionária.

Índice de Conformidade (IC): avalia a conformidade com as normas, certidões, licenças e relatórios exigidos.

A Nota de Desempenho (ND) será calculada pela fórmula:

$$ND = (0,4 \times IQ) + (0,30 \times ID) + (0,30 \times IC)$$

8.1 Índice de Qualidade (IQ)

O índice de qualidade IQ terá o peso de 40% na Nota de Desempenho e será composto pela nota de avaliação do Usuários (50%) mais a nota de avaliação dos Lojistas (25%) mais a nota de avaliação dos operadores (25%).

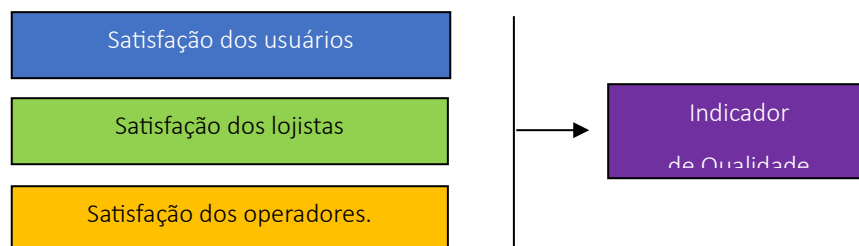
$$IQ = (0,50 \times SU) + (0,25 \times SL) + (0,25 \times SO)$$

Em que:

SU = Satisfação dos usuários;

SL = Satisfação dos lojistas;

SO = Satisfação dos operadores.



O Indicador de Qualidade (IQ) retratará o índice de satisfação das partes interessadas quanto aos serviços prestados no terminal, compreendendo uma Pesquisa de Satisfação realizada pela Concessionária, mediante aprovação do Poder Concedente.

O questionário, a ser desenvolvido pela Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e de Desenvolvimento do Município de Porto Velho – ARDPV, abordará todas as atividades listadas para a prestação do serviço e seus respectivos conceitos.

A pesquisa de satisfação deverá atender os Lojistas, as Operadoras e os Usuários, com amostras representativas de cada grupo. Os entrevistados classificarão o nível de qualidade dos serviços prestados conforme os “Conceitos de Aprovação” a seguir, que serão convertidos em Notas de 1 (um) a 5 (cinco), classificando-se a qualidade dos serviços conforme abaixo:

CONCEITO DE APROVAÇÃO	NOTA DE SATISFAÇÃO
Ótimo	5
Muito Bom	4

Bom	3
Regular	2
Ruim	1

O Poder Concedente, juntamente com a Concessionária, deverá estabelecer o período de 12 meses adotado para a aferição do índice de qualidade e, no final desse período, a média aritmética entre todas as notas aferidas será o índice de qualidade final do respectivo período. A seguir deverão ser apresentados os quesitos que serão avaliados nas pesquisas de satisfação, por subindicador.

O primeiro apresentado é o Satisfação dos Usuários (SU):

Grupo	Item
Terminal (Geral)	- Satisfação geral - Segurança - Limpeza - Conforto - Estrutura predial civil - Comunicação visual - Portfólio de produtos e serviços (variedade)
Sanitário	- Limpeza - Disponibilidade de material utilizado - Presença de odores desagradáveis - Atendimento
Central de Informações (presencial)	Atendimento
Acessibilidade	- Acesso às plataformas - Circulação interna - Mobilidade reduzida
Área Externa	- Segurança - Iluminação - Acesso - Paisagismo/jardinagem - Limpeza

Em seguida, conforme demonstrado abaixo, são apresentados os quesitos para o subindicador de Satisfação de Lojistas (SL):

Grupo	Item
Terminal (Geral)	- Segurança - Limpeza - Estrutura predial civil - Disponibilidade de infraestrutura
Relacionamento com a Concessionária	- Acessibilidade via internet, telefone ou presencial - Facilidade na obtenção de informações - Cumprimento das obrigações acordadas
Sanitário	- Limpeza - Disponibilidade de material utilizado - Presença de odores desagradáveis
Manutenção	Manutenção da infraestrutura predial

	• Agilidade na resolução de falhas
Utilidades	• Disponibilidade de água • Disponibilidade de energia

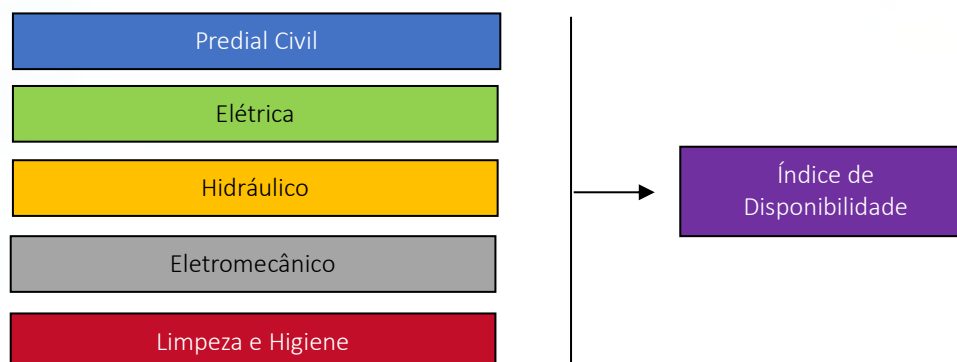
O último subindicador a ser demonstrado é de Satisfação das Operadoras:

Grupo	Item
Terminal (Geral)	• Segurança • Limpeza • Estrutura predial civil • Disponibilidade de infraestrutura
Relacionamento com a Concessionária	• Acessibilidade via internet, telefone ou presencial • Facilidade na obtenção de informações • Cumprimento das obrigações acordadas
Sanitário	• Limpeza • Disponibilidade de material utilizado • Presença de odores desagradáveis
Manutenção	• Manutenção da infraestrutura predial • Agilidade na resolução de falhas
Utilidades	• Disponibilidade de água • Disponibilidade de energia
Operações	• Organização e cumprimento da programação dos embarques e desembarques • Controle e acessibilidade dos ônibus • Gerenciamento e agilidade na resolução de problemas
Comercialização de Passagens	• Disponibilização de informações em tempo real • Gerenciamento e agilidade na resolução de problemas • Operacionalidade do sistema

8.2 índice de Disponibilidade (ID)

O Índice de Disponibilidade (ID) pretende retratar a disponibilidade da infraestrutura para o adequado atendimento dos Usuários e das empresas instaladas no Terminal, constituindo 30% da Nota de Desempenho. Os itens avaliados serão divididos em cinco grupos, para fins de definição da frequência e critérios de avaliação. A vistoria independente será a seguinte para cada grupo:

- Predial Civil: periodicidade trimestral;
- Elétrico: periodicidade trimestral, sendo que pelo menos 30% dessas vistorias devem ocorrer em dias/horários de pico;
- Hidráulico: periodicidade trimestral, sendo pelo menos 30% dessas vistorias devem ocorrer em dias/horários de pico;
- Eletromecânico: periodicidade trimestral;
- Limpeza e Higiene: as vistorias acontecerão 6 (seis vezes a cada trimestre, sendo que pelo menos 70% deverão ocorrer em dias/horários de pico;



Para cada setor foram definidos os itens específicos, que devem ter a sua disponibilidade avaliada, conforme tabela a seguir:

N	GRUPOS	QUANTIDADE DE ITENS	ITENS
1	PREDIAL	9	Pisos, Revestimentos de paredes, Cobertura, Portas, Vidros, Bebedouros, Lixeiras, Paisagismo, Mobiliário.
2	ELÉTRICO	5	Iluminação, Sistema de som, Sistema eletrônico de informação aos Usuários, CFTV, Câmeras de segurança e Rede de Telecomunicação.
3	HIDRÁULICO	5	Disponibilidade de água, Instalações Hidráulicas em geral, Instalações Hidrossanitários, Elementos de Controle, Combate a Incêndio.
4	ELETRO-MECANICO	4	Bombas Hidráulicas, Elevador, Catracas, Ar-Condicionado.
5	LIMPEZA-HIGIENE	5	Limpeza dos Sanitários, Limpeza das áreas de alimentação, Limpeza dos acessos, Limpeza das áreas comuns, Limpeza dos jardins.

Os itens descritos serão medidos através de verificações in loco. Cada um dos indicadores receberá uma nota, na escala de 1 (um) a 5 (cinco), sendo 1 a pior avaliação e 5 a melhor avaliação.

A média aritmética de todos os indicadores gerará uma Nota de Adequação, sendo que, para os grupos que são avaliados mais de uma vez durante um mesmo trimestre, a Nota de Adequação consistirá na média aritmética das notas previamente obtidas naquele mesmo trimestre.

A partir da Nota de Adequação será obtido o Índice de Disponibilidade de acordo com os seguintes parâmetros:

NOTA DE ADEQUAÇÃO	NOTA DE DISPONIBILIDADE (ID)
Nota $\leq 1,0$	0
$1,1 \leq \text{nota} \leq 2,0$	0,25
$2,1 \leq \text{nota} \leq 3,0$	0,50
$3,1 \leq \text{nota} \leq 4,0$	0,75

4,1 ≤ Nota ≤ 5,0

1,0

As notas apuradas, para fins de apuração do Índice de Disponibilidade, serão consideradas em periodicidade anual, de modo que a Nota de Adequação será a resultante do somatório das notas trimestralmente apuradas para cada grupo, divididas por quatro.

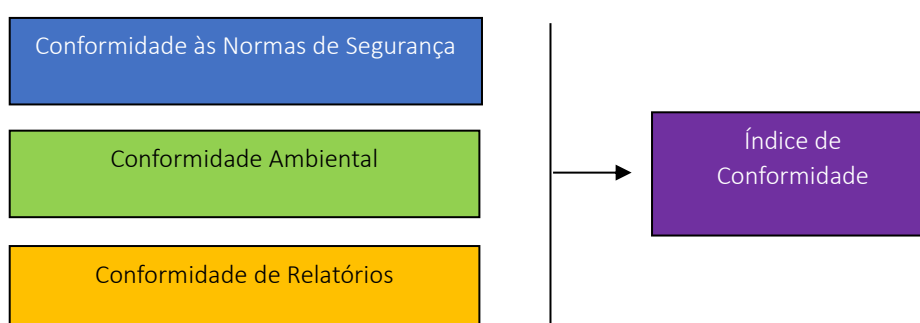
8.3 Índice de Conformidade (IC)

O Índice de Conformidade (IC) pretende retratar a conformidade do Terminal em relação a aspectos relevantes para sua operação segura e eficiente, cujo peso na Nota de Desempenho é de 30%, composto por meio de três indicadores:

Conformidade às Normas de Segurança (CN): avalia a conformidade do Terminal às exigências de alvarás de funcionamento dos equipamentos, cuja observância é determinada pela Polícia Militar e pelo Corpo de Bombeiros;

Conformidade Ambiental (CA): avalia o cumprimento do item de “Licença Ambiental”;

Conformidade de Relatórios (CR): avalia os itens “Relatório Operacional” e “Relatório Financeiro”.



As notas de cada um dos três Indicadores serão determinadas pela avaliação: Atende ou Não Atende, sendo que atende = 1,0 e Não Atende = 0,0. A mensuração do Índice de Conformidade será feita como média ponderada dos três Indicadores avaliados, obedecendo aos seguintes Pesos:

INDICADOR	PESO (%)
Conformidade às Normas de Segurança (CN)	40
Conformidade Ambiental (CA)	30
Conformidade dos Relatórios (CR)	30

8.4 Conformidade às Normas de Segurança

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Cumprimento das normas de Segurança	A apresentar todos os alvarás de funcionamento dentro do prazo de validade.	De acordo com a validade	Aprovado nas inspeções e no relatório de conformidade e laudos entregues no prazo com informações acuradas = 1 Não aprovado nas inspeções ou relatório, ou laudo não entregue = 0

8.5 Conformidade Ambiental

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Licenças Ambientais	A apresentar todos os alvarás de funcionamento dentro do prazo de validade.	De acordo com a validade das licenças	Entrega no prazo com informações acuradas = 1 Não entregue = 0

8.6 Conformidade de Relatórios

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Relatório Operacional	A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o Relatório dentro dos parâmetros requisitados. Os Relatórios Operacionais deverão ser entregues com as informações de movimentação de ônibus, passageiros e cargas	Trimestral	Entrega no prazo com informações acuradas = 1 Não entregue = 0
Relatório Financeiro	A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o Relatório contendo, no mínimo: resultados financeiros, Balanço Patrimonial/balancete.	Anual	Entrega dos Relatórios em até 150 dias do encerramento do ano civil informações acuradas = 1 Não entregue = 0

8.7 Metodologia de Avaliação

A Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e de Desenvolvimento do Município de Porto Velho – ARDPV irá calcular os Índices de Qualidade (IQ), de Disponibilidade (IDI) e de Conformidade (IC), conforme explicitados neste Item. Será elaborado, anualmente, o Relatório de Desempenho, contendo os dados relativos a todos os indicadores explicitados neste Item. O Relatório deverá conter a apuração periódica prevista para cada Indicador de Desempenho.

O Relatório de Desempenho, bem como todas as informações nele contidas, serão remetidos ao Poder Concedente, passando por um processo de verificação. Este verificará a acuidade do Relatório de Desempenho, por meio de análise da documentação e de dados disponibilizados pela Concessionária e pela entidade especializada, bem como por meio de visitas para a checagem in loco dos indicadores de disponibilidade.

Uma vez aprovado pelo Poder Concedente, será calculado, a partir dos resultados de cada um dos índices, o Índice de Desempenho (ID), conforme a fórmula a seguir:

$$ID = (0,4 \times IQ) + (0,30 \times IDI) + (0,30 \times IC)$$

A Nota de Desempenho também será um número entre 0 e 1,0.

8.8 Incidência do ID sobre o Reajuste Tarifário

A partir do resultado do Índice de Desempenho, a Concessionária estará sujeita à aplicação do fator correspondente ao ID sobre a fórmula de reajuste tarifário, prevista no contrato de concessão, nos seguintes termos:

$$\text{Tarifa (t)} = \text{Tarifa (t-1)} \times \text{IRT} \times (0,50 + 0,50 \times \text{ID})$$

Onde:

Tarifa (t): tarifa a ser efetivamente cobrada no ano t

Tarifa (t-1): tarifa cobrada no ano t-1

IRT: Índice de reajustamento = $(\text{IPCA } t-1 / \text{IPCA } t-1)$

IPCA_{t-1} = é o número índice acumulado do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao mês anterior à vigência da TARIFA reajustada t;

IPCA_{t-1} = é o número índice acumulado do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao mês anterior a data-base da elaboração dos estudos da concessão, ou seja, **maio/2025**, para a TARIFA básica (t-1).

ID: Índice de Desempenho

O reajuste das TARIFAS considerará, como data base, a data base dos estudos de viabilidade econômica (**junho/2025**).

O primeiro reajuste das tarifas irá considerar o período transcorrido desde a elaboração dos estudos da Concessão (**junho/2025**) até a assinatura do contrato.

8.9 Penalidades

O valor da penalidade será calculado conforme a tabela a seguir:

NOTA DE DESEMPENHO	PENALIDADE
$0,70 < ID \leq 0,80$	ID - Índice de Desempenho igual 0,90
$0,60 < ID \leq 0,70$	ID - Índice de Desempenho igual 0,70
$0,30 < ID \leq 0,60$	ID - Índice de Desempenho igual 0,50
$\leq 0,30$	ID - Índice de Desempenho igual 0

No período em que o Terminal se encontrar em obras de reforma/melhoria não haverá a aferição da Nota de Desempenho.

Após 6 meses da conclusão das obras, o Poder Concedente deverá dar início às avaliações de desempenho total da Concessionária.

Se no período de um ano a Concessionária obtiver 3 notas de desempenho menor que 0,30 (zero vírgula trinta) o Poder Concedente poderá declarar a caducidade do contrato, devendo para isso seguir o que define o contrato de concessão.

8.10 Bonificações

Caso a CONCESSIONÁRIA demonstre um desempenho excepcional e suas notas de desempenho sejam acima de 0,90, a partir do resultado Nota de Desempenho, a Concessionária estará sujeita a aplicação de uma bonificação, limitada a tabela abaixo.

NOTA DE DESEMPENHO	BONIFICAÇÃO
$0,95 < ID < 1,0$	ID - Índice de Desempenho igual 1,1
$0,90 < ID \leq 0,95$	ID - Índice de Desempenho igual 1,05

8.11 Sem bonificações e penalidades

NOTA DE DESEMPENHO	SEM PENALIDADE E SEM BONIFICAÇÃO
$0,80 < ID \leq 0,90$	ID - Índice de Desempenho igual 1

APÊNDICE- MINUTA DE EDITAL, CONTRATO E ANEXOS