

Edital de Chamamento Público nº 04/2018

Processo SEI nº [6071.2018/0000102-2]

**APRESENTAÇÃO DE SUBSÍDIOS PRELIMINARES PARA A
ESTRUTURAÇÃO DE PARCERIA COM A INICIATIVA PRIVADA PARA A
GESTÃO, MODERNIZAÇÃO E OPERAÇÃO DO SERVIÇO DE
ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO NAS VIAS E LOGRADOUROS
PÚBLICOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
MOBILIDADE
E TRANSPORTES



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
DESESTATIZAÇÃO
E PARCERIAS



APRESENTAÇÃO E INTRODUÇÃO

ZEEV – CONSULT ENGENHARIA EIRELI

Alameda Ministro Rocha Azevedo, 38 - CJ.1001 – Cerqueira Cesar CEP01410-000 - São Paulo, SP – Brasil ☎ (11) 2639 7386.

Apresentação

O presente documento tem o objetivo de apresentar os subsídios preliminares para a estruturação de parceria com o Município de São Paulo para a modernização, manutenção e disponibilização da rede semaforica.

Na sequência serão apresentados, pela ordem:

- Formulário de Qualificação do Interessado, solicitado no item 4.1, conforme modelo disponibilizado no Anexo III do edital;
- Conceituação da Proposta
- Documentação exigida no item 4.5.2 do edital
- Subsídios, conforme Anexo II do edital, seguindo o Modelo para Apresentação de Subsídios
- Documentação complementar
- Mini currículos dos técnicos



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
MOBILIDADE
E TRANSPORTES



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
DESESTATIZAÇÃO
E PARCERIAS



FORMULÁRIO DE QUALIFICAÇÃO DO PROPONENTE

ZEEV – CONSULT ENGENHARIA EIRELI

Alameda Ministro Rocha Azevedo, 38 - CJ.1001 – Cerqueira Cesar CEP01410-000 - São Paulo, SP – Brasil ☎ (11) 2639 7386.

São Paulo, 10 de agosto de 2.018.

À

Comissão de Avaliação Preliminar do Chamamento Público nº 04/2018

Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias

Rua Líbero Badaró, 293, conjunto 24A, CEP 01009-000, São Paulo, SP

Ref.: Edital de Chamamento Público nº 04/2018

Formulário de Qualificação do Proponente

Prezados Senhores,

ZEEV – Consult Engenharia Eireli, com sede na Alameda Ministro Rocha Azevedo nº 38, Conj. 1001, Bairro Cerqueira Cesar, na Cidade de São Paulo, UF SP, telefone (11) 2639 7386, e-mail victor@zeev.com.br, devidamente inscrito no CNPJ sob nº 27.499.810/0001-90, neste ato representada por seu diretor, o Sr. Victor Abel Grostein, abaixo assinado, portador da Carteira de Identidade RG nº 4.128.185-8 – SSP/SP, inscrito no CPF/MF sob o nº 813.600.538-91, vem por meio desta, conforme a qualificação supracitada, solicitar a autorização para a apresentação de subsídios preliminares para a estruturação de parceria com a iniciativa privada para a gestão, modernização e operação do serviço de estacionamento rotativo pago nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo..

Desta forma, declaro:

- a) Ter ciência das regras do Chamamento Público nº 04/2018 e do Decreto Municipal nº 57.678, de 4 de maio de 2017;
- b) Cumprir eventuais solicitações feitas pela Comissão de Avaliação Preliminar;
- c) Assumir integral responsabilidade pelo conteúdo dos Subsídios apresentados, quanto à veracidade das informações e declarações ali contidas;
- d) Ser titular da propriedade dos direitos autorais dos Subsídios apresentados, e que esses não infringem direitos autorais e/ou outros direitos de propriedade de terceiros;
- e) Ceder os direitos decorrentes da autoria e da propriedade intelectual sobre os Subsídios apresentados neste Chamamento Público, sem ônus, nos termos do art. 6º, V do Decreto Municipal nº 57.678, de 4 de maio de 2017.

Indicação de um agente interlocutor do interessado com a Comissão Especial de Avaliação:

Nome: Victor Abel Grostein

Cargo: Diretor

Endereço: Alameda Ministro Rocha Azevedo nº 38, Conj. 1001

Telefone: (11) 2639 7386

E-mail: victor@zeev.com.br

Assinatura:

Victor Abel Grostein
Representante Legal



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
MOBILIDADE
E TRANSPORTES



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
DESESTATIZAÇÃO
E PARCERIAS



ZEEV
CONSULT
ENGENHARIA

DOCUMENTAÇÃO DA PROPONENTE

ZEEV – CONSULT ENGENHARIA EIRELI

Alameda Ministro Rocha Azevedo, 38 - CJ.1001 – Cerqueira Cesar CEP01410-000 - São Paulo, SP – Brasil ☎ (11) 2639 7386.

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral - Impressão

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral

Contribuinte,

Confira os dados de Identificação da Pessoa Jurídica e, se houver qualquer divergência, providencie a atualização cadastral.

 REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA		
NÚMERO DE INSCRIÇÃO 27.499.810/0001-90 MATRIZ	COMPROVANTE DE INSCRIÇÃO E DE SITUAÇÃO CADASTRAL	DATA DE ABERTURA 10/04/2017
NOME EMPRESARIAL ZEEV CONSULT ENGENHARIA EIRELI		
TÍTULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA) *****		
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL 71.12-0-00 - Serviços de engenharia		
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS SECUNDÁRIAS Não informada		
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA 231-3 - Empresa Individual de Responsabilidade Limitada (de Natureza Simples)		
LOGRADOURO AL MINISTRO ROCHA AZEVEDO	NÚMERO 38	COMPLEMENTO CONJ 1001 EDIF CIRAGAN
CEP 01.410-000	BAIRRO/DISTRITO CERQUEIRA CESAR	MUNICÍPIO SAO PAULO
ENDEREÇO ELETRÔNICO	TELEFONE (11) 3872-2525	
ENTE FEDERATIVO RESPONSÁVEL (EFR) *****		
SITUAÇÃO CADASTRAL ATIVA	DATA DA SITUAÇÃO CADASTRAL 10/04/2017	
MOTIVO DE SITUAÇÃO CADASTRAL		
SITUAÇÃO ESPECIAL *****	DATA DA SITUAÇÃO ESPECIAL *****	

Aprovado pela Instrução Normativa RFB nº 1.634, de 06 de maio de 2016.

Emitido no dia 12/01/2018 às 09:13:02 (data e hora de Brasília).

© Copyright Receita Federal do Brasil - 12/01/2018



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
MOBILIDADE
E TRANSPORTES



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
DESESTATIZAÇÃO
E PARCERIAS



ZEEV
CONSULT
ENGENHARIA



Prefeitura do Município de São Paulo

Secretaria Municipal de Finanças

Departamento de Arrecadação e Cobrança

FDC - Ficha de dados cadastrais

Cadastro de Contribuintes Mobiliários-CCM

CNPJ: 27.499.810/0001-90

C.C.M: 5.697.705-0

Contribuinte : ZEEV - CONSULT ENGENHARIA EIRELI
Pessoa Jurídica : Comum
Tipo de unidade : Produtiva
Endereço : Alameda Ministro Rocha Azevedo 00038 CJ 100
Bairro : Cerqueira César
CEP : 01410-000
Telefone : (11) 3872-2525
Início de Funcionamento : 10/04/2017
Data de Inscrição : 04/05/2017
CCM Centralizador : Não consta
Tipo de Endereço : Comercial
Nro. do Contribuinte de IPTU : 010.099.1229-1
Última Atualização Cadastral : Não Consta

CNAE		
Código	Descrição	Tipo
7112-0/00	Serviços de engenharia	Principal

Código(s) de tributo(s)				
Código	Data de Início	Tributo	Aliquota do Imposto	Q
1520	10/04/2017	ISS	5	
1694	10/04/2017	ISS	5	
1805	10/04/2017	ISS	5	
32301	10/04/2017	TFE	-	

Anexo II – Modelo para apresentação de subsídios

CARACTERÍSTICAS DO SERVIÇO DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO

1. Objetivos do Serviço de Estacionamento Rotativo Pago

Entendemos que os objetivos principais do serviço de estacionamento rotativo pago em vias do Município devam ser (i) a melhora do fluxo de veículos nas áreas densas e com tráfego elevado ou congestionado e (ii) o atendimento das necessidades de estacionamento de veículos em vias dos residentes, comércio e serviços nestas áreas. Embora estes sejam os principais objetivos é possível combiná-los com eficiência econômica e aumento de receitas tanto para o serviço em si como para todo o comércio do entorno. Além do ganho econômico há também ganhos ambientais e outros intangíveis. Há casos que comprovam esta combinação.

Com estes objetivos traçados, o(s) operador(es) do serviço deve(m) se utilizar da taxa de ocupação das vagas, em função de uma rotatividade desejada, como principal métrica para o planejamento e gestão eficientes do serviço. A meta a ser alcançada não deve ser uma taxa de ocupação de 100% já que esta comprovadamente acarreta piora do tráfego local em razão de veículos trafegando por mais tempo a procura de uma vaga. E nem deve ser a maior receita possível pois esta pode dificultar inibir o acesso dos consumidores ao comércio local. Estudos recentes estimam que a meta da taxa de ocupação a ser alcançada para as vagas em via públicas deva ser próxima a 90%. Desta forma, sempre haverá vagas disponíveis para os veículos em trânsito e a procura de vagas, resultando em um melhor fluxo do tráfego.

Com uma meta de ocupação definida, o(s) operador(es) do serviço de estacionamento rotativo pago em vias públicas deve(m) constantemente atuar sobre dois fatores: (i) o número de vagas ofertadas para cada uma das áreas e (ii) os preços estabelecidos para cada tempo de permanência e período do dia e dia da semana, considerando inclusive eventos esporádicos ou sazonais que possam puxar a dinâmica da rotatividade e ocupação para um nível maior ou menor do que a meta em cada área. É na definição de uma rotatividade desejada e na gestão ativa e dinâmica da oferta de vagas e de preços para cada área que o(s) operador(es) poderá(ão) alcançar o equilíbrio da meta da taxa de ocupação e consequentemente a melhora do fluxo de veículos, maior faturamento para o comércio local, entre outros objetivos.

O uso de tecnologias e sistemas que possibilitem coleta e processamento de dados em tempo real ou próximo disso sobre a ocupação passam a ter papel essencial para a gestão dinâmica da oferta de vagas e preços. Falaremos sobre tecnologias mais adiante.

2. Modelo de Negócio

Considerado o acima, entendemos que o modelo de negócio para o serviço de estacionamento rotativo pago deva ser uma evolução do modelo atual, com a participação dos seguintes principais agentes: Poder Concedente e Regulador do mercado, Operador(es) do serviço, Distribuidoras, Usuários do serviço, Fiscalizador do uso do serviço, entre outros.

2.1. Receitas do Poder Concedente - Regulador

Entendemos que ...

2.2. Receitas do(s) Operador(es) do serviço

Entendemos que as receitas para o(s) Operador(es) do serviço devam continuar a ter origem principal na comercialização de créditos de CAD – Cartão Azul de Digital, com desconto, para as Distribuidoras homologadas e autorizadas pelo Poder Concedente ou Órgão Certificador Designado por ele.

2.3. Distribuição dos Créditos de Cartão Azul Digital – CAD

Entendemos que o usuário do serviço deve continuar a adquirir créditos de CAD junto a qualquer uma das Distribuidoras autorizadas a operar pelo Poder Concedente ou Órgão Certificador Designado por ele.

2.4. Regras de Tarifa e Uso ou Precificação do Estacionamento Rotativo Pago

Entendemos que as regras de tarifa e uso ou precificação, bem como suas variações e alterações, desenhadas e propostas pelo Operador, deverão ser autorizadas e obedecer às exigências mínimas estabelecidas pelo Poder Concedente previamente a sua aplicação. O valor de face de um CAD deverá ser variável em função das regras do estacionamento rotativo pago vigentes para o local. Sobretudo, entendemos que estas regras devem estar sempre orientadas para o atingimento das metas em relação as taxas de rotatividade e de ocupação das vagas.

3. Tecnologias

Como adiantamos no item Objetivos deste capítulo, entendemos que o(s) Operador(es) devam passar a (i) coletar, em tempo real ou muito próximo disso, informações sobre a rotatividade e ocupação das vagas nas áreas contempladas com o serviço, e (ii) processar estas informações com alguns objetivos: (a) determinar a necessidade de expansão e ou retração no quantitativo de vagas e de áreas do serviço; (b) definir e ajustar as regras de tarifa e uso ou precificação para cada uma das áreas do serviço, atendendo ao dinamismo mínimo necessário para assegurar a rotatividade ideal e a meta da taxa de ocupação; (c) oferecer aos motoristas de veículos, através dos aplicativos de navegação amplamente utilizados, informações em tempo real sobre disponibilidade de vagas e respectivos preços para uso do serviço, (d) compartilhar em tempo real ou próximo disso, com o Poder Concedente, no mínimo as informações sobre taxas de ocupação e rotatividade, casos e tratamento dado para sugestões e reclamações feitas pelos usuários, etc.

A bem-sucedida migração da distribuição, aquisição e ativação do Cartão Zona Azul e fiscalização do uso para o modelo digital, foi um importante primeiro passo para o aprimoramento do serviço.

3.1. Localização

Entendemos ser fundamental que o(s) operador(es) do serviço obtenham, no momento da ativação do CAD pelo usuário através do app da Distribuidora, a localização, o mais precisa possível, onde esta ativação foi realizada. Considerando o melhor equilíbrio entre custos de implantação e operação e a maior precisão possível da localização do veículo propomos o uso de tecnologias de localização (ie: GPS) e outras (ie: acelerômetro) já embarcadas na maioria dos telefones celulares inteligentes. Estas devem ser combinadas com serviço de correção da localização a partir de outros dados públicos e privados previamente coletados para alcançar, com a maior precisão possível, a correlação da localização do veículo no momento da ativação com aquela de uma vaga específica pertencente ao serviço de estacionamento rotativo pago. Nossa proposta não contempla uso de tecnologias como sensores individuais ou mesmo por conjunto de vagas, para determinação do status de uma vaga (se ocupada ou não). Também com aplicação de algoritmos para informações coletadas na ativação e outras, poderemos determinar o momento que uma vaga é desocupada.

3.2. Análise em tempo real e preditiva de dados

Entendemos também ser fundamental o uso de tecnologias (ie: inteligência artificial) em ferramentas que possibilitem ao Operador, a análise de dados sobre rotatividade, ocupação em tempo real e preditiva para as vagas em cada uma das áreas do serviço.

CARACTERÍSTICAS DO APOIO À ATIVIDADE FISCALIZATÓRIA E INTERESSE PARA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

1. Modelo

Entendemos que o modelo ideal de auxílio à fiscalização seria através de um sistema automático de coleta de dados das placas dos veículos estacionados nos logradouros com as áreas de estacionamento rotativo pago e sua respectiva correlação em tempo real com as vagas de estacionamento rotativo utilizadas.

2. Estratégia

Estrategicamente o modelo deve ser pensado com a mínima atuação humana, facilitando a interação entre o usuário do estacionamento rotativo e a central de controle evitando assim erros, fraudes e ação de intermediários.

Simultaneamente a estratégia deve considerar ações que tornem a utilização das vagas de estacionamento uma atividade prática e usual, tanto para usuários habituais como os não habituais.

A solução a ser proposta deve ser robusta, fácil de instalar e utilizar e adaptada à realidade brasileira, ou seja, com custos compatíveis a economia local.

3. Tecnologia

A tecnologia proposta é a de coleta de dados das placas dos veículos através da leitura automática de imagens geradas por vídeo câmeras as quais são correlacionadas na central de controle com o número da vaga de estacionamento rotativo utilizada pelo usuário.

Uma APP a ser amplamente disponibilizada permite ao usuário portador de um celular previamente cadastrar os dados de seu(s) veículo(s) na central, inclusive o seu meio de pagamento e ao utilizar a vaga de estacionamento rotativo informar através desta APP o número da vaga, número este que estaria gravado nas vagas através do uso de placas metálicas e/ou tintas indelévels, sendo que o usuário teria apenas que digitar o número da vaga e selecionar o veículo, caso tenha mais de um cadastrado, que foi estacionado na vaga rotativa.

Usuário sem celular ou que se recusem a utilizar um celular poderiam utilizar um meio alternativo de informar a central por meio tradicional como um ticket passível de ser lido automaticamente através da leitura por imagem como um QR CODE, entretanto este tipo de usuário deveria pagar algo mais por não utilizar a APP.

Uma central de processamento e conciliação de dados a ser instalada na central de controle teria como atividades receber os dados oriundos da(s) App(s) a saber, dados de identificação do usuário como nome, dados de cobrança, dados do veículo utilizado, número da vaga utilizada e hora de início e fim do período de

utilização

4. Equipamentos

Unidades de fiscalização

Composta por um triciclo ou motocicleta equipada com uma câmera de alta resolução embebida com software LAP (leitura automática de Placas) e módulo de comunicação (rádio link ou sistema similar) e sensores GPS tais que possam geolocalizar com precisão de até 3 metros a posição da motocicleta e referenciar esta posição com as vagas rotativas as quais o veículo está estacionado. Esta unidade de fiscalização seria responsável por adquirir (coletar) informações das placas dos veículos estacionados e/ou QRcode e referenciar estas informações com as vagas de estacionamento rotativo de modo preciso, estes dados seriam enviados à central para que o software cruzasse os dados (placa, número da vaga, horário de ocupação) e a cobrança efetivasse a cobrança pelo uso da vaga rotativa.

O Georeferenciamento poderia ser refinado utilizando símbolos que seriam instalados em postes e colunas nas áreas de início de fim das zonas de vagas rotativas de modo que o sistema realizasse a leitura destes símbolos para ampliar a capacidade do sistema de ler o correto local das vagas.

Totem de informação

A cada 100/200 metros (uma quadra) ou em espaçamentos que um estudo mais refinado indicar, seriam instalados totens de informação para os usuários os quais teriam as seguintes funções:

- a) Conter a marca / símbolo que seria utilizada para refinar e confirmar o geo referenciamento.
- b) Indicar através de um painel de leds robusto e posicionado no alto do totem de modo que possa ser amplamente visualizado à distância, a quantidade de vagas disponíveis na área sob sua influência, esta indicação seria por faixas como por exemplo:

Verde	acima de 80% de vagas rotativas livres.
Laranja	acima de 60% de vagas rotativas livres.
Amarelo	acima de 40% de vagas rotativas livres.
Vermelho	abaixo de 20% de vagas rotativas livres.



Exemplo indicador

- c) Conter um módulo de processamento e comunicação com a central.

- d) Em alguns destes totens (ou em todos) seriam instalados dispositivos de pagamento autônomo por cartão bancários (debito / crédito) e impressão de **QR codes** para utilização pelos usuários.
- e) Conter uma câmera de monitoramento enlaçada com o centro de controle e supervisão.



Exemplo de câmera realizando a leitura automática de uma placa de veículo

5. Unidade de Controle e supervisão CCO

A unidade de controle e supervisão estaria equipada com uma sala de controle, servidores de processamento e comunicação com capacidade para operar on line com as APPs, totens, câmeras e unidades de fiscalização e software de gestão e operação.

As características deste software / base de dados seriam:

Plataforma aberta.

Capacidade de gerenciar a ocupação de todas as vagas rotativas existentes na cidade

Interface HxM com capacidade de apresentar em formato de dados e mapas a utilização instantânea das vagas rotativas

Módulo de processamento de cobranças

Módulo de dados estatísticos

Módulo de enlace com navegadores (Waze, Google Maps, Mapinfo, etc)

Base de dados com informações de usuários ativos,

Base de dados com informações de monitoramento como cross referencia entre dados coletados e dados efetivamente pagos e não pagos.

Módulo de emissão de multas

Módulo de supervisão

Módulo de recebimento de reclamações

Modulo de conferencia contábil

SERVIÇOS ACESSÓRIOS AGREGADOS AO ESCOPO

1. Regulação de rebaixamento de guias

A regulação do uso de guia rebaixada tem intensa interação com o serviço de estacionamento rotativo na cidade, ou seja, existe um grande uso de guias rebaixadas nos mais diversos logradouros da cidade, deste modo, nas regiões onde forem instalados o serviço de vagas rotativas propomos que a prefeitura regule de modo mais eficaz a instalação e uso destas facilidades de modo que simultaneamente à demarcação das vagas rotativas seja feita uma norma e fiscalizada esta norma de modo que os munícipes que desejam ter guias rebaixadas em frente ao seu imóvel realizam um cadastro e o uso e aplicação destas guias rebaixadas sejam uma das funções da central de controle e operação das vagas rotativas e nos casos de uso mais intenso de guias rebaixadas como em alguns comércios que fazem uso de grandes partes dos espaços de estacionamento na rua, que paguem por este uso ou que diminuam o uso.

2. Cooperação com o comercio local

É fato que o comercio necessita de vagas de estacionamento para a plena atividade de seu negócio, inclusive as exigências destas vagas estão no código de construção do município.

Também é fato que ao longo do tempo as exigências de existência de vagas de estacionamento para as unidades comerciais nos bairros não foram implementadas ou por falta de possibilidade ou por já estarem instaladas antes da regulação do código de construção ou por outros motivos.

Deste modo propomos que no plano de estacionamento rotativo, exista uma possibilidade de que as unidades comerciais do bairro façam acordos com a concessionária de modo que possam, por exemplo abrigar / custear totens do serviço de estacionamento e como contrapartida cumprir com a necessidade de oferecer vagas de estacionamento para o seu público.

3. Intercambio de dados com aplicativos de mobilidade

O intercambio de dados entre os aplicativos de navegação e o serviço de estacionamento de vagas rotativas deve estar previsto no contexto da operação da concessão de modo que permita que as informações de vagas disponíveis (níveis de serviço) possam ser publicadas nas Apps dos aplicativos e os serviços de aplicativos possam realizar funções do serviço de estacionamento como cadastros.

Também propomos que no âmbito da concessão exista previsão que o serviço de estacionamento rotativo possa realizar ações comerciais conjuntas e oferecer intercambio de dados e informações com os aplicativos

de mobilidade como Uber, Cabify, 99Taxi e outros sempre voltados ao fato que um usuário de veículo particular possa estacionar em vagas rotativas e utilizar um serviço de transporte para chegar à zonas mais restritas como o centro da cidade.

4. Criação de vagas rotativas dissuasórias

Como um serviço acessório propomos a criação de vagas rotativas dissuasórias as quais teriam características de evitar que um veículo particular adentre em zonas cuja circulação de veículos seja restritiva ou com histórico de tráfego intenso contribuindo desta maneira à melhoria geral da mobilidade no município.

Este serviço consistiria na criação de vagas rotativas com períodos de estacionamento permitido mais longo, de modo que um veículo que tenha como destino o centro da cidade possa ser dissuadido a parar nestes bolsões de estacionamento rotativo dissuasório e utilizar um transporte público para chegar ao seu ponto de destino final.

A utilização deste serviço poderia conter créditos especiais para que o motorista do veículo possa utilizar o serviço público de transporte com o mesmo aplicativo de pagamento do estacionamento aplicando alguma regra que ofereça vantagens ao usuário para que sinta-se incentivado a para seu veículo em zonas mais afastadas das regiões congestionadas.

FORMATO DE PARCERIA COM A INICIATIVA PRIVADA

A definição da modalidade jurídica de implementação dos Serviços de Concessão está diretamente atrelada à modelagem econômica e à definição de aspectos fundamentais, como alocação de riscos, participação do Concedente nos investimentos, eventuais contrapartidas oferecidas por ele, modicidade tarifária, entre outros.

Atualmente, os principais instrumentos jurídicos à disposição para a conformação dessa modelagem se encontram na Leis das Concessões (Concessão Tradicional – Lei nº 8.987/95), Parcerias Público-Privado (Concessões Administrativas ou Patrocinadas – Lei nº 11.079/04), Licitações (Execução direta pelo Estado – Lei nº 8.666/93).

Evidentemente, os estudos contemplarão desde a hipótese onde os investimentos ou contrapartidas do Poder Público são os mínimos possíveis, o que sendo viável economicamente atrai a sugestão para um modelo de Concessão Comum (Lei nº 8.987/95), até um modelo com maior participação financeira do Concedente, o que por seu turno se aproxima do desenvolvimento de um modelo de Parceria Público-Privado (art. 2º, § 1º, Lei nº 11.079/04).

Impõe-se ao Poder Concedente a observância, a depender da modalidade a ser definida, das disposições da Lei nº 8.987/95, da Lei nº 11.079/2004, da Lei nº 8.666/93, bem como dos respectivos regulamentos e demais normas aplicáveis.

Sendo assim, com a definição do modelo a ser implementado, deverão ser elaboradas as minutas dos atos legislativos e regulamentares pertinentes para o desenvolvimento do projeto.

Por outro lado, independentemente da modalidade a ser implementada, no que tange à elaboração do edital e do contrato há uma série de premissas que devem ser observadas na elaboração dessas minutas:

EDITAL	
ASSUNTO	DIRETRIZ
DAS DEFINIÇÕES E INTERPRETAÇÃO	O edital deve elencar todas as definições para a correta interpretação da licitação e do contrato, podendo utilizar como parâmetro o glossário apresentado no projeto.

DA RETIRADA DO EDITAL	Os avisos de abertura da licitação devem trazer informações precisas sobre as condições e formas de obtenção do edital, bem como das demais informações do Certame.
DOS DOCUMENTOS INTEGRANTES DO EDITAL	O edital deve nominar e numerar todos os anexos, adendos, e estudos que integram o instrumento.
DO OBJETO	O edital deve conter o objeto da licitação, em descrição sucinta e clara.
MODALIDADE	Descrição da modalidade de contratação e da legislação aplicável ao certame
CRITÉRIO DE JULGAMENTO	O critério de julgamento deve ser definido de acordo com a modalidade de contratação prevista, sendo possível que sejam definidos critérios técnicos e de preço.
DO VALOR ESTIMADO DO CONTRATO	O edital deve prever o valor estimado do contrato, equivalente aos investimentos que serão realizados pela futura Concessionária, bem como as eventuais contrapartidas do Poder Concedente.
DO PRAZO	Segundo o modelo a ser definido, o prazo da concessão deve ser determinado, considerado o prazo indispensável à sustentabilidade das prestações contratadas, em plena conformidade com os limites temporais mínimos e máximos previstos na legislação.
DAS CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO: PODERÃO PARTICIPAR DA LICITAÇÃO	Poderão participar isoladamente ou em forma de consórcio apenas empresas que atuem em ramo de atividade compatível com os serviços objetivados na licitação. Fundos e instituições financeiras poderão participar se associadas a empresas cujo objeto social seja convergente com as prestações.
DOS CONSÓRCIOS	Devem ser previstas regras específicas para a participação de empresas em consórcios, considerando a forma de composição, responsabilidade dos consorciados, sem prejuízo de outras diretrizes definidas pelo Poder Concedente.
DOS ESCLARECIMENTOS À LICITAÇÃO E DAS IMPUGNAÇÕES AO EDITAL	Devem ser definidos os prazos e condições de recebimento de impugnações ao edital, bem como de pedidos de esclarecimento. Deve-se indicar o meio pelo qual será respondido o esclarecimento.

DAS DILIGÊNCIAS, ESCLARECIMENTOS COMPLEMENTARES E SANEAMENTO DE FALHAS	O instrumento de convocação deve trazer dispositivos sobre o procedimento das diligências, esclarecimentos complementares e saneamento de falhas. Preferencialmente, as falhas formais observadas nas propostas e nos documentos de habilitação devem ser sanadas nos termos do edital, vedada a juntada de documentos essenciais, que deveriam ter sido apresentados tempestivamente.
DO PROCEDIMENTO GERAL	O Poder Concedente obrigatoriamente deve observar as regras legais relativas ao procedimento licitatório. Não necessariamente nessa ordem, a depender da modalidade escolhida: (i) exame da garantia da proposta; (ii) análise dos documentos de habilitação e documentos de viabilidade Econômico-Financeira (iii) qualificação da proposta técnica; (iv) classificação das ofertas de contraprestação; (v) fase de recursos administrativos; (vi) homologação, adjudicação e assinatura do contrato.
DA FORMA DE APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS E DOS DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO	Indica-se que, os documentos de credenciamento, garantia de proposta, proposta técnica, proposta comercial, e os documentos de habilitação e de viabilidade econômico financeira, deverão ser apresentados à comissão especial de licitação em data definida, em envelopes fechados, separados, indevassáveis, distintos e identificados em sua parte externa e frontal.
DA GARANTIA DE PROPOSTA	Definição do valor e forma da garantia da proposta.
DA PROPOSTA TÉCNICA	Indica-se que o edital defina a forma de apresentação da proposta técnica, considerando o critério de julgamento que será adotado e as características do objeto e escopo do projeto.
DA PROPOSTA COMERCIAL	Deverá ser apresentada a forma de apresentação da proposta comercial, considerando o critério de julgamento que será adotado e as características do objeto (artigo 48º, II da Lei 8.666/93).
DOS DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO	Indica-se que o Poder Concedente, solicite como documento de habilitação aqueles indicados em Lei: (i) Documentos de caráter geral deverão ser solicitados: declarações, cartas de compromisso, dentre outros; (ii) habilitação jurídica (art.28 da Lei nº 8.666/93); (iii) qualificação econômico-financeira (art. 31 da Lei nº 8.666/93), estabelecendo índices que comprovem a capacidade financeira do licitante; (iv) regularidade fiscal e trabalhista (art. 29 da Lei nº 8.666/93); (v) qualificação técnica (art. 30 da Lei nº 8.666/93).

DOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS	É indicado ao Poder Concedente estabelecer as regras de publicidade e comunicação de atos, a fim de preservar o direito ao contraditório e, ampla defesa, considerando o direito de se interpor recurso nos termos do art. 109 da Lei federal nº 8.666/93, e do art. 13, inc. I, da lei federal nº 11.079/04, com possibilidade de impugnação, nos termos do § 3º, do art. 109 da lei de licitações.
DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS	O edital deverá prever todas as sanções aplicáveis às partes, nos termos dos artigos 81 a 85 da Lei nº 8.666/93.
DO PROCEDIMENTO PARA A ASSINATURA DO CONTRATO	O edital deve prever as condições para assinatura de contrato, bem como o atendimento a certas exigências que o antecedem, como a entrega de garantias, licenças etc.
DA SPE	Definir como deverá ser constituída a SPE, forma de integralização de capital social, estabelecer diretrizes de governança corporativa e de contabilidade. E a possibilidade de alteração de sua composição societária.
DA SUBCONTRATAÇÃO	O edital deve contemplar os limites e serviços passíveis de subcontratação, conforme previsto no artigo 25 da Lei Federal n.º 8.987/95.
DA REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS PRESTADOS	O edital deve estabelecer a forma e as condições de pagamento da contraprestação.
DA FISCALIZAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS RELATIVOS AO OBJETO DA LICITAÇÃO	O edital deve prever como se dará a fiscalização da execução dos serviços relativos ao objeto da licitação.

CONTRATO	
ASSUNTO	DIRETRIZ
DEFINIÇÕES	Apresentar todas as definições para sua correta interpretação, podendo utilizar como parâmetro o glossário apresentado no projeto.
INTERPRETAÇÃO	A boa prática recomenda que seja estabelecido no contrato, as possíveis forma de interpretação das cláusulas, evitando assim conflitos entre o Poder Concedente e a futura Concessionária.
ANEXOS	As matérias que denotam tratamento específico podem ser dispostas em anexos e apêndices.

OBJETO DO CONTRATO	O contrato deve descrever objeto da concessão de forma detalhada e precisa, contemplando todos os elementos que o caracterizem
VALOR DO CONTRATO	A cláusula de valor do contrato é obrigatória e deve constar no ajuste.
PRAZO DA CONCESSÃO	De acordo com o modelo escolhido, deverá constar cláusula expressa com o prazo da Concessão.
CLÁUSULA DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO	De acordo com a matriz de riscos definida, bem como a legislação pertinente, deverão ser contempladas as hipóteses e os procedimentos para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato
BENS DA CONCESSÃO	O contrato deve estabelecer o regime jurídico relacionado aos bens necessários à prestação dos serviços, inclusive ao que se refere à sua reversão no final do contrato.
FINANCIAMENTO	Indica-se ao Poder Concedente que o contrato traga as condições e responsabilidades da futura Concessionária na obtenção de eventuais financiamentos necessários à operação da concessão; inclusive permitindo o uso de instrumentos jurídicos, previstos em lei, que possibilitam a redução dos custos de financiamento da Concessão.
LICENÇAS AMBIENTAIS, URBANÍSTICAS E AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS	O contrato deve elencar todas as licenças, permissões e autorizações necessárias à plena execução dos serviços objeto da Concessão, bem como a parte responsável pela sua obtenção.
SERVIÇOS - DIRETRIZES DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS	O contrato deve trazer todas as diretrizes para a execução adequada dos serviços, observando-se a legislação e normas técnicas aplicáveis às atividades, bem como os respectivos cronogramas de investimentos .
OBRIGAÇÕES DO PODER CONCEDENTE E DA CONCESSIONÁRIA	O contrato deve estabelecer com clareza e precisão as condições para sua execução, expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e da proposta a que se vinculam.
CONTRATAÇÃO COM TERCEIROS E EMPREGADOS	O contrato deve contemplar as regras e limites para a contratação de terceiros, bem como delimitar as responsabilidades do Poder Concedente e da futura Concessionária em relação aos terceiros contratados.

FISCALIZAÇÃO DA CONCESSÃO	Deverá ser prevista a forma como o Poder Concedente fiscalizará a execução dos serviços.
REMUNERAÇÃO	Deverão ser discriminados os valores devidos pela prestação do serviço, em especial o regime tarifário e eventuais contrapartidas provenientes do Poder Concedente.
RECEITAS ACESSÓRIAS E PROJETOS ASSOCIADOS	O modelo a ser desenvolvido contemplará as possibilidades de receitas alternativas que estarão previstas no contrato e contribuirão para a modicidade tarifária.
ALOCAÇÃO DE RISCOS	O contrato deve prever a alocação dos principais riscos envolvidos na execução do serviço.
SEGUROS	Durante o prazo da Concessão, a futura Concessionária deverá contratar e manter em vigor as apólices de seguro indicadas no contrato, nos termos e condições aprovadas pelo Poder Concedente.
GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO PELA CONCESSIONÁRIA	A futura Concessionária deverá manter em favor do Poder Concedente, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, Garantia de Execução do Contrato no montante de até 5% do valor do Contrato, conforme determina a artigo 56, §2º da Lei n.º 8.666/93.
COMPOSIÇÃO SOCIETÁRIA DA SPE	O contrato deve prever em que casos poderá se dar a transferência no controle da SPE.
GOVERNANÇA CORPORATIVA E ESCRITURAÇÃO CONTÁBIL DA SPE	O contrato poderá trazer diretriz para a futura Concessionária obedecer às boas práticas de governança corporativa de escrituração contábil.
INTERVENÇÃO PELO PODER CONCEDENTE	O contrato deve contemplar disposições sobre intervenção do Poder Concedente na futura Concessionária com o fim de assegurar a adequada prestação dos serviços, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.
EXTINÇÃO DA CONCESSÃO	O ajuste deve elencar as formas e condições em que se dará a extinção da concessão e as consequências decorrentes do fim do contrato.
SANÇÕES	O contrato deve prever as penalidades aplicáveis à Administração Pública e à futura Concessionária em caso de inadimplemento contratual, fixadas sempre de forma proporcional à gravidade da falta cometida e às obrigações

	assumidas.
--	------------

MINI CURRÍCULOS

Apresentamos a seguir os técnicos envolvidos neste trabalho, e seus, respectivos, mini currículos:

- Eng. Civil Victor Abel Grostein
Formado em Engenharia Civil pela Faculdade Armando Álvares Penteado – FAAP em 1974, possui título de Mestre em Engenharia de Transportes pela University of London. Atuou na Secretaria dos Transportes até 1980, coordenando os trabalhos referentes ao Programa de Ação do Estado envolvendo Fontes de Recursos do Setor de Transporte e Respektivas Legislações. Atuou na FEPASA até 1984, coordenando os trabalhos para o Plano de Melhorias do Serviço de Trens de Passageiros de Longo Percurso, e Plano de Recuperação e Modernização da FEPASA, financiado pelo BIRD. Atuou na VETEC como Diretor e Responsável Técnico desde 1983 até 2016, coordenando a implantação de empreendimentos de transportes relevantes da engenharia nacional, como o Rodoanel Mário Covas, o Programa de Recuperação das Estradas do Estado de São Paulo – BID, o Programa de Recuperação das Estradas do Estado do Pará, financiado em parte pelo BID, o Programa de Concessões Rodoviárias do Governo Federal – BNDES, o Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo, além de programas metro-ferroviários, como o VLT da Baixada Santista, o Ferroanel de São Paulo, a expansão da rede da Companhia do Metropolitano de São Paulo, o Transcorr e a Ferrovia de Integração Oeste – Leste – FIOEL.
- Eng. Civil Bernardo Guatimosim Alvim
Diretor da B. Alvim Engenharia - Mestre em Ciências de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia (IME) e Doutor em Engenharia pela Escola Politécnica da USP. Atua como Consultor em Transportes Senior do Banco Mundial para projetos de transporte de urbano e regional, incluindo estruturação técnica e financeira de Parcerias Público-Privadas e acompanhamento de empréstimos para financiamento de implantação de projetos de transporte de alta capacidade. Desenvolve estudos setoriais nas áreas de modelagem de transporte e uso do solo, logística regional e urbana, e avaliação de risco e instrumentos de financiamento de operações estruturadas para projetos de transporte de infraestrutura. Atuou como pesquisador para a CAF – Banco de Desarrollo de América Latina e BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento na análise da interação entre densidade de ocupação urbana e divisão modal e como Coordenador de Modelagem e Estatística para o Sistema de Informações da Mobilidade da ANTP.
- Econ. Andrea Calabi
Economista pela Faculdade de Economia e Administração da USP (1970). Mestre em Economia (1972) pelo Instituto de Pesquisas Econômicas da USP. Master of Arts (1975) e Ph.D. (1982) em Economia pela Universidade da Califórnia, Berkeley (Estados Unidos).
Professor da Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo (FEA USP de 1971 a 1991), responsável por diversos cursos, principalmente de Microeconomia e Organização Industrial. Professor em cursos de mestrado e doutorado do Instituto de Pesquisas Econômicas da USP e pesquisador da FIPE/USP nas áreas de mercado de trabalho, mercado de capitais, energia e finanças empresariais.

Secretário Geral da Secretaria de Planejamento da Presidência da República (1985/1986), Secretário Executivo do Ministério do Planejamento (1995 e 1996) e Presidente do IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas do Ministério do Planejamento (1985-1986 e 1995-1996). Secretário do Tesouro Nacional STN/MF (1986 a 1988). Presidente do Banco do Brasil (1999) e Presidente do BNDES (1999-2000). No Estado de São Paulo, Conselheiro Especial do Governador Mário Covas (2000-2001), Secretário de Economia e Planejamento na gestão G. Alckmin (2003-2005). Secretário da Fazenda do Governo do Estado de São Paulo (gestão G. Alckmin de 2011 a 2014).

- Eng. Eletricista Rodnei José Calvo Ferrato

Formado em Engenharia Elétrica pela Faculdade Mackenzie – em 1984. Atua a mais de 30 anos em projetos de mobilidade urbana, serviços de engenharia e fornecimento de sistemas ITS. Participou de projetos emblemáticos como do Sistema de Semáforos Inteligentes em São Paulo, Sistema de controle de Tráfego das cidades do Rio de Janeiro e Belo Horizonte e Salvador, Sistema de Segurança e Controle dos túneis da pista descendente da Rodovia dos Imigrantes e dos Sistema de Automação dos túneis da Serra do Cafezal – Rodovia Regis Bittencourt. Também atuou em projetos no setor de bilhetagem eletrônica no Metrô de São Paulo e de Belo Horizonte. Atuou em projetos de fornecimento de diversos projetos sistemas de ITS para as rodovias das Concessionárias Centrovias, Autovias, Intervias, Ecovias dos Imigrantes, Rodovia das Colinas.

Atua em obras públicas e privadas no âmbito de controle de tráfego interurbana e urbana, gestão de processos, e tecnologia da informação.

- Nilton Bagattini

Formado em Direito e Administração de Empresas pela Universidade Mackenzie, atua há mais de 30 anos no planejamento, implantação, gestão e operação de serviço de estacionamento rotativo pago. Foi Chefe do Setor de Operações Econômicas da Emurb - Empresa Municipal de Urbanização, Diretor Presidente da Area Parking e Membro do Conselho de Administração da Estapar.

- Douglas de Oliveira

Mestre em Administração de Empresas pela Fundação Dom Cabral atua há mais de 10 anos no desenho, implantação e operação de serviços digitais para empresas e consumidores. Foi co-responsável pelo projeto de criação e desenvolvimento da Move Mais, Operadora de Serviço de Arredação de Pedágios autorizada pela ARTESP e ANTT. Posteriormente foi Diretor de Operações da mesma empresa e Gerente Geral da BRid, fabricante e distribuidor dos equipamentos de RFid (leitores e antenas) instalados na maioria das pistas de cobrança automática de pedágios do Brasil e também de TAGs RFid (transponders). Atualmente é empreendedor e chefe de produtos e soluções para o setor de estacionamentos.