

de outras fontes de receitas serão consideradas como medida compensatória do déficit de receita. Solicitamos o encaminhamento dos estudos em cumprimento à Lei orçamentária vigente.

O Plano de Negócios de Referência da Concessão prevê ganhos de outorga à Prefeitura de São Paulo maiores que os ganhos líquidos atualmente auferidos. Portanto, a Concessão não se caracteriza como renúncia de receita.

* Claudinéia Baroni (GlobalPark Serviços de estacionamento Ltda.)

4. Atualmente o sistema de estacionamento rotativo de São Paulo possui 41.511 vagas nas diversas áreas da cidade. 1) Por que o número de vagas exigidas como requisito mínimo de qualificação técnica dos licitantes exige a comprovação de operação de 868.811 veículos por ano? 2) Solicitamos esclarecimentos acerca da obrigação da execução de quantitativo muito superior ao número de vagas existentes atualmente no sistema. 3) Qual é a diferença entre controle de veículos e controle de vagas?

Conforme o subitem 16.6, alínea a, do Edital, a qualificação técnica se dará pela comprovação de um número mínimo de veículos controlados em um ano, em um ano, pelo prazo mínimo de 12 (doze) meses ininterruptos. Assim, não faz referência direta ao número de vagas, depende da ocupação e do período considerado. Controle de veículos é uma referência mais ampla e que inclui o controle do uso de vagas de estacionamento. O controle de veículos pode incluir e não se restringe ao monitoramento do trânsito de veículos em rodovias, de frotas comerciais, de veículos em estacionamentos públicos e privados. A expressão foi escolhida com vistas a abarcar o maior número de operadores qualificados, aumentando a concorrência do certame.

5. O plano de negócios prevê um investimento total de R\$ 15,7 milhões. Aguardamos esclarecimentos dos motivos pelos quais o órgão concedente exige valor de capital social de R\$ 23,5 milhões devidamente integralizado, representando garantia muito acima do valor do investimento, afrontando o inciso XXI da Constituição Federal. Considerando os distribuidores em plena atividade na zona azul de São Paulo, já habilitados e adjudicados pela CET, pergunta-se: Serão aceitos como documentos únicos de habilitação econômica e técnica os atestados emitidos pela CET para esses distribuidores?

O valor de capital social mínimo corresponde não ao investimento, mas sim a um ano de despesas operacionais previstas. A exigência do capital social busca exigir um parâmetro mínimo de robustez econômica por parte da Concessionária, de modo que ainda disponha de recursos próprios desde o início da concessão, ainda que não representem a totalidade dos recursos necessários à execução do Contrato. Nesse sentido, a concessionária não poderá reduzir o seu capital social abaixo do valor mínimo, sem prévia e expressa autorização do Poder Concedente. Adicionalmente, importante esclarecer que os documentos aptos a satisfazer os requisitos de qualificação econômico-financeira e técnica estão detalhadamente descritos pelo edital.

6. Considerando que a lei veda as exigências simultâneas nos instrumentos convocatórios de requisito de capital social mínimo e de garantias para comprovação da qualificação econômico-financeira dos licitantes e que tais exigências restringem a isonomia entre os participantes, favor apresentar as razões por tal imposição pelo órgão concedente.

Não existe vedação legal para que seja exigido o capital social mínimo e as garantias para comprovação da qualificação econômico-financeira. A análise essencialista de cada instituto demonstra que cada um deles tem finalidades específicas e diversas no processo de contratação e, portanto, não conflitantes. Ao contrário, quando conjuntamente exigidos preservam a Administração de coisas distintas. A garantia da proposta é uma exigência feita para fins de habilitação, com o condão de assegurar à Administração Pública a lisura e a seriedade da proposta dos licitantes, bem como que estes a manterão firme até a celebração do contrato. Por outra banda, o capital social serve para indicar a qualidade das finanças e o patrimônio da empresa, tendo em vista que ele representa valores recebidos pela empresa dos sócios, ou por ela gerados e que foram formalmente incorporados ao seu capital.

7. Atualmente duas empresas detêm a concessão da limpeza e varrição das ruas de SP, quais sejam: a) Inova Gestão de Serviços Urbanos S/A que atende as zonas Oeste, Norte, Centro e parte da zona Leste, através do contrato nº 17/SMRP/COGEL/2017; b) Consórcio Soma Soluções em meio ambiente que atende as zonas Sul e parte da zona Leste, através do Contrato nº 18/SMRP/COGEL/2017. Exigir a responsabilidade pela limpeza das vagas conflita com os contratos de limpeza pública já firmados pelo poder público. Esse tipo de prestação de serviço exige que a concessionária tenha, necessariamente, a classificação nacional de atividades de limpeza atrelada ao seu CNPJ. A classificação de atividade para a gestão de vagas é divergente da classificação para a limpeza pública de guias e ruas. Considerando que existem duas empresas devidamente habilitadas e adjudicadas para o serviço de limpeza e varrição de guias e ruas, por que o órgão concedente delegará à concessionária serviço diverso de sua atividade principal e que já possui prestador de serviços para tal?

Esclarece-se que a limpeza e a varrição rotineiras dos logradouros públicos municipais não são atividades abarcadas pelo objeto da Concessão, tampouco inseridas no rol de obrigações da Concessionária.

8. Considerando que essa tecnologia de Reconhecimento Ótico de Caracteres OCR para a realização de apoio à fiscalização não está aprovada pelo CONTRAN e DENATRAN. Solicitamos pontuais esclarecimentos acerca dos motivos de adoção de tecnologia desprovida de aprovação pelo órgão regulamentador.

A minuta de Contrato, em especial seu Anexo III - Caderno de Encargos da Concessionária, prevê requisitos mínimos de tecnologia e obrigações da Concessionária no apoio à fiscalização, e não exige a utilização de determinada tecnologia para execução dos encargos. O Plano de Negócios de Referência, por sua vez, baseou-se na adoção da tecnologia de leitura de placas OCR para realização do apoio à fiscalização pelo fato dos subsídios apresentados no âmbito do Edital de Chamamento nº 04/2018 convergirem ao identificar a tecnologia como a de maior custo benefício para a verificação de irregularidade. Assim, o Plano de Negócios e, em consequência, os valores de outorga foram estimados conforme a eficiência esperada advinda da adoção dessa tecnologia, o que não torna incompatível a escolha por parte da Concessionária de outra tecnologia que ofereça patamares de eficiência semelhantes. Adicionalmente, ressalta-se que a ausência de resolução do CONTRAN não inviabiliza a adoção da tecnologia OCR no apoio à fiscalização, somente torna necessária a presença de um Agente de Trânsito para a verificação da infração no local e efetuação da autuação.

9. Desde a publicação dos Editais de Chamamento público 001 e 002/2016, a Prefeitura Municipal de São Paulo credenciou 15 empresas para a distribuição e comercialização dos cartões da zona azul aos usuários, pontos de vendas e empresas que possuem frotas. Esses concessionários passaram por rígidos critérios de habili-

tação jurídica e financeira além de testes que aferiram seus aplicativos e sistemas antes da adjudicação final. Todos, sem exceção, realizaram altos investimentos financeiros nesse projeto inovador que está sendo replicado para várias cidades do país. Também é digno de nota que a CET desenvolveu o aplicativo da fiscalização da zona azul digital que está em plena atividade e funcionamento. A partir das considerações acima, pergunta-se: Os distribuidores em atividade e pleno relacionamento com os usuários serão mantidos, respeitando-se o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos vigentes ou serão todos rescindidos unilateralmente pela CET?

As regras do regime de transição da distribuição atual de Cartão Azul Digital – CAD prevista nos Termos de Credenciamento, provenientes do Chamamento Público nº 001/2016 e nº 002/2016 da Companhia de Engenharia de Tráfego, para o Contrato de Concessão serão detalhadas por meio de portaria da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte. Por sua vez, a CET rescindirá os termos de credenciamento vigentes, nos termos neles dispostos.

10. Consideramos que o serviço de distribuição e comercialização do Cartão Azul Digital – CAD nas vias e logradouros de São Paulo utilizando tecnologia digital já está privatizado, através de 15 concessionários sendo que o processo de contratação utilizou-se das melhores formas, processos e princípios de concessão de um conjunto de excelentes empresas com conhecimento tecnológico e de serviços de estacionamento. Esse modelo possibilita a competitividade permanente, aprimoramento do produto e serviços oferecidos aos usuários que têm a possibilidade de optar entre as várias empresas, escolhendo fornecedores para obtenção de vantagens e melhores serviços e destinando receita consistente e antecipadamente, com risco zero de inadimplência ao poder público. Pergunta-se: Não haverá o risco da CET auferir receitas inferiores às hoje existentes?

O Plano de Negócios de Referência da Concessão prevê ganhos de outorga à Prefeitura de São Paulo maiores que os ganhos líquidos atualmente auferidos.

* João Ricardo de Oliveira (GlobalPark Serviços de estacionamento Ltda.)

11. Considerando-se o cenário atual, avaliado como muito bem sucedido, onde diversas empresas atuam distribuindo o Cartão Azul Digital (CAD) através dos Chamamentos Públicos nº 001 e 002/2016, e que seria substituído pelo modelo proposto no Edital: de que forma a população será comunicada sobre a descontinuidade dos 15 aplicativos atuais, e quem ficará a cargo dessa comunicação?

As regras do regime de transição da distribuição atual de Cartão Azul Digital – CAD prevista nos Termos de Credenciamento, provenientes do Chamamento Público nº 001/2016 e nº 002/2016 da Companhia de Engenharia de Tráfego, para o Contrato de Concessão serão detalhadas por meio de portaria da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte. Foi incorporada obrigação de a Concessionária realizar, ao início da operação, campanha de divulgação e orientação a respeito do funcionamento do Serviço de Estacionamento Rotativo.

12. Os 15 aplicativos que atualmente fazem a venda e distribuição do Cartão Azul Digital através dos Chamamentos Públicos nº 001 e 002/2016 deixarão de atender seus clientes imediatamente após a nova concessão ser anunciada? Qual será o cronograma de desligamento do serviço atual e implantação do novo modelo?

As regras do regime de transição da distribuição atual de Cartão Azul Digital – CAD prevista nos Termos de Credenciamento, provenientes do Chamamento Público nº 001/2016 e nº 002/2016 da Companhia de Engenharia de Tráfego, para o Contrato de Concessão serão detalhadas por meio de portaria da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte. As empresas credenciadas continuarão tendo permissão para comprar e comercializar CADs durante o período de transferência operacional da Concessão.

* ANDRÉ MENEZES BRUNETTA (On Tecnologia De Mobilidade Urbana Ltda Me)

13. Quem arcará com os custos para suspensão e encerramento das atividades de todas as empresas que se destinam atualmente à venda do cartão azul digital através dos Chamamentos Públicos nº 001 e 002/2016?

A minuta de Contrato, na subcláusula 22.4, estabelece como obrigação da Concessionária efetuar a aquisição dos CADs não comercializados pelas credenciadas durante o período de Transferência Operacional. Por sua vez, a CET rescindirá os termos de credenciamento vigentes, conforme o respectivo regramento.

14. O que acontecerá com a população que, desavisada, ou com pouco entendimento sobre tecnologia, terá dificuldade ou não conseguirá executar os passos necessários para migrar de uma solução para outra? Quem garantirá que não haverá prejuízo em relação aos créditos pagos e não utilizados pelos cidadãos?

Os CADs adquiridos pelos usuários em momento anterior ao período de transferência operacional da Concessão serão transferidos para a nova conta corrente do usuário na aplicação móvel desenvolvida pela Concessionária. As regras do regime de transição da distribuição atual de Cartão Azul Digital – CAD, prevista nos Termos de Credenciamento, provenientes do Chamamento Público nº 001/2016 e nº 002/2016 da Companhia de Engenharia de Tráfego, para o Contrato de Concessão serão detalhadas por meio de portaria da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte. Destaca-se, ainda, que foi incorporada a obrigação da Concessionária em realizar, ao início da operação, campanha de divulgação e orientação a respeito do funcionamento do Serviço de Estacionamento Rotativo.

15. Hoje a população de São Paulo possui cerca de 15 aplicativos à sua disposição, para que possa escolher por livre e espontânea vontade, gerando livre concorrência, e trazendo benefícios diretos ao cidadão que utilizam o estacionamento rotativo na cidade. De que forma uma concessão de único ganhador, sem concorrência futura, trará mais benefícios aos motoristas, comparando-se com o modelo atual, de Chamamento Público?

A Concessão em consulta visa unificar num instrumento contratual as atividades desempenhadas para o serviço de estacionamento rotativo, tais como: a venda dos CADs, a sinalização horizontal e vertical pertinente, o apoio à fiscalização e a gestão do serviço. Tal união tem como finalidade gerar sinergias que transcendem o ganho tão somente que adviria de uma licitação específica para aprimoramento da fiscalização. Além disso, o fato de a receita estar atrelada ao desempenho da Concessionária incentiva a busca de tecnologias que aprimorem a sua operação, satisfazendo, assim, o interesse público.

16. À medida que haverá uma única empresa prestando o serviço, o que ocorrerá em caso de falhas ou indisponibilidades do serviço? No modelo atual, de Chamamento Público, se um dos aplicativos fica eventualmente indisponível, todos os outros podem ser utilizados. O que garantirá que a população não ficará desatendida em casos como esse?

A minuta de Contrato, em especial, seu Anexo III - Caderno de Encargos da Concessionária estabelece os requisitos mínimos de qualidade em relação ao Sistema de Tecnologia de Informação. Destaca-se que, no Anexo III - Caderno de Encargos da Concessionária foi estipulado um prazo máximo de 15 minutos para a solução de falhas no Sistema de Tecnologia da Informação que afetem diretamente o usuário, de forma que a Concessionária está sujeita às penalidades dispostas no Contrato no caso da indisponibilidade do serviço. Adicionalmente, ressalta-se que o Anexo IV - Sistema de Mensuração de Desempenho estabelece o IDS (Índice de Disponibilidade do Sistema de Tecnologia da Informação) que mede, justamente, a disponibilidade. Destaca-se se que IDS é um dos índices que compõem o Fator De Desempenho, o FD, que incide diretamente no valor a ser pago a título outorga.

17. À medida que haverá uma única empresa prestando o serviço, presume-se que a arrecadação será completamente interrompida em casos de falha ou indisponibilidade do serviço desta empresa. Quem arcará com esse prejuízo direto e indireto à administração pública?

A minuta de contrato, em especial, seu Anexo III - Caderno de Encargos da Concessionária estabelece os requisitos mínimos de qualidade em relação ao sistema de tecnologia de informação. Destaca-se que, no Anexo III - Caderno de Encargos da Concessionária foi estipulado um prazo máximo de 15 minutos para a solução de falhas no sistema de tecnologia da informação que afetem diretamente o usuário, de forma que a Concessionária está sujeita às penalidades dispostas no Contrato no caso da indisponibilidade do serviço. Adicionalmente, ressalta-se que o Anexo IV - Sistema de Mensuração de Desempenho estabelece o IDS (Índice de disponibilidade do sistema de tecnologia da informação) que mede, justamente, a disponibilidade. Destaca-se que IDS é um dos índices que compõem o fator de desempenho, o FD, que incide diretamente no valor a ser pago a título de outorga.

18. O Chamamento Público para a Zona Azul Digital via aplicativos sem dúvida nenhuma contribuiu para fomentar a atuação de novas empresas de tecnologia no município, gerando empregos e incentivando a evolução digital da cidade de São Paulo. Ao se propor uma concessão única, com possível e eventual empresa estrangeira como vencedora, a prefeitura causará revés importantíssimo para as empresas que atuam no modelo atual. Está claro a todos que este é um retrocesso dramático para a comunidade local, e em especial para o cenário de empreendedorismo digital na cidade?

Apesar do alto nível de modernização alcançado pelo uso de aplicativos no processo de cobrança e pagamento para utilização do Serviço de Estacionamento Rotativo, a fiscalização na utilização das vagas não acompanhou tal avanço. A Concessão em consulta visa unificar num instrumento contratual as atividades desempenhadas para o serviço de estacionamento rotativo, tais como: a venda dos CADs, a sinalização horizontal e vertical pertinente, o apoio à fiscalização e a gestão do serviço. Tal união tem como finalidade gerar sinergias que transcendem o ganho tão somente que adviria de uma licitação específica para aprimoramento da fiscalização. Além disso, o fato de a receita estar atrelada ao desempenho da Concessionária incentiva a busca de tecnologias que aprimorem a sua operação, satisfazendo, assim, o interesse público.

19. Existem diversos estudos que apontam a fiscalização como sendo a principal força motriz para aumento da arrecadação quando se trata do estacionamento rotativo zona azul. Levantamentos também apontam que a taxa de respeitabilidade do serviço é atualmente cerca de 3-4 vezes abaixo do potencial máximo de arrecadação. Tendo essas informações como base, porque não fazer uma licitação específica para aprimoramento da fiscalização, preservando todos os outros aspectos bem sucedidos do modelo atual?

A Concessão em consulta visa unificar num instrumento contratual as atividades desempenhadas para o serviço de estacionamento rotativo, tais como: a venda dos CADs, a sinalização horizontal e vertical pertinente, o apoio à fiscalização e a gestão do serviço. Tal união tem como finalidade gerar sinergias que transcendem o ganho tão somente que adviria de uma licitação específica para aprimoramento da fiscalização. Além disso, o fato de a receita estar atrelada ao desempenho da Concessionária incentiva a busca de tecnologias que aprimorem a sua operação, satisfazendo, assim, o interesse público.

20. Favor explicar do que se trata a exigência de ter operado e administrado serviços de controle de veicular de, no mínimo, 868.881 (oitocentos e sessenta e oito mil e oitocentos e oitenta e um) veículos, por ano, em especial em relação ao termo de controle de veicular e qual a relação de pertinência com o objeto do edital.

Controle de veículos faz referência aos métodos e tecnologias necessários ao controle do fluxo veicular, necessários à operação de um estacionamento rotativo. O controle de veículos pode incluir e não se restringe ao monitoramento do trânsito de veículos em rodovias, de frotas comerciais, de veículos em estacionamentos públicos e privados. A expressão foi escolhida com vistas a abarcar o maior número de operadores qualificados, aumentando a concorrência do certame.

21. Referente à Audiência e Consulta Pública realizada no dia 12/11/2018, onde os interessados não puderam esclarecer dúvidas presencialmente a respeito da Concorrência Internacional para concessão onerosa para exploração do Serviço de Estacionamento Rotativo em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, pergunto: haverá nova audiência para cumprir efetivamente todos os objetivos a que uma audiência pública se propõe?

Não haverá nova audiência. Entendemos que a audiência pública realizada no dia 12/11/2018 cumpriu com o seu objetivo de participação democrática, no estrito cumprimento do artigo 7º da Lei Municipal nº 16.703/2017, bem como do artigo 39 da Lei Federal nº 8.666/1993. A coleta de opiniões dos particulares contribuiu para o desenvolvimento da tomada das decisões administrativas.

22. Esclarecimento: Esse atestado pode ser substituído por um outro, que considera o número de tickets de estacionamentos em via pública, vendidos por ano.

Conforme subcláusula 16.6, alínea a, do Edital, a qualificação técnica se dará pela comprovação de um número mínimo de veículos controlados por ano. A venda de tickets não configura o controle veicular, pois prescinde de métodos e tecnologias necessários ao controle do fluxo veicular, necessários à operação de um estacionamento rotativo.

23. Contribuição: Porque não dividir o município de São Paulo, em vários Lotes de estacionamento rotativos, que facilitariam a operação e estimularia a concorrência entre as várias Concessionárias.

A definição de um único lote potencializa a geração de valor da Concessão à medida que evita a sobreposição de custos associados à administração e operação da Concessionária. Ademais, num procedimento com lote único amplia-se a competição no certame e, portanto, o potencial valor auferido. Entende-se também que a divisão geográfica do serviço resultaria numa baixa atratividade em determinados lotes.

Cabe destacar, ainda, que a centralização das decisões tecnológicas reduz potenciais dissonâncias e facilita a operação. Por consequência, a centralização dos bancos de dados gera celeridade em seu tratamento pelo Poder Concedente. O uso de um único aplicativo também oferece maior comodidade ao usuário.

* Fabio Rossit Padilha (Planos Engenharia S/S)

24. Sugestão: Como o prazo de pagamento da 2ª parcela da outorga variável ser no 25º mês da data de início, e cujo cálculo considera o fator de desempenho, sugere-se que a proposta de revisão ordinária, coincida com essa data de 25 meses, em vez de 3 anos, como considera o item 24.1.

A revisão ordinária ensina o reexame de diversos aspectos relacionais, além do sugerido. Portanto, a revisão do contrato a cada 25 meses acarretaria custos de transação excessivos. Optou-se por manter o prazo de 3 anos.

25. Esclarecimento: Em relação à garantia de execução do contrato, solicita-se esclarecer se tanto as garantias, como anos de contratos, podem ser utilizados com objetivo de ir reduzindo a cada ano de contrato, para que o valor a ser garantido seja ajustado à vida útil do contrato

A Garantia de Execução do Contrato deverá observar o mínimo definido no instrumento contratual, bem como permanecer em vigor até 180 (cento e oitenta) dias após a extinção do Contrato.

26. Seção 2: Abordagem Mercadológica dos Estudos. O primeiro ponto de análise crítica refere-se à política mercadológica subjacente aos estudos de viabilidade técnica, jurídica e financeira. Para a elaboração dos estudos, as Secretarias envolvidas no projeto tomaram por base a política tarifária corrente, considerando para este fim tanto o valor do CAD atualmente praticado no Município quanto o número máximo de horas que cada veículo poderia permanecer em uma determinada vaga. Ao adotar a política tarifária corrente e não elaborar novos estudos atinentes à política mercadológica que versa sobre o tema, torna-se difícil de avaliar se são estes os valores, períodos e outras características que tornam o serviço adequado para o usuário. Em debate conduzido com agentes vinculados a este Sindicato tornou-se transparente que o CAD pode ser caro ou barato, dependendo da localização, dependendo do horário e dependendo da disponibilidade de estacionamentos privados alternativos. Tornou-se claro, também, que os limites máximos de permanência por veículo em uma determinada vaga devem ser repensados de acordo com as características de uso em cada uma das regiões do Municípios. Em regiões de altíssima rotatividade e com falta de vagas o limite de 2 horas poderia ser reduzido. Em outro lado, em regiões residenciais o limite de horas poderia ser ampliado, com redução no valor do CAD. Além disso não permite flexibilidade para estabelecimento de novas políticas de tarifárias, sejam de acordo com a demanda de cada região e/ou trecho de via, conhecida com tarifas variáveis (como exemplo citamos o que foi adotado por Los Angeles e São Francisco), bem como por tipo de veículo, não somente em características mas em relação a emissão de poluentes, modelo adotado por Madrid, onde veículo com maior emissão de poluentes maior a tarifa, vindo com isso de encontro com a redução da emissão de CO2 no planeta. Políticas como estas, se bem estruturadas, teriam o mérito de alavancar atividades comerciais, criar sinergias com a vocação de cada bairro e cumprir de forma mais meritória o propósito da concessão da Zona Azul. Contudo, tais políticas dependeriam da elaboração de estudos mercadológicos aprofundados que inexistem no presente momento. Note-se que em concessões com valores semelhantes, ou seja, receitas entre R\$ 100 e R\$ 200 milhões ao ano, são conduzidos profundos estudos de demanda, pesquisas origem destino, simulações e outros. A não realização destes estudos por parte da Municipalidade indica precipitação no processo em tela. Precipitação esta que poderia ser substituída por uma condição contratual que permitisse à empresa Concessionária realizar estes estudos, e revisões, a posteriori. Contudo, ao fixar a política tarifária atual pelo prazo de 15 anos deixa-se escapar uma importantíssima chance de rever os pilares da Zona Azul e compreender como o Muncipe realmente o utiliza, demanda e o que poderia ser feito para a melhorar, uma vez que demorou 20 anos para realização da concessão, esta deverá permitir que as melhores práticas e experiências mundiais possam ser analisadas e implementadas. Além de tudo, o prazo limitado em 15 anos, sem possibilidade de renovação, limitará a futuros investimentos em novas tecnologias.

Em respeito ao art. 7º da Lei Municipal nº 12.523/1997, a política tarifária será definida em Decreto a ser expedido pelo Poder Executivo Municipal. O prazo da Concessão é compatível com a amortização dos investimentos necessários à execução do objeto e adequado às perspectivas de mudanças de ciclo tecnológico. Adicionalmente, ressalta-se que para fins de reequilíbrio, na hipótese de novos investimentos não amortizados dentro do prazo contratual, a vigência pode ser prorrogada.

27. Seção 3: Avaliação econômica dos serviços. A definição do valor de outorga mínima estabelecida pela Municipalidade com base nos estudos financeiros dispostos no Edital Anexo V Plano de Negócios de Referência v5.limpa. Tal documento apresenta-se de forma sintética, o que suscita dúvida sobre a robustez das premissas utilizadas para o cálculo dos elevados valores estabelecidos como outorga mínima a ser paga pela empresa Concessionária. Depreende-se da leitura do documento que o valor de outorga dependerá da capacidade da empresa Concessionária duplicar as receitas arrecadadas em um curto espaço de tempo, de três a cinco anos. Esta elevação superlativa de receitas se dá dois anos após a Municipalidade ter quase dobrado a arrecadação da Zona Azul com a implantação do CAD eletrônico. Em outros termos, a receita projetada pela Prefeitura é, via de regra, quatro vezes maior do que a receita de dois anos atrás. A duplicação das receitas em comparação às receitas de 2018 dependerão de três fatores chave. Primeiro, a elevação do ticket médio do CAD, que passou do valor atual de R\$ 4,00 para R\$ 5,00, desconsiderando a venda de múltiplos e o repasse para eventuais operadores terceirizados. A inclusão de novas vagas, que apresentam 9.896 em um universo de 41.511, ou seja, uma elevação de 23,85%. Além destes dois aumentos, prevê-se a melhoria do índice de respeitabilidade das vagas em 50%, ou seja, um aumento de 50% na arrecadação sobre a ocupação média de vagas existente hoje. Os três fatores cumulados explicam os resultados obtidos pela Prefeitura. Contudo, sérias dúvidas pairam sobre a solidez das premissas utilizadas. Quanto às novas vagas, que representam um aumento de quase 25% na arrecadação do sistema, é quase certo que as mesmas não terão o mesmo resultado das vagas existentes. As vagas existentes estão localizadas em áreas chave do Município, sendo que as novas vagas estarão em locais