

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL N° [●]

CONSIDERAÇÕES ACERCA DAS CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS NA 1ª CONSULTA PÚBLICA

CONCESSÃO PARA ADMINISTRAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, EXPLORAÇÃO COMERCIAL E REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL DE ÔNIBUS PRINCESA ISABEL E DE SEUS EMPREENDIMENTOS ASSOCIADOS, E REALIZAÇÃO DE OBRAS DE MELHORIA NO PERÍMETRO DE ABRANGÊNCIA.

MODELO PARA CONSULTA PÚBLICA E PARA PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS

#	Documento (ex: Edital, Contrato ou Anexos)	Dispositivo, capítulo, cláusula ou item (transcrever o dispositivo ao qual o pedido de esclarecimento se refere, ou determinado assunto tratado em seu conteúdo):	Contribuição (sugestão, opinião, crítica etc.)	Resposta
---	---	--	--	----------

15.5. DA DOCUMENTAÇÃO RELATIVA À QUALIFICAÇÃO TÉCNICA. (...)

b) apresentação de atestado(s) de capacidade técnico-operacional e/ou técnico-profissional, emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, o(s) qual(is) comprove(m) a experiência do LICITANTE e/ou de profissional por ele contratado na operação (atividade de gerência ou liderança na gestão), administração e manutenção de equipamento de embarque e desembarque de passageiros, incluindo terminal rodoviário, marítimo, de trem ou metrô ou aeroportuário, com no mínimo [●] m², pelo prazo mínimo de [●]; e

c) apresentação de atestado(s) de capacidade técnico-operacional, emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, o(s) qual(is) comprove(m) a experiência do LICITANTE na realização de empreendimento que resulte na construção de ativo, no qual a licitante tenha realizado investimentos de, no mínimo, R\$ [●], provenientes de capital próprio ou de terceiros.

15.5.2. Para fins do atendimento da exigência do subitem 15.5.1 letra b) (atestado de operação), e observados os requisitos formais correspondentes, será(ão) admitido(s) atestado(s) emitido(s) em nome de pessoa(s) jurídica(s) que assumam(m) o compromisso, perante o LICITANTE, de contratação com a futura SPE para a realização das atividades correspondentes, nos termos do modelo constante no ANEXO I – MODELOS E DECLARAÇÕES.

15.5.3. Na hipótese prevista no subitem anterior, o LICITANTE, isoladamente ou, no caso de CONSÓRCIO, por meio do respectivo líder, deverá apresentar declaração de que, sagrando-se vencedor no certame, viabilizará a contratação, pela futura SPE, do(s) respectivo(s) detentor(es) do(s) atestado(s).

O preâmbulo do edital de licitação preceitua que o certame tem por objeto a celebração de contrato de concessão, com outorga onerosa, compreendendo a administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação do terminal de ônibus Princesa Isabel e de seus empreendimentos associados, e a realização de obras de melhoria no perímetro de abrangência. Define também que licitação ocorrerá em conformidade com a Lei Municipal nº 16.211/15, alterada pela Lei Municipal nº 16.703/17. O referido diploma normativo autorizou o Poder Executivo municipal a “delegar a terceiros, precedida ou não de execução de obra pública e mediante licitação, a exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo”. Assim, não há dúvidas que tanto o objeto da concessão descrito no edital de licitação, quanto a própria autorização concedida pelo Poder Legislativo, estão focadas na exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus.

Os terminais urbanos de ônibus desempenham uma função de grande relevância dentro do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de São Paulo, sendo essenciais para a consecução de objetivos tais como a melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, aumento da participação do transporte público coletivo, e redução do tempo de viagem dos munícipes. Estes objetivos são delineados no art. 227, do Plano Diretor Estratégico de São Paulo, instituído por meio da Lei Municipal nº 16.050/14, definidos como objetivo do Sistema de Mobilidade municipal, o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social, além de

Contribuição não acatada. Conforme apresentado no Contrato colocado para 2ª Consulta Pública, os atestado(s) de capacidade técnico-operacional o(s) qual(is) comprove(m) a experiência do Licitante e/ou de profissional por ele contratado na gestão de empreendimento de uso público ou privado, incluindo equipamentos de embarque e desembarque de passageiros, busca garantir a realização de parte do objeto do contrato: a administração, manutenção, conservação do Terminal durante toda a vigência do contrato de concessão. Não é verdade que qualquer licitante, sem nenhuma experiência, capacidade ou conhecimentos prévios para o desenvolvimento das atividades correspondentes à parcela de maior relevância do objeto da concessão poderá participar da licitação, uma vez que o atestado é, sim, exigido, comprovando a experiência daquele que executará o serviço (seja ele o próprio licitante ou seu subcontratado).

Conforme apresentado no Contrato posto colocado na 2ª Consulta Pública, os atestado(s) de capacidade técnico-operacional o(s) qual(is) comprove(m) a experiência do Licitante na viabilização de empreendimento, que resulte na construção de ativo, tem por principal objetivo garantir que a futura SPE tenha capacidade de implantar e gerir o objeto do contrato na sua totalidade (incluindo todo o investimento a ser realizado no próprio terminal), daí a impossibilidade de subcontratação de profissional. A viabilização dos investimentos necessários para que o empreendimento objeto da concessão, com todas as suas obrigações técnicas, é parte essencial para o cumprimento do contrato.

Ressalta-se, de toda forma, que não há no edital colocado para consulta pública nenhum atestado que vise garantir algum tipo de experiência na exploração dos empreendimentos associados.

2	Edital	<p>22. DAS CONDIÇÕES PRECEDENTES À ASSINATURA DO CONTRATO (...)</p> <p>22.4. No mesmo prazo estipulado no subitem 22.2, a ADJUDICATÁRIA deverá comprovar ao PODER CONCEDENTE:</p> <p>d) que contratou a(s) pessoa(s) jurídica(s) e/ou o(s) profissional(is) detentor(es) do(s) atestado(s) ou certificado(s) apresentado(s) na fase de habilitação, quando for o caso.</p>	<p>Conforme explicitado na contribuição 1 acima, entende-se que é imprescindível que as exigências de qualificação técnica sejam demonstradas diretamente pelos licitantes, especialmente no que tange ao item 15.5.2 (b). Assim, entende-se que deve ser afastada integralmente a regra prevista no item 15.5.3, visto que é incompatível com busca da melhor proposta pela Administração Pública, fragilizando o procedimento licitatório. Como consequência, entende-se que deve ser eliminado item 22.4, (d), visto que todas as qualificações serão demonstradas diretamente pelas licitantes.</p>	<p>Contribuição não acatada. Conforme apresentado no Contrato colocado para 2ª Consulta Pública, os atestado(s) de capacidade técnico-operacional o(s) qual(is) comprove(m) a experiência do Licitante e/ou de profissional por ele contratado na gestão de empreendimento de uso público ou privado, incluindo equipamentos de embarque e desembarque de passageiros, busca garantir a realização de parte do objeto do contrato: a administração, manutenção, conservação do Terminal durante toda a vigência do contrato de concessão.</p> <p>É imprescindível, sim, que as exigências de qualificação técnica sejam cumpridas pelo licitantes. Tais qualificações, porém, podem também ser demonstradas por eventuais subcontratados que venham a prestar o serviço e mantidas durante todo o prazo do contrato, nos termos do edital.</p>
---	--------	--	---	--

3	Contrato	<p>5.2. A execução do OBJETO envolverá a concessão da ÁREA DA CONCESSÃO, o cumprimento das obrigações e a realização das atividades previstas no ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO, em especial: (...)</p> <p>e) A construção de área computável mínima dos EMPREENDIMENTOS ASSOCIADOS.</p>	<p>O edital e o contrato de concessão deixam clara a importância de o futuro concessionária realizar investimentos voltados à exploração comercial dos terminais e também atrelados ao desenvolvimento dos empreendimentos associados. Em realidade, o principal elemento que incentiva a realização desses investimentos consiste justamente na estrutura de remuneração prevista na concessão. Se as receitas auferidas pelo futuro concessionária serão oriundas da exploração dessas atividades, existe não um mero incentivo, mas verdadeira obrigação. Contudo, a despeito desta obrigação, entende-se adequado que exista liberdade para o concessionário desenvolver os projetos com a utilização da área que entenda necessária para atingir os objetivos da concessão, sem a necessidade de ser previsto um patamar mínimo de área computável para os empreendimentos associados.</p> <p>O terreno do terminal possui área de 10.603 m², então se considerado um coeficiente de aproveitamento básico igual a 1, a concessionária estaria obrigada a desenvolver um empreendimento associado com 10.603 m². Isto independentemente da sua importância para o desenvolvimento da região e também sem considerar qualquer potencial de atração de receitas acessórias. Entende-se que seja possível desenvolver empreendimentos associados mais interessantes tanto do ponto de vista financeiro quanto sob o prisma dos benefícios a ele atrelados, sem atingir este patamar de área construída.</p> <p>Portanto, entende-se que esta definição não é uma métrica adequada, nem é benéfica para a concessão, devendo ser afastada, com a exclusão do item 5.2, (e).</p>	Contribuição acatada.
---	----------	---	--	-----------------------

4	Contrato	<p>13.5. A demora na obtenção de licenças, permissões e autorizações exigidas para a plena execução do OBJETO, ou mesmo para a exploração de FONTES DE RECEITA, por fato imputável ao Poder Público, em nível municipal, estadual ou federal, assim entendida como a demora em prazo superior a [•] ([•]) meses do protocolo do pedido regularmente instruído pela CONCESSIONÁRIA, ensejará a ampliação do prazo da CONCESSÃO no tempo equivalente à demora identificada, sem prejuízo de outras formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da CONCESSIONÁRIA, caso necessário.</p>	<p>A previsão deste item é essencial para garantir a viabilidade econômico-financeira do projeto, visto que todas as receitas auferidas pela concessionária serão oriundas da exploração dos terminais e das receitas acessórias decorrentes desta exploração. Para que seja possível a realização de investimentos voltados à implementação dos Empreendimentos Associados, que têm maior potencial de transformação do local e também de geração de receitas, será necessário a aprovação pelo Poder Público dos projetos elaborados pela concessionária. A demora na aprovação desses projetos por fatos alheios à concessionária impede a obtenção das receitas acessórias e inviabiliza a própria concessão. Isto certamente trará prejuízos não apenas à concessionária, mas também ao próprio poder concedente e a todos os municípios beneficiados pelo terminal.</p> <p>Assim, tão importante quanto a definição de um prazo, é que este prazo seja adequado, razão pela qual sugere-se a definição do prazo máximo de 4 (quatro) meses. Este prazo está em linha com o procedimento adotado pelo próprio Município de São Paulo denominado "Aprova Rápido", um procedimento para a aprovação rápida dos projetos de edificações, que visa conferir agilidade à análise aos pedidos de Alvarás de Aprovação de edificações novas, implementado por meio do Decreto Municipal nº 58.028, de 11 de dezembro de 2017.</p> <p>A definição de um prazo superior a este poderá tornar a previsão contratual inócua, visto que a equação econômico-financeira do contrato poderia ser abalada de maneira sensível, sem o correspondente reequilíbrio posterior.</p>	<p>Contribuição parcialmente acatada. Entende-se que a demora na aprovação dos projetos por fatos alheios à concessionária impede a obtenção das receitas acessórias e inviabiliza a própria concessão. Contudo, a natureza singular do projeto contribui para que os prazos de licenciamento sejam maiores do que seriam em empreendimentos tradicionais, licenciados pelo procedimento "Aprova Rápido". Nesse sentido, definiu-se o prazo de 8 (oito) meses.</p>
---	----------	---	---	--

5	Contrato	<p>18.1. A outorga do potencial adicional de construção da ÁREA DA CONCESSÃO à CONCESSIONÁRIA envolverá o direito de construir na ÁREA DA CONCESSÃO até o potencial adicional máximo do terreno, respeitadas as demais exigências urbanísticas e normas aplicáveis.</p> <p>18.2. Para o exercício do direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico de que trata essa subcláusula, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar este CONTRATO perante os órgãos e entidades responsáveis pelo licenciamento das obras.</p>	<p>Entendemos que a redação utilizada não é perfeitamente clara acerca da sua aplicação, de forma que sugerimos a redação abaixo:</p> <p>18.1. A celebração do CONTRATO outorga à CONCESSIONÁRIA o potencial adicional de construção da ÁREA DA CONCESSÃO até o potencial adicional máximo do terreno, respeitadas as demais exigências urbanísticas e normas aplicáveis, não sendo necessário o pagamento de qualquer valor pela CONCESSIONÁRIA para fins de exercício do direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico do terreno.</p> <p>18.2. Para o exercício do direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico até o limite do coeficiente de aproveitamento máximo sem o pagamento de outorga onerosa de que trata essa subcláusula, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar este CONTRATO perante os órgãos e entidades responsáveis pelo licenciamento das obras, não sendo devido necessário o pagamento de nenhum valor ao PODER CONCEDENTE.</p>	<p>Contribuição parcialmente acatada, de forma a prever que não será necessário o pagamento de qualquer valor pela CONCESSIONÁRIA para fins de exercício do direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico do terreno.</p>
---	----------	--	---	--

6	Contrato	<p>u) a não efetivação da demanda projetada do TERMINAL ou de determinada FONTE DE RECEITA, ou sua redução por qualquer motivo, ainda que decorrente de concorrência praticada pelo PODER CONCEDENTE ou de terceiros, salvo no caso de eventual descumprimento das obrigações assumidas pelo PODER CONCEDENTE no âmbito deste CONTRATO;</p>	<p>Entende-se imprescindível que seja feita uma ressalva no dispositivo referido, visando excepcionar da regra contratual a implantação ou construção de novo Terminal dentro da área do Perímetro de Abrangência ou dentro de um raio de distância mínimo. Caso contrário, toda a viabilidade econômica do projeto estará comprometida, podendo revelar-se inviável a continuidade da concessão. Considerando que se trata de um contrato de longo prazo, tal ressalva na distribuição dos riscos é essencial para a contratação. Caso seja implantado ou construído um novo terminal dentro do raio mínimo, será cabível a revisão extraordinária do contrato, visando ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p>	<p>Contribuição parcialmente acatada. Conforme Anexo II do Edital - Minuta de Contrato colocado para 2ª Consulta Pública, o reequilíbrio econômico-financeiro está previsto em caso de implantação de novos terminais de ônibus municipais e vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros dentro do perímetro de abrangência.</p>
---	----------	---	--	---

7	Anexo IV - Caderno de Encargos da Concessionária	31.1 A CONCESSIONÁRIA é obrigada a concluir a construção de EMPREENDIMENTOS ASSOCIADOS com área construída computável mínima de 10.603 m ² (dez mil, seiscentos e três metros quadrados) no prazo definido no Capítulo VIII – Prazos deste ANEXO.	<p>O edital e o contrato de concessão deixam clara a importância de a futura concessionária realizar investimentos voltados à exploração comercial dos terminais e também atrelados ao desenvolvimento dos empreendimentos associados. Em realidade, o principal elemento que incentiva a realização desses investimentos consiste justamente na estrutura de remuneração prevista na concessão. Se as receitas auferidas pelo futuro concessionária serão oriundas da exploração dessas atividades, existe não um mero incentivo, mas verdadeira obrigação. Contudo, a despeito desta obrigação, entende-se adequado que exista liberdade para o concessionário desenvolver os projetos com a utilização da área que entenda necessária para atingir os objetivos da concessão, sem a necessidade de ser previsto um patamar mínimo de área computável para os empreendimentos associados.</p> <p>Entende-se que seja possível desenvolver empreendimentos associados mais interessantes tanto do ponto de vista financeiro quanto sob o prisma dos benefícios a ele atrelados, sem atingir o quantitativo de 10.603 m² de área construída computável mínima. Portanto, entende-se que esta definição não é uma métrica adequada, nem é benéfica para a concessão, devendo ser afastada, com a exclusão desta obrigação no item 31.1.</p>	Contribuição acatada.
---	---	--	---	-----------------------

8	Anexo IV - Caderno de Encargos da Concessionária	<p>31.2 Ficam autorizados, nos EMPREENDIMENTOS ASSOCIADOS, os usos previstos na Lei Municipal nº 16.402/2016, no Decreto Municipal nº 58.066/2018, e no Decreto Municipal nº [•]/2018, que aprova o Projeto de Intervenção Urbana (PIU) do Terminal Princesa Isabel.</p>	<p>A redação utilizada no item 31.2 dá a entender que o Decreto que aprovará o Projeto de Intervenção Urbana (PIU) do Terminal Princesa Isabel poderá restringir os usos aplicáveis àquela área.</p> <p>De acordo com a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo, em seu Art. 90, as áreas dos Terminais que não tenham zona de uso definida no Mapa 1 assumem os parâmetros de Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana – ZEU, sendo possível a aplicação dos usos permitidos no Quadro 4 – Usos Permitidos por Zona da referida lei, ou seja, uma variada gama de usos. Em vista da flexibilidade definida pela própria legislação, entende-se mais adequado que a iniciativa privada possa ter liberdade para definir, a seu exclusivo critério, os usos mais adequados para o Terminal Princesa Isabel e o seu entorno, sem que isto implique em qualquer desrespeito à legislação atualmente vigente. Portanto, entende-se imprescindível que seja garantida a flexibilidade prevista atualmente na legislação, deixando a cargo da concessionária a avaliação quanto à melhor forma de desenvolvimento dos Empreendimentos Associados, que será submetida aos processos legais de licenciamento e aprovação por parte da Municipalidade.</p>	<p>Contribuição não acatada. Entende-se que os usos previstos no PIU do Terminal Princesa Isabel, disponível para Consulta Pública entre os dias 25 de abril e 15 de maio na página do Gestão Urbana, possibilitam uma variada gama de usos para os Empreendimentos Associados.</p>
---	---	--	---	---

31.4 Caso o EMPREENDIMENTO ASSOCIADO possua área construída computável superior a 20.000 m² (vinte mil metros quadrados), deve ser atendida a exigência de Cota de Solidariedade para a emissão do certificado de conclusão de empreendimentos imobiliários de grande porte ou para a implantação de planos e projetos urbanísticos, conforme disposições dos artigos 111 e 112 da Lei Municipal nº 16.050/2014 e do Decreto Municipal nº 56.538/2015.

O instrumento da Cota de Solidariedade é um dos instrumentos definidos no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei nº 16.050/2014) para garantir o cumprimento da função social da propriedade e da cidade, por meio de um mecanismo de contrapartida. Este racional prevê que grandes empreendimentos imobiliários com área construída computável maior que 20.000m² contribuam com o desenvolvimento sustentável da cidade e ampliem a produção de Habitações de Interesse Social no Município. O instrumento é louvável e tem potencial de gerar benefícios à população e à cidade, mas na situação específica da concessão tem contornos distintos. A melhor utilização do espaço do terminal, com sua potencialização, e a realização de investimentos voltados à melhoria do entorno dos terminais, na área de abrangência, têm, dentre outros objetivos, qualificar o terminal de forma que possa contribuir ainda mais com a função social da propriedade. A partir da concessão, certamente a utilização deste espaço urbano contribuirá em melhor medida com o interesse público de toda a sociedade e desempenhará um papel relevante sob o ponto de vista do sistema de mobilidade urbana municipal, também como forma de colaborar com a função social da cidade e da propriedade. Em vista disto, verifica-se que a imposição de obrigação relativa à cota de solidariedade revela-se inadequada neste caso. Primeiro porque a função social da propriedade já é atendida pela própria realização da concessão em si; e segundo, porque os recursos necessários para a implementação das habitações sociais acabará partindo do próprio Município, visto que isto deverá ser considerado pelos licitantes em suas propostas econômicas, integrando a análise de viabilidade econômico-financeira do projeto.

Considerando que poderão ser acrescentados também outros terminais a esta concessão, há um fator adicional que agrava este quadro. A depender da área do terreno, e considerando a obrigação atualmente prevista de se implementar empreendimento associado com uma área construída mínima equivalente ao coeficiente de

Contribuição acatada, para prever como obrigação do Poder Concedente a cota de solidariedade, caso exigível para a emissão do certificado de conclusão dos empreendimentos da CONCESSIONÁRIA.

10	Anexo IV - Caderno de Encargos da Concessionária	<p>39.1 A ORDEM DE INÍCIO deve ser emitida em 60 (sessenta) dias após a DATA DE ASSINATURA DO CONTRATO.</p> <p>39.2 O prazo previsto no item 39.1 pode ser prorrogado por até 60 (sessenta) dias.</p> <p>39.3 A CONCESSIONÁRIA deve seguir os prazos definidos abaixo para a realização das obras e a entregas de planos, relatórios, Projetos Básicos, Projetos Executivos e demais obrigações definidas nesse documento.</p>	<p>Considerando o disposto nos itens 39.1, 39.2 e a previsão da tabela do item 39.3, entende-se que o prazo máximo a que o Poder Concedente estará obrigado a operar o Terminal Princesa Isabel, responsabilizando-se integralmente por todas as despesas operacionais relativas a tal operação, corresponde a 120 dias. O entendimento está correto? Na hipótese de não ser efetivada a transferência dentro deste prazo, qual será a consequência aplicável à Concessionária?</p>	<p>O prazo máximo para operação do Terminal e responsabilização integral de despesas operacionais por parte do Poder Concedente é de 60 dias. De acordo com a redação do Contrato colocado nesta 2ª Consulta Pública da Concessão do Terminal Princesa Isabel tal prazo é prorrogável por até 60 dias apenas em caso de solicitação pelo Poder Concedente. Na hipótese de não ser efetivada a transferência dentro deste prazo, a Concessionária naturalmente incorrerá no não cumprimento de algumas das suas obrigações contratuais, impedindo a não execução do objeto. Nesse contexto, as consequências aplicáveis à Concessionária estão previstas no Capítulo XIII – das sanções e penalidades aplicáveis às partes.</p>
----	---	--	---	--

11	Anexo IV - Caderno de Encargos da Concessionária	<p>39.3 A CONCESSIONÁRIA deve seguir os prazos definidos abaixo para a realização das obras e a entregas de planos, relatórios, Projetos Básicos, Projetos Executivos e demais obrigações definidas nesse documento.</p>	<p>Os prazos previstos na tabela revelam-se excessivamente curtos, incompatíveis com a complexidade das atividades que devem ser realizadas pela concessionária. Sugere-se a ampliação dos prazos, tal qual apontado abaixo e admitindo-se a prorrogação, caso sejam apresentadas as justificativas cabíveis.</p> <p>Além disso, o prazo para execução das obras não deve estar vinculado à DATA DE ORDEM DE INÍCIO, pois neste período ainda haverá as aprovações dos projetos e planos. Com isso, o prazo para conclusão das obras deve ser a contar de todas as aprovações necessárias e legais.</p>	<p>Com relação à crítica dos prazos contratuais, a contribuição foi parcialmente acatada. Apesar de o comentário não incluir sugestões de ampliação de prazos, o Anexo III do Contrato – Caderno de Encargos da Concessionária colocado para 2ª Consulta Pública introduz prazos mais flexíveis para entregas de alguns dos planos, relatórios, projetos e outras obrigações.</p> <p>Com relação à vinculação do prazo para execução das obras às aprovações necessárias e legais, a contribuição não foi acatada. A minuta de contrato já endereça a questão da demora na aprovação dos projetos por fatos alheios à concessionária uma vez que que atribui o risco ao poder concedente no caso de demora em prazo superior a 8 (oito) meses do protocolo do pedido regularmente instruído pela concessionária.</p>
----	---	--	---	--

12	Anexo IV - Caderno de Encargos da Concessionária	39.3 A CONCESSIONÁRIA deve seguir os prazos definidos abaixo para a realização das obras e a entregas de planos, relatórios, Projetos Básicos, Projetos Executivos e demais obrigações definidas nesse documento.	<p>O edital e o contrato de concessão deixam clara a importância de o futuro concessionária realizar investimentos voltados à exploração comercial dos terminais e também atrelados ao desenvolvimento dos empreendimentos associados. Em realidade, o principal elemento que incentiva a realização desses investimentos consiste justamente na estrutura de remuneração prevista na concessão. Se as receitas auferidas pelo futuro concessionário serão oriundas da exploração dessas atividades, existe não um mero incentivo, mas verdadeira obrigação. Diante deste cenário, não faz sentido a imposição de uma obrigação relacionada ao prazo máximo para a finalização dos Empreendimento Associados. Caso a Concessionária seja negligente ou omissa e não consiga implementar o Empreendimento Associado em um curto prazo, já será penalizada diretamente pela não obtenção das receitas. Se não conseguir obter as receitas acessórias, acabará tornando inviável o próprio projeto. Eventual aplicação de penalidades decorrentes do não cumprimento do prazo para a implementação do Empreendimento Associado só irão prejudicar a prestação dos serviços que consistem no objetivo principal da concessão, qual seja a própria operação do Terminal de Ônibus Princesa Isabel.</p> <p>Assim, entende-se imprescindível excluir a definição de um prazo limite para a implementação de Empreendimento Associado.</p>	Contribuição acatada.
----	---	---	--	-----------------------

1. DA OUTORGA

1.1. A CONCESSIONÁRIA deve pagar ao PODER CONCEDENTE, em razão da outorga da CONCESSÃO, os valores definidos na PROPOSTA COMERCIAL, observada a seguinte fórmula:

$$OA_{efetiva} = OA_{proposta} + [AM \times (1 - FD/5)] \text{ } ^{\%}$$

Em que:

OAefetiva é a OUTORGA ANUAL EFETIVA e corresponde ao valor anual pago pela CONCESSIONÁRIA ao PODER CONCEDENTE em virtude da exploração do OBJETO, nos termos do CONTRATO, consideradas as variações decorrentes da incidência do FATOR DE DESEMPENHO, na forma do ANEXO IV – SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO;

OAproposta é a OUTORGA ANUAL PROPOSTA e corresponde ao valor anual registrado na PROPOSTA COMERCIAL que deve ser pago pela CONCESSIONÁRIA ao PODER CONCEDENTE em virtude da exploração do OBJETO, nos termos do CONTRATO, desconsideradas quaisquer variações decorrentes da incidência do FATOR DE DESEMPENHO;

AM é o adicional máximo no valor de R\$[●] a ser cobrado adicionalmente à OUTORGA ANUAL PROPOSTA, a depender da nota da CONCESSIONÁRIA obtida no FATOR DE DESEMPENHO; e

FD é o FATOR DE DESEMPENHO e corresponde à nota obtida em função do desempenho da CONCESSIONÁRIA na execução do OBJETO, nos termos do CONTRATO, apurado de acordo com a metodologia estabelecida no ANEXO IV – SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO.

Considerando o impacto que poderá ser gerado no modelo econômico-financeiro da concessionária em razão da imposição da obrigação de pagamento do valor adicional denominado AM, entende-se pertinente que o valor a ser definido como AM máximo seja equivalente a

[●] por cento) da Outorga Anual proposta pela licitante, sob o risco de acabar inviabilizando todo o projeto.

Contribuição não acatada. O Sistema de Mensuração de Desempenho busca dar incentivos para que a Concessionária atinja o nível de serviço esperado no Terminal. Nesse contexto, o racional para a definição do adicional máximo de outorga não deve levar em conta a outorga proposta pela Concessionária e sim o custo de não cumprimento de um serviço ideal. Se o adicional de outorga variasse conforme a outorga proposta pela Concessionária haveria o risco de esse adicional ser pouco expressivo caso a outorga vencedora seja mais barata que o incentivo financeiro de não cumprimento dos níveis de serviço esperados, não promovendo incentivos financeiros relevantes para a Concessionária. Da mesma forma, caso vinculasse o adicional de outorga ao valor da outorga proposta, o edital de licitação penalizaria os licitantes com as melhores propostas financeiras.

14	Edital	7.2. Não poderão participar da LICITAÇÃO, isoladamente ou em CONSÓRCIO:	Adicionar ao item 7.2 a restrição à empresas com conflitos de interesses. Os documentos constantes na Consulta Pública não instituem limitações ou restrições à participação de empresas com possível conflito de interesses com a operação dos terminais de Ônibus ou que possam gerar ineficiências como, por exemplo, empresas que operam sistemas de mobilidade urbana em São Paulo: empresas concessionárias de Ônibus, Metrô ou Rodovias. Tais limitações ou restrições se justificam como medidas de resguardo do interesse público e deveriam estar contempladas nos editais, sem a necessidade de lei em sentido formal que as institua. Trata-se do que se chama de função regulatória da licitação. As licitações são valiosos instrumentos de regulação, pois, por meio delas, a Administração exerce o seu "poder de contratação para regular o mercado". Nada impede que a licitação seja utilizada como um mecanismo regulador, criando uma concorrência institucional destinada a simular uma situação de competitividade de mercado. A elaboração do edital, fruto do exercício de uma competência discricionária do administrador, é de importância fundamental para o desempenho da função administrativa regulatória, pois é no instrumento convocatório que serão definidos os parâmetros da contratação e dos potenciais contratados.	Contribuição não acatada. Entende-se que não há conflito de interesse em que empresas ligadas a operação dos terminais de Ônibus ou outras empresas que operam sistemas de mobilidade urbana em São Paulo participem da licitação.
----	--------	---	---	--

15	Edital	3. DO OBJETO	<p>Concessão em lote. Durante as discussões do Projeto de Lei que permitiu a concessão foi publicado pela Prefeitura que a concessão deveria ser em lote, para forçar a iniciativa privada a investir também nas periferias da cidade, as concessões seria portanto em lotes, misturando terminais em áreas nobres, economicamente mais atrativo, e terminais em áreas menos atrativas, que necessitam de atenção e investimentos. O Terminal Princesa Isabel é claramente um dos mais bem localizados da cidade, e portanto deve estar em parceria com terminais na Periferia para harmonizar e distribuir os investimentos pela cidade, conforme a diretriz da prefeitura.</p>	<p>Contribuição não acatada. Apesar de localizado em área central, a modelagem econômico-financeira do Terminal Princesa Isabel não aponta para uma atratividade econômica suficiente para a formação de lotes com terminais em áreas menos atrativas.</p>
16	Edital/Contrato	Ausência total de um Ente regulador da concessão	<p>Falta a clareza e a definição de um Ente Regulador claro na concessão.</p> <p>Entendemos que o regulador deva ser um ente independente e autônomo, descentralizado como uma agência reguladora, para que possa desempenhar a função sendo dotado de um regime jurídico especial com ampla competência, autoridade, amplitude de poderes, alta especificação técnica, permeabilidade à sociedade e, principalmente, com independência, para que tenha garantida a neutralidade/imparcialidade das partes envolvidas no processo de regulação. Espera-se que o Poder Público reveja o seu posicionamento e enfrente com firmeza esse gargalo institucional que prejudica enormemente o bom funcionamento do sistema de transporte público em São Paulo.</p>	<p>Esclarecemos que a Lei Municipal 16.211/2015, que dispõe sobre a concessão dos Terminais, determina em seu art. 2º que competirá à Secretaria Municipal de Transportes a fiscalização e a regulação dessas concessões. Assim, conforme o Contrato, a fiscalização da Concessão, abrangendo todas as atividades da Concessionária, durante todo o prazo de concessão será executada pelo Poder Concedente, que poderá se valer de apoio técnico de terceiros.</p>

17	Edital	Esclarecimento sobre reversíveis	<p>Esclarecer reversíveis</p> <p>Durante a discussão sobre os bens reversíveis presentes nas concessões de terminais, foi apontado a modificação nos termos legais vigentes que permitiram que os bens reversíveis se restringissem aos bens necessários à operação dos terminais, justificado pela possibilidade de concessão para habitação, onde a reversibilidade não seria desejável. Porém, neste edital não menciona se a concessão será para habitação e os bens reversíveis aparecem listados de maneiras contraditórias, hora se restringindo apenas ao terminal, hora mencionando o que está no Objeto. Como no Objeto está mencionado a exploração comercial, devemos entender que ele se aplica aos empreendimentos associados? Para que por exemplo o poder concedente possa conceder novamente o empreendimento, por novo contrato, com nova obrigação de manutenção do terminal por mais tempo? A que exatamente se referem as "Unidades Autônomas"? Não explicadas nas definições.</p>	<p>Contribuição parcialmente acatada, para deixar mais clara a definição de "Bens Reversíveis", no sentido de que, quando alienadas nos termos do contrato, a laje ou a(s) unidade(s) autônoma(s) de condomínio constituído sobre a laje não serão bens reversíveis.</p> <p>Unidades autônomas é um termo jurídico previsto no Código Civil quando esse trata do condomínio (vide art. 1.358-A, § 1º, da Lei Federal nº 10.406/2002). As unidades autônomas compreendem quaisquer unidades habitacionais ou sobre a qual há propriedade exclusiva. Já a área comum é considerada acessória da unidade autônoma e objeto de copropriedade. Cada condômino tem uma fração ideal da área comum, na medida de sua unidade autônoma.</p>
----	--------	----------------------------------	---	---

18	Edital	<p>1. Das Definições; 2 Dos Documentos Integrantes do Edital e das Informações Gerais da Licitação;</p>	<p>Ausência de previsão da Comissão fiscalizadora com Representantes dos usuários para atuar na fiscalização dos serviços a serem concedidos.</p> <p>O art. 30, parágrafo único, da Lei 8.987/95 (Lei de Concessões) estabelece que: "A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do poder concedente ou por entidade com ele conveniada, e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários". Tal previsão da Lei de Concessões foi reforçada pela recente Lei Nacional (Lei 13.460/17) que dispõe sobre direitos dos usuários de serviços públicos. Essa Lei estabelece em seu art. 18 o direito de participação dos usuários no acompanhamento e avaliação dos serviços públicos por meio de Conselho dos Usuários.</p> <p>Aproveitamos a oportunidade da consulta para alertar à Administração Municipal em relação a esse ponto que poderá ser alvo de questionamentos junto ao Órgão de Contas do Município (TCM) ou mesmo junto ao Poder Judiciário.</p> <p>Cabe ressaltar que o tamanho e critérios para eleição desta comissão podem ser definidas pelo Poder Concedente, mas que tal instrumento deve estar presente no edital.</p> <p>Ainda, sugerimos que os delegados representantes dos usuários sejam em parte indicados pelo Conselho Municipal de Transito e Transportes e em parte eleitos diretamente, em paralelo ao Conselho já existente que tem outras finalidades, concluindo um total de 3 a 5 vagas de membros da sociedade civil, para que a comissão não fique demasiadamente grande, considerando que seu escopo é resumido e focado.</p>	<p>Os aspectos vigentes no marco regulatório mencionado encontram-se integralmente atendidos. Salienta-se que o contrato de concessão não impossibilita o exercício da fiscalização por comissão de usuários, o que poderá se efetivar tão logo seja editada norma que regulamente a organização e o funcionamento das comissões e/ou conselhos de usuários.</p> <p>Nesse contexto, é importante ressaltar que o PIU do Terminal Princesa Isabel dispõe sobre a criação de Grupo Gestor para acompanhamento de intervenções específicas e fiscalização dos direitos da população na área, do interesse público e comunicação aos órgãos competentes em caso de deficiências neste atendimento. Tal Grupo Gestor é composto por: 5 integrantes do Conselho Participativo da Prefeitura Regional da Sé; 3 integrantes do Núcleo Regional de Planejamento da Prefeitura Regional da Sé; 1 representante da São Paulo Urbanismo e 1 representante do Concessionário do Terminal Princesa Isabel.</p> <p>Destacamos ainda que os usuários podem efetivar seu direito à fiscalização e apresentação de reclamações relacionadas ao serviço por meio da Coordenadoria de Defesa do Usuário do Serviço Público Municipal - CODUSP, na forma do previsto pelo Decreto Municipal nº 57.920/2017.</p>
----	--------	---	--	--

19	Contrato	<p>1ª. Das Definições; 14ª Das Obrigações do Poder Concedente; 25ª Da Fiscalização; 27ª Das Revisões Ordinárias; 36ª Das Sanções Administrativas; 38ª Da Solução de Divergências por Mediação; 50ª Da Comunicação entre as Partes; E outros itens que a Comissão de Licitação julgar viáveis</p>	<p>Ausência de previsão da Comissão fiscalizadora com Representantes dos usuários para atuar na fiscalização dos serviços a serem concedidos.</p> <p>O art. 30, parágrafo único, da Lei 8.987/95 (Lei de Concessões) estabelece que: "A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do poder concedente ou por entidade com ele conveniada, e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários". Tal previsão da Lei de Concessões foi reforçada pela recente Lei Nacional (Lei 13.460/17) que dispõe sobre direitos dos usuários de serviços públicos. Essa Lei estabelece em seu art. 18 o direito de participação dos usuários no acompanhamento e avaliação dos serviços públicos por meio de Conselho dos Usuários.</p> <p>Aproveitamos a oportunidade da consulta para alertar à Administração Municipal em relação a esse ponto que poderá ser alvo de questionamentos junto ao Órgão de Contas do Município (TCM) ou mesmo junto ao Poder Judiciário.</p> <p>Cabe ressaltar que o tamanho e critérios para eleição desta comissão podem ser definidas pelo Poder Concedente, mas que tal instrumento deve estar presente no edital.</p> <p>Ainda, sugerimos que os delegados representantes dos usuários sejam em parte indicados pelo Conselho Municipal de Transito e Transportes e em parte eleitos diretamente, em paralelo ao Conselho já existente que tem outras finalidades, concluindo um total de 3 a 5 vagas de membros da sociedade civil, para que a comissão não fique demasiadamente grande, considerando que seu escopo é resumido e focado.</p>	<p>Os aspectos vigentes no marco regulatório mencionado encontram-se integralmente atendidos. Salienta-se que o contrato de concessão não impossibilita o exercício da fiscalização por comissão de usuários, o que poderá se efetivar tão logo seja editada norma que regulamente a organização e o funcionamento das comissões e/ou conselhos de usuários.</p> <p>Nesse contexto, é importante ressaltar que o PIU do Terminal Princesa Isabel dispõe sobre a criação de Grupo Gestor para acompanhamento de intervenções específicas e fiscalização dos direitos da população na área, do interesse público e comunicação aos órgãos competentes em caso de deficiências neste atendimento. Tal Grupo Gestor é composto por: 5 integrantes do Conselho Participativo da Prefeitura Regional da Sé; 3 integrantes do Núcleo Regional de Planejamento da Prefeitura Regional da Sé; 1 representante da São Paulo Urbanismo e 1 representante do Concessionário do Terminal Princesa Isabel.</p> <p>Destacamos ainda que os usuários podem efetivar seu direito à fiscalização e apresentação de reclamações relacionadas ao serviço por meio da Coordenadoria de Defesa do Usuário do Serviço Público Municipal - CODUSP, na forma do previsto pelo Decreto Municipal nº 57.920/2017.</p>
----	----------	--	--	--

20	Contrato	13.2. São obrigações da CONCESSIONÁRIA, sem prejuízo das demais obrigações estabelecidas neste CONTRATO e em seus ANEXOS e na legislação aplicável:	Informação ao Usuário. Fornecer e disponibilizar informações ao usuário conforme o Art. 14 da Lei Federal 12.587 de 2012, e conforme detalhado no Caderno de Encargos da Concessionária	Contribuição acatada.
21	Contrato	14.1. São obrigações do PODER CONCEDENTE, sem prejuízo de outras obrigações previstas neste CONTRATO e em seus ANEXOS e na legislação aplicável:	Informação ao Usuário. Adicionar a elaboração de um procedimento contínuo e formal de provimento de informações atualizadas, no máximo quinzenalmente, sobre a operação do terminais, itinerário e horário das linhas de todo o terminal, para a concessionária, para que esta possa fornecer informação ao usuário conforme o Art. 14 da Lei Federal 12.587 de 2012, e conforme detalhado no Caderno de Encargos da Concessionária	Contribuição acatada.
22	Contrato	14.1. São obrigações do PODER CONCEDENTE, sem prejuízo de outras obrigações previstas neste CONTRATO e em seus ANEXOS e na legislação aplicável:	Publicizar os Projetos de obra. Adicionar a necessidade de publicizar e abrir para ao menos uma audiência pública os Projetos Básicos de Requalificação, e publicizar os projetos Executivos e os Projetos de Empreendimentos Associados, conforme detalhado no Caderno de Encargo da Concessionária	Contribuição não acatada. Entende-se que o Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária, estabelece todas as diretrizes e obrigações relativas ao Projeto Básico e Executivo do Terminal. Questionamentos e sugestões com relação a encargos específicos desses Projetos poderão ser feitos na 2ª Consulta Pública da Concessão do Terminal Princesa Isabel ou em Audiência Pública.
23	Contrato	14.1. São obrigações do PODER CONCEDENTE, sem prejuízo de outras obrigações previstas neste CONTRATO e em seus ANEXOS e na legislação aplicável:	Publicizar os Projetos do Perímetro de Abrangência. Adicionar a necessidade de publicizar e abrir para ao menos uma audiência pública os Projetos Básicos para as obras de melhoria do Perímetro de Abrangência, conforme detalhado no Caderno de Encargo da Concessionária	Sugestão parcialmente acatada. As obras específicas de requalificação do perímetro de abrangência serão definidas na Minuta de Contrato. As diretrizes e obrigações relativas a tais obras e aos respectivos Projetos Básico e Executivo estarão disponíveis no Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária.

24	Contrato	Incluir capítulo sobre direitos dos usuários	<p>Incluir capítulo sobre direitos dos usuários</p> <p>Listando os direitos mencionados em legislações que se aplicam como o Código de Defesa do Consumidor (Lei Federal 8.078/90), Lei de Concessões (Lei Federal 8,987/95), Lei de Defesa dos Direitos dos Usuários de Serviços Públicos (Lei Federal 131.460/17), Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/12), Leis municipais, entre outras regulamentações.</p> <p>A diretrizes devem e estender de princípios como continuidade, acessibilidade e participação até elementos diretos como atendimento e informação ao usuário.</p>	Contribuição acatada.
25	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	2. Acessibilidade	<p>Acessibilidade visual e auditiva</p> <p>Adicionar critérios para acessibilidade visual e auditiva conforme legislação vigente e se necessário submeter o documento a Comissão Permanente de Acessibilidade</p>	<p>Observa-se que a previsão de Acessibilidade visual e auditiva no Terminal já estava incorporada na cláusula 1.8 do Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária disponibilizado para Consulta. Adicionalmente, é importante mencionar que a análise dos projetos para licenciamento deverá observar a legislação vigente, inclusive a ABNT NBR 9050 (Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos), e que o projeto executivo do Terminal deverá ser aprovado pelo Poder Concedente.</p>

26	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	13.2 Não é permitido criar percursos negativos horizontais e verticais obrigatórios entre o acesso e as PLATAFORMAS.	Evitar Caminho negativo também entre as plataformas Adicionar a proibição de criação de Caminhos negativo ao percurso entre as plataformas, incluindo travessias em todas as extremidades dos berços, plataformas ou pontos de embarque, em analogia a "Nota Técnica 226 da CET" de 2012 que versa sobre Pontos de Ônibus de corredores. Esta medida aumentara em muito a segurança nos terminais ao aumentar a atenção e reduzir a velocidade dos ônibus, além de facilitar as linhas de percurso dos pedestres entre as passarelas. Este problema é existente hoje nos terminais e as obras físicas, derivadas dessa concessão vão engessar as estruturas presentes, portanto é fundamental que esta proposta seja completa e avançada no sentido de permitir a máxima segurança aos pedestres. Não devemos manter as velocidades e geometrias perigosas presentes nos terminais paulistanos hoje.	Contribuição não acatada. Conforme regrado no Contrato, não é permitido criar percursos negativos obrigatórios entre o acesso do Terminal e as plataformas. A inclusão de travessias em apenas alguns pontos determinados dos berços, plataformas ou pontos de embarque não é considerada como percurso negativo.
27	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	6.1 O TERMINAL deve dispor de ao menos 1 (uma) faixa de pedestres do tipo elevado,	Prioridade e Segurança do pedestre Como os terminais devem ser um polo de atração de pedestres, e a circulação de veículos deve se dar em sua totalidade em baixíssima velocidade sugerimos que, como a SPTrans aparentemente já vem buscando fazer, TODAS as faixas de pedestre e travessias existentes a serem implantadas em todos os terminais sejam do tipo elevado, garantido acessibilidade, conforto ao pedestre e estimulando as baixas velocidades pelos veículos de altíssimo porte.	Observa-se que a previsão de lombofaixas em todas as faixas de pedestre e travessias a serem implantadas no Terminal já constavam do Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária disponibilizado para Consulta.

28	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	13.1 O TERMINAL deve prover no mínimo 1 (um) acesso aos USUÁRIOS diretamente pela rua.	<p>Ampliar a acessibilidade e caminhabilidade aos terminais Cada terminal urbano deveria prover ao menos 2 acessos diretos dos usuários as ruas, considerando o tamanho das infraestruturas, a prioridade que estes tem na cidade por lei federal e municipal, e o comportamento natural dos pedestres, que se utilizam de energias próprias para se deslocarem.</p> <p>O Terminal Princesa Isabel é um que marcadamente deveria ter quatro acesso, um em cada um de suas faces, de modo a aumentar a atratividade do terminal para o entorno. Considerando os princípios de gestão de demanda, onde a infraestrutura e sua facilidade de acesso não apenas atende a demanda, mas funciona para influenciá-la, portanto se queremos aumentar o uso de uma infraestrutura como as dos terminais devemos facilitar o máximo possível o acesso dos usuários (pedestres) ao terminal, consolidando o pólo e centralidade locais desejados pelo projeto de concessão.</p>	Contribuição não acatada. O fluxo de passageiros no Terminal e a disposição do equipamento no terreno aponta para a necessidade de previsão de no mínimo uma entrada no Terminal. Entradas adicionais poderão ser previstas no projeto arquitetônico da Concessionária que será submetido a aprovação do Poder Concedente.
29	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	Capítulo II – Especificações do TERMINAL	<p>Informação ao Usuário</p> <p>Incluir um item neste capítulo para detalhar a informação ao usuário sobre o sistema de ônibus ao qual o terminal atende, conforme o Artigo 14º da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587 de 2012). A SPTrans deve estabelecer o procedimento de fornecimento desta informação, como sugerimos nas obrigações do Poder Concedente.</p>	Contribuição acatada.

30	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	Dentro do item sobre informação ao usuário, criado dentro do Capítulo II – Especificações do TERMINAL	<p>Informação ao Usuário por ponto de parada</p> <p>Conforme o Artigo 14º, Inciso III da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587 de 2012). Em cada para de ônibus o usuário tem o direito de ser informado no mínimo sobre as linhas que eles indicam: itinerários das linhas, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais. Pela disponibilidade de espaço e tempo de permanência que os terminais permitem, sugerimos adicionar ainda mapas das linhas, conforme experiência internacional e o exemplo de Belo Horizonte.</p> <p>A SPTrans deve estabelecer o procedimento de fornecimento desta informação.</p> <p>Esta informação por ser mais estática, deve estar em painel físico, próximo ou atrelado aos PMVs de cada parada.</p>	Contribuição parcialmente acatada. O Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária prevê a disponibilização aos Usuários de informações no Terminal, não necessariamente ao lado dos pontos de parada, a respeito de itinerários das linhas, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.
31	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	Dentro do item sobre informação ao usuário, criado dentro do Capítulo II – Especificações do TERMINAL	<p>Informação ao Usuário para todo o terminal</p> <p>Conforme o Artigo 14º, Parágrafo Único da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587 de 2012). Os usuários dos serviços devem ser informados sobre: I - seus direitos e responsabilidades; II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.</p> <p>Pela disponibilidade de espaço e tempo de permanência que os terminais permitem, sugerimos que hajam painéis estáticos principais no terminal sobre estes conteúdos que devem detalhar os direitos dos usuários listados neste edital de concessão, no edital de concessão do serviço de Ônibus e outras legislações municipais que versem sobre esse direito.</p> <p>A SPTrans deve estabelecer o procedimento de fornecimento desta informação.</p>	Contribuição parcialmente acatada. O Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária colocado nesta 2ª Consulta Pública da Concessão do Terminal Princesa Isabel prevê a implementação de painéis estáticos ou dinâmicos detalhando os direitos dos usuários listados neste edital de concessão, no edital de concessão do serviço de Ônibus e outras legislações municipais que versem sobre esse direito.

32	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	20.1.2 O PMV deve exibir as informações, fornecidas pelo PODER CONCEDENTE, relativas às linhas de ônibus de cada PARADA DE ÔNIBUS.	Detalhar as informações presentes no PMV Complementando a proposta acima, sobre informações estáticas previstas no Artigo 14º, Inciso III da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o PMV, com informações variáveis poderá apresentar em cada parada de ônibus, sobre as linhas que eles indicam, aproveitando as informações do Sistema SIM: os próximos horários de partida, ocorrências relatadas, e tempo previsto de cumprimento da próxima viagem total.	Contribuição acatada.
33	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	20.1.3 Os Telões devem exibir informações sobre as linhas, mensagens, filmes institucionais e outras informações relevantes.	Detalhar as informações presentes nos Telões Complementando a proposta acima, sobre informações estáticas previstas no Artigo 14º, Inciso III da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Telão, com informações variáveis poderá apresentar para cada Plataforma onde ele se encontrar, aproveitando as informações do Sistema SIM: os próximos horários de partida de todas as linhas da plataforma compilados de forma a auxiliar o planejamento de viagem dos usuários. Como plataforma de terminais rodoviários realizam.	Contribuição acatada.

34	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	20.5 O TERMINAL deve possuir:	<p>Adicionar os elementos de informação ao usuário estáticos:</p> <p>d) Painel de informação ao usuário estático por parada de ônibus (em atendimento à Lei Federal 12.587/2012 - Art. 14ª, inciso III)</p> <p>e) Painel de informação ao usuário estático por terminal (em atendimento à Lei Federal 12.587/2012 - Art. 14ª, parágrafo único)</p>	<p>Nos termos do item 1.2 do Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária, disponibilizados na primeira consulta pública de concessão do terminal Princesa Isabel, "são de única e exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA as obras necessárias para que o TERMINAL, os EMPREENDIMENTOS ASSOCIADOS e as obras de melhoria do PERÍMETRO DE ABRANGÊNCIA respeitem estritamente as especificações estabelecidas neste documento, nas normas técnicas de regência e na legislação aplicável,...". Assim, o atendimento a qualquer lei federal, assim como a Lei Federal 12.587/2012, já está previsto. Adicionalmente, no Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária disponibilizado para a segunda consulta pública, foi mencionada de forma mais explícita a Lei Federal 12.587/2012.</p>
35	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	15.2 O TERMINAL deve dispor de todo o mobiliário, equipamentos de apoio em áreas públicas e equipamentos auxiliares, incluindo: f) Sistema próprio de geração de energia elétrica, (...)	<p>Energia elétrica não poluente</p> <p>Em acordo com todo o esforço municipal em legislações e em ações recentes pela redução da emissão de poluentes, em seguimento à acordos internacionais no setor, pela redução dos impactos resultantes do nosso padrão atual de emissões, e pela qualidade ambiental do terminal e do entorno sugerimos que este Sistema próprio de geração de energia elétrica, presente no quesito "f" se restrinja a produção de energia elétrica por modos não poluentes</p>	<p>Contribuição não acatada. Conforme redação do Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária o sistema próprio de geração de energia elétrica busca garantir capacidade de carga instalada suficiente para suprir a demanda necessária para o cumprimento dos serviços contratados, no caso de interrupção de forma independente do fornecimento da distribuidora de energia elétrica local. Entende-se que o sistema próprio de geração de energia será utilizado somente em circunstâncias pontuais, de modo que o impacto na redução das emissões não seria significativo. Cumpre notar que o Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária também incentiva em seu item 1.11 que os projetos, obras e serviços devem, sempre que possível, adotar práticas sustentáveis, a fim de promover eficiência energética.</p>

36	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	8.1 O TERMINAL deve garantir conforto térmico e qualidade do ar adequados aos USUÁRIOS.	Qualidade ambiental do terminal Conforme debatido em audiência pública, a qualidade ambiental do terminal é assunto de central importância refletido em outros maus exemplos presentes no município como o terminal de ônibus no Metrô Santa Cruz. Sugerimos que seja exigido uma passagem de circulação de ar ao menos parcial em cada uma das quatro faces do terminal.	Contribuição não acatada. Conforme previsto no Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária, o Terminal deverá garantir qualidade do ar adequada aos Usuários. Para tanto o equipamento deverá adotar desenho arquitetônico, métodos construtivos e, se necessário, equipamentos específicos, para a mitigação do efeito dos gases poluentes dos ônibus, conforme itens pertinentes da Norma Brasileira ABNT NBR 16401-3 e das demais normas técnicas aplicáveis.
37	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	7.1 O TERMINAL deve ser totalmente coberto, com exceção do VIÁRIO nas extremidades do TERMINAL, onde houver mais de 4,5 (quatro vírgula cinco) metros de distância das PLATAFORMAS.	Qualidade ambiental do terminal Conforme debatido em audiência pública, a qualidade ambiental do terminal é assunto de central importância refletido em outros maus exemplos presentes no município como o terminal de ônibus no Metrô Santa Cruz. Sugerimos que seja exigido passagens de luz em intervalos a serem avaliados na cobertura, evitando enclausuramento completo do espaço físico.	Contribuição não acatada. A exploração de empreendimentos associados sobre o terminal dependerá de construção de plataforma sobre o equipamento, sendo incompatível com esse modo de exploração a exigência de passagens de luz na cobertura do equipamento. Não obstante, serão previstos parâmetros de qualidade do ar, ainda que o ambiente seja fechado.
38	Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária	4.2 As pistas devem ter as seguintes larguras mínimas:	Segurança viária Os manuais mais modernos de segurança viária, incluindo os manuais de Visão Zero, adotados recentemente pela Secretaria de Mobilidade e Transportes, apontam a correlação clara entre a largura viária e a velocidade imprimida pelos motoristas de veículos automotores. Considerando o peso e a energia cinética dos ônibus em colisões e atropelamentos, solicitamos que a segurança viária seja uma diretriz para a formatação das geometrias viárias internas e externas aos terminais, e sejam adotadas medidas seguindo estes princípios.	Contribuição não acatada. Visando garantir maior segurança viária, o Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária prevê que o Terminal deverá incluir lombosfaixas, sinalizações aos usuários e aos veículos apropriadas, raio de giro adequados aos veículos automotores e outras obrigações que garantam a segurança do usuário.

39	Edital	<p>O modelo físico e operacional dos terminais de ônibus brasileiros e sua tradução arquitetônica estão totalmente ultrapassados e são fonte de poluição ambiental, degradação urbanística e desconforto e riscos para os passageiros. Ver por exemplo o site abaixo. Embora tratando de grandes terminais os conceitos são aplicáveis aos menores, mutatis mutandis.</p> <p>Nossa sugestão é que seja feito um Termo de Referência com diretrizes de projeto sintéticas e incorporar ao Edital. Os licitantes deverão apenas declarar que as obedecerão, se vencerem a licitação.</p> <p>https://www.megarcia.com.br/single-post/2016/11/05/Para-romper-o-anacronismo-dos-terminais-de-%C3%B4nibus</p>	<p>Entende-se que o Anexo III do Contrato - Caderno de Encargos da Concessionária, estabelece todas as diretrizes e obrigações relativas ao Projeto Básico e Executivo do Terminal. Questionamentos e sugestões com relação a encargos específicos desses Projetos poderão ser feitos na 2ª Consulta ou Audiência Pública.</p>
----	--------	---	--