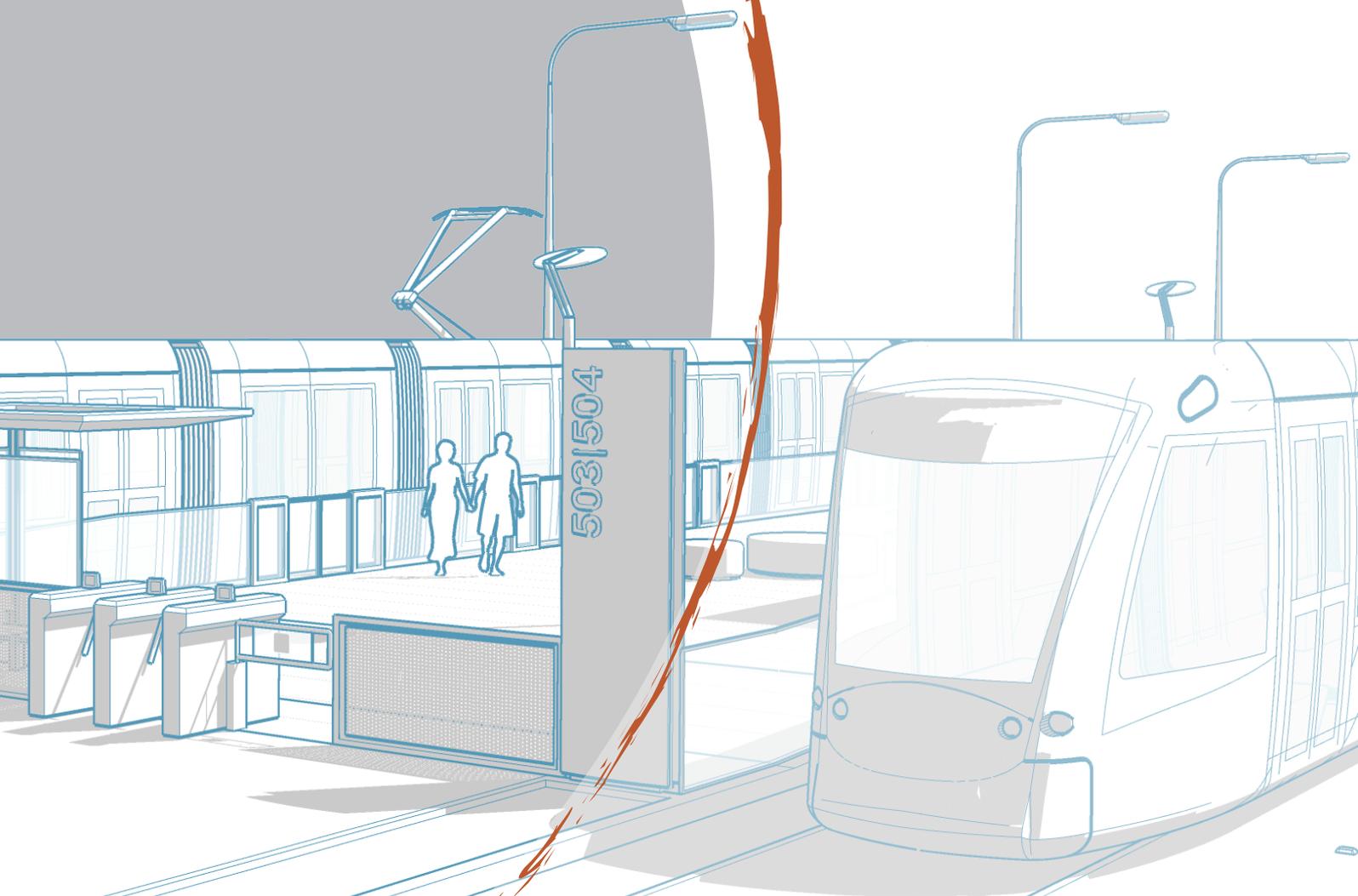


11



Modelagem PPP VLT W3



SERVENG



TÍTANS
Sinal Verde para as ferrovias



PIRACICABANA



BFCAPITAL

Estudos de Viabilidade

Modelagem Operacional, Técnica, Jurídica e Financeira

Caderno 11 – ANÁLISE JURÍDICA

Julho de 2019

**ELABORAÇÃO DE PROJETOS, ESTUDOS, LEVANTAMENTOS OU INVESTIGAÇÕES
PARA IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS - VLT NA VIA W3**

CADERNO 11 - ANÁLISE JURÍDICA

Revisão 00

BRASÍLIA/DF

JULHO / 2019

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DA ANÁLISE JURÍDICA

HERMAN BARBOSA

Advogado – OAB-DF 10001

LISE REIS

Advogada – OAB-DF 25998



Sumário

1. ANÁLISE DE ALTERNATIVAS PARA ESTABELECIMENTO DO ARRANJO JURÍDICO PARA IMPLEMENTAÇÃO DA PPP OU CONCESSÃO	5
2. ASPECTOS JURÍDICOS A SEREM CONSIDERADOS PARA A RETIRADA DE TODOS OS ÔNIBUS DA VIA W3	16
3. ANÁLISE DE COMPATIBILIDADE COM A LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO SETOR	19
4. DEFINIÇÃO DA MODELAGEM JURÍDICA DO PROJETO	27
5. MECANISMO DE REMUNERAÇÃO	32
6. CONTRATO DA PPP	43
7. PARÂMETROS DE DESEMPENHO TÉCNICOS E DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO	44
8. PENALIDADES E SANÇÕES	45
9. CRITÉRIOS, MEIOS E METODOLOGIA PARA REEQUILÍBRIO ECONÔMICO E FINANCEIRO	58
10. MATRIZ DE RISCO	62
11. PROPOSTA DAS GARANTIAS A SEREM OFERECIDAS PELAS PARTES	63
12. PROPOSTA DE ESTRUTURA DE EMPRESA A SER CONSTITUÍDA PELO PARCEIRO PRIVADO	67
13. ASPECTOS AMBIENTAIS	69
14. CONCLUSÃO	70
15. ANEXOS	72

1. ANÁLISE DE ALTERNATIVAS PARA ESTABELECIMENTO DO ARRANJO JURÍDICO PARA IMPLEMENTAÇÃO DA PPP OU CONCESSÃO

1.1. BENEFÍCIOS POTENCIAIS DAS PPPS

As PPPs correspondem à terceira geração de contratos da administração, surgindo em complemento aos contratos administrativos e aos contratos de concessão comum.

Nos contratos administrativos, regidos pela Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, o ente público é o empreendedor, sustentando integralmente o projeto dos pontos de vista técnico e econômico.

Nos contratos de concessão comum, regidos pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o privado é o empreendedor, devendo, por sua conta e risco, obter retorno do investimento.

Já nas PPPs, disciplinadas pela Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, o empreendimento é conduzido em conjunto pelo Estado e pela iniciativa privada, com investimentos e riscos de ambos os lados.

Na forma como estruturadas no Brasil, as PPPs funcionam como mecanismo de alavancagem do setor público, seja pela viabilização de recursos totais ou parciais para os investimentos, seja pela utilização da expertise do parceiro privado para o desenvolvimento e viabilização técnica e econômico-financeira de programas e projetos de governo.

O regime de parcerias entre setor público e privado parte do pressuposto de que o governo não possui os recursos/expertise suficientes para todos os investimentos em infraestrutura que o país requer, bem como sua capacidade de absorver e assumir riscos.

Levando em consideração a relevância de tais investimentos e os prováveis danos aos serviços públicos indispensáveis para a subsistência da população, que a morosidade do projeto poderia acarretar, não resta alternativa senão recorrer à iniciativa privada para implementá-los.

O objetivo das parcerias é, portanto, incentivar o setor privado a investir em infraestrutura, alavancando o Setor Público que é deficitário em recursos financeiros e expertise. É a essa necessidade que se amolda a legislação brasileira destinada a tornar essa relação juridicamente viável.

Foi através da Lei nº 8.987/1995 que primeiro se regulou a concessão de serviços públicos para particulares no Brasil. A referida lei surgiu como complemento ao art. 175 da Constituição Federal de 1988, e aparece, assim, como precursora direta da Lei de PPPs.

Em 30 de dezembro de 2004, foi sancionada a Lei nº 11.079, que institui normas gerais para a licitação e contratação de parcerias público-privadas no âmbito da administração pública.

Nos contratos de PPPs regulados pela Lei nº 11.079/2004 o particular assume o compromisso de viabilizar recursos na criação e desenvolvimento de um projeto de interesse público e receber a devida contraprestação do Estado por prazo determinado.

Entre as estipulações legais específicas aplicáveis às PPPs destacam-se:

1. valor mínimo do contrato de R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais);
2. prazo de vigência não inferior a 5 (cinco) nem superior a 35 (trinta e cinco) anos;
3. não podem ter como único objeto o fornecimento de mão de obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública;
4. os riscos do projeto devem ser partilhados entre o parceiro público e o parceiro privado, na medida da capacidade de cada um de assumi-los;
5. o pagamento da contraprestação pública ao parceiro privado somente pode ser efetuado após a disponibilização, ainda que parcial, de serviço, à exceção do aporte;
6. as contraprestações públicas podem ser efetuadas por ordem bancária, cessão de créditos não tributários, outorga de direitos em face da

Administração Pública, outorga de direitos sobre bens públicos dominicais e outros meios admitidos em lei; e

7. as contraprestações públicas devem receber garantias do Poder Concedente.

A partir dos elementos acima, define-se a modalidade de PPP, optando-se entre concessão administrativa ou concessão patrocinada.

De acordo com o parágrafo primeiro do art. 2º, “concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987/1995 quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários, contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado”.

Tal contraprestação pode ser feita de diversas maneiras, como ordem bancária, cessão de créditos não tributários e outorga de direitos sobre bens públicos dominicais, entre outros meios que a própria lei arrola em seu artigo 6º.

Já a concessão administrativa, prevista no parágrafo segundo do mesmo artigo, é conceituada como “o contrato de prestação de serviços em que a Administração Pública é a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra e fornecimento ou instalação de bens”, desde que seu objetivo compreenda outros serviços, isto é, não se limite ao fornecimento de mão de obra, de bens e instalação de equipamentos ou execução de obras públicas.

A decisão quanto à modalidade de PPP depende da análise de viabilidade dos projetos nos seus diversos aspectos, como questões técnicas, econômico-financeiras, sociais e jurídicas. O resultado avalia o “*value for money*” do empreendimento, ou seja, suas vantagens para o setor público.

O “*value for money*” leva em conta o valor agregado pelos recursos públicos nos projetos, considerando sua equação econômica e seus benefícios para a sociedade.

Entre os indicadores, que podem aparecer em conjunto ou separadamente, estão: (Cf. Comissão Européia. Diretoria Geral de Política Regional. Diretrizes para Parcerias Público-Privadas Bem-Sucedidas. Bruxelas, março de 2003, p. 15)

1. **alavancagem** - as PPPs podem viabilizar mais projetos, mesmo com as limitações orçamentárias do parceiro público, pois o setor privado realiza

o investimento e alonga os desembolsos públicos no tempo. Com isso, o Estado pode transformar um grande investimento antecipado em um fluxo corrente de pagamento por serviços, obtendo folga de caixa para aplicação em outras prioridades;

2. **melhor alocação de riscos** - um princípio básico de qualquer PPP é a alocação do risco à parte mais capacitada a administrá-lo com o menor custo, otimizando - e não maximizando -, a transferência de áleas;
3. **implementação rápida** - a alocação ao parceiro privado da responsabilidade pelo projeto e pela construção, combinada com pagamentos vinculados à disponibilidade do serviço, cria incentivos significativos para aceleração dos cronogramas dos empreendimentos;
4. **custos reduzidos na duração total do projeto** - projetos em que a manutenção do ativo é delegada ao parceiro privado criam incentivos para que este realize construções sustentáveis no tempo, com mais vida útil e melhor performance, diferentemente do que ocorre nas contratações públicas tradicionais;
5. **incentivo ao melhor desempenho** - projetos em que o risco de disponibilidade do ativo é atribuído ao parceiro privado, com contraprestações públicas efetivadas apenas se os serviços forem ofertados nos padrões estabelecidos contratualmente, criam incentivos a um melhor desempenho operacional por parte do concessionário;
6. **melhor qualidade de serviço** - a experiência internacional sugere que a qualidade do serviço em PPPs é frequentemente melhor que a das contratações tradicionais em razão de (a) melhor integração dos serviços com os ativos de suporte, (b) melhores economias de escala, (c) introdução de inovações e (d) incentivos ao desempenho, como exposto acima;
7. **administração pública aprimorada** - ao transferir a responsabilidade pela prestação de serviços públicos, os agentes do Poder Concedente passam a agir como reguladores com foco no planejamento e no acompanhamento do desempenho, em vez da administração rotineira, capturando conhecimento do parceiro privado. Além disso, ao expor os

serviços públicos à concorrência, as PPPs permitem que o custo deles seja referenciado em padrões de mercado, assegurando o *value for money*.

Tendo em vista os potenciais benefícios das PPPs, o Governo do Distrito Federal criou o seu Programa de Parcerias Público-Privadas (Lei nº 3.792, de 02 de fevereiro de 2006).

Trata-se de ferramenta institucional destinada a disciplinar e promover a realização de PPPs no âmbito da Administração Pública Distrital, em complemento ao disposto na Lei Federal nº 11.079/2004.

Não há dúvidas de que as Parcerias Público-Privadas para a implementação de soluções jurídicas e econômicas adequadas às necessidades de cada Governo têm lastro jurídico adequado, uma vez que não se propõem, pura e simplesmente, à transferência de um dever estatal ao parceiro privado.

Ao contrário, as Parcerias Público-Privadas visam reforçar a presença do Estado com novas parcerias, dentro de um ambiente de cooperação e comprometimento com metas e resultados.

1.2. PPP E O INTERESSE PÚBLICO

Os Estudos Técnicos estão orientados ao efetivo atendimento do interesse público, haja vista envolverem disponibilização de um sistema de transporte sustentável para a sociedade que, isoladamente, o DF teria dificuldades de ofertar em prazo razoável, devido ao alto custo envolvido no Projeto. Nesse sentido, os Estudos Técnicos revelam *value for money* na PPP, com externalidades positivas que justificam sua contratação.

A implantação do objeto do presente estudo, qual seja, a implantação do VLT na via W3, induzirá a recuperação urbana de uma via que já foi a mais importante da capital da república e deteriorou-se ao longo dos anos. Com isso, o presente projeto não se limita à implantação de um sistema de transporte, mas também envolve um conjunto de propostas urbanísticas para trazer, de novo, a via W3 ao protagonismo da vida de Brasília, o que tratará enormes benefícios à economia local, gerando mais

empregos e mais impostos com a revitalização da via W3 e, conseqüentemente, de seu comércio.

A implantação do presente projeto também atenderá a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), que é o instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Dentre os fundamentos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, prescritos no art. 5º da Lei Federal nº 12.587/2012, o presente projeto encontra-se aderente a todos os seus princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Além disso, nos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o presente projeto é orientado nas seguintes diretrizes:

- ✓ Prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- ✓ integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- ✓ mitigação dos custos ambientais dos deslocamentos de pessoas na cidade;

- ✓ incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- ✓ priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

Com isso, e objetivando proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e sociais dos deslocamentos de pessoas na Área Central do Distrito Federal, a implantação do VLT na via W3 apresenta inúmeras vantagens, ambientais e sociais e ainda econômicas, decorrentes da revitalização da via w3, atendendo os fundamentos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, demonstrado o *value for money* do projeto.

Com a implantação do projeto espera-se a revitalização da via W3, a requalificação urbanística das suas áreas lindeiras, com ênfase nos aspectos urbanísticos, com a conseqüente dinamização da economia local, propiciando aos trabalhadores e usuários melhores condições de deslocamentos, favorecendo os princípios da moderna mobilidade urbana, além da geração receitas ao Distrito Federal, haja vista a maior arrecadação tributária decorrente dos impostos incidentes sobre as atividades econômicas na regiões.

Tais melhorias produzirão resultados ao longo de toda a PPP, onde toda a estrutura física implantada ao longo do VLT, incluindo o próprio corredor de transporte, será implantada, mantida e operada pelo privado, colocada à disposição dos usuários e permitindo que o DF receba um ativo em bom estado de conservação ao final do contrato, além de todas as melhorias correlatas decorrentes do projeto.

A PPP agregará agilidade na implantação das obras implantação do VLT, haja vista a maior flexibilidade do parceiro privado na realização dessas intervenções. Além disso, a PPP obrigará o parceiro privado a fornecer os sistemas e os veículos, além de prestar serviços públicos de transporte urbano coletivo por VLT e sistema de ônibus complementar; e conservação, operação e manutenção da via permanente, estações, sistemas e veículos, remunerando-o conforme seu desempenho, nos termos definidos no contrato.

Por fim, o objeto da PPP contemplará implantação de sistema de circulação complementar para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e 900.

Com a PPP, o interesse público alinha-se com o privado. Diferentemente da Administração Pública, que tem focos e ocupações das mais variadas ordens, o licitante vencedor, por meio da Sociedade de Propósito Específico - SPE que constituirá nos termos do artigo 9º da Lei Federal nº 11.079/2004 e da Lei Distrital nº 3.792/2006, terá atenção concentrada na implantação do projeto, uma vez que sua remuneração depende do bom andamento das Obras e da qualidade dos Serviços. Com isso, o Projeto alcançará economias de escala e eficiência gerencial, gerando valor para os investimentos realizados pelos parceiros.

Os principais fatores que permitem esse tipo de resultado na PPP são a expertise do concessionário e a mitigação da burocracia, o que gera celeridade na conclusão das Obras e qualidade na prestação dos Serviços, haja vista os critérios de desempenho para avaliação do parceiro privado, que terá uma remuneração variável de acordo com sua *performance*.

Tais benefícios atendem ao interesse da coletividade na medida em que viabilizam infraestrutura de melhor qualidade em menor tempo e potencializam os resultados dos gastos públicos.

Nesse sentido, um elemento fomentador do interesse público na PPP é o controle sobre as atividades do parceiro privado. Quando um serviço está sob os cuidados da Administração Pública, a fiscalização sobre seu desempenho tem baixa efetividade. Quando há delegação a um concessionário, porém, existem índices que são permanentemente avaliados e impactam financeiramente o ente privado, incentivando a prestação de um serviço adequado e eficiente, nos termos do artigo 6º da Lei nº 8.987/1995.

Por fim, também interessa à sociedade o intercâmbio de experiências que a interação entre parceiros público e privado pode efetivar. Nos serviços prestados pelo concessionário, haverá contato intensivo com as equipes técnicas da Administração local, o que tende a produzir conhecimento conjunto com reflexos positivos para a gestão da infraestrutura no médio prazo.

Assim, o interesse público está contemplado na PPP em razão (i) da realização das obras em tempo que a Administração, isoladamente, não conseguiria viabilizar, (ii) da melhoria na conservação e manutenção da infraestrutura implantada, haja vista o foco específico do concessionário, (iii) do incentivo à prestação de serviço adequado, considerando que a SPE será financeiramente penalizada, caso se verifique que a

prestação dos serviços não estão atendendo aos critérios de desempenho estabelecidos em contrato, (iv) do agregado de experiência para os servidores públicos que atuarão conjuntamente com os colaboradores da SPE, (v) da revitalização da Via W3, que já foi a principal via da cidade e hoje encontra-se absolutamente deteriorada; (vi) da integração dos modais de transporte, nos termos definidos no PDTU e na Política Nacional de Mobilidade Urbana; (vii) na adoção de um sistema de transporte moderno e ambientalmente adequado; (viii) da geração de receitas a médio e longo prazo ao Distrito Federal, advindas da arrecadação tributária decorrente da revitalização da Via W3.

1.3. VANTAGENS ECONÔMICAS E OPERACIONAIS DA PPP

Outrossim, os presentes Estudos Técnicos revelam vantagens econômicas e operacionais desta PPP. As econômicas dizem respeito principalmente a (i) partilha dos riscos de construção e disponibilidade entre Administração e iniciativa privada, conforme detalhado no anexo “Matriz de Riscos” (ANEXO II); (ii) possibilidade de penalizar financeiramente o parceiro privado, conforme seu desempenho na prestação dos serviços; (iii) a possibilidade de alavancagem de recursos para viabilizar economicamente a implantação do empreendimento; (vi) a geração de ativos que poderão alavancar recursos públicos para o pagamento da contraprestação sem o comprometimento de recurso fonte 100 do Distrito Federal; além (vii) da geração de receitas ao Distrito Federal, advinda da arrecadação fiscal e tributária advinda da revitalização da Via W3.

A concentração dos Serviços no parceiro privado traz ainda outra vantagem: alocação eficiente de riscos. O concessionário estará economicamente incentivado a alcançar os índices de desempenho estipulados no contrato para garantir o recebimento da integralidade de sua remuneração, sem a aplicação de quaisquer penalidades. O Estado deverá apenas monitorar essa *performance* e aplicar as penalidades cabíveis, em caso de desempenho insatisfatório, reduzindo seu envolvimento direto no operacional da área do Projeto e ampliando seu foco em regulação e indução do desenvolvimento urbano.

Por fim, a contratação conjunta de obras, serviços e fornecimento de material e sistemas, na forma indicada estimula o parceiro privado a realizar construções que exijam o menor custo de conservação e manutenção possível ao longo da PPP. Por ser responsável pela conservação e manutenção, o parceiro privado tenderá a gerir

com eficiência os insumos pertinentes e a antecipar intervenções para evitar degradação da infraestrutura. O controle permanente da evolução física do Projeto diminui a ocorrência de emergências e a realização de gastos não programados, normalmente mais dispendiosos do que a conservação e manutenção preventivas. Nessa lógica, ao final da PPP a Administração tende a receber o ativo em condições melhores do que se ela própria estivesse encarregada de mantê-lo.

Assim, o interesse público mostra-se preservado com as vantagens econômicas e operacionais acima elencadas.

1.4. CONCESSÃO COMUM E CONTRATOS ADMINISTRATIVOS

Os diferenciais destacados acima reforçam as vantagens da PPP sobre as figuras da concessão comum e do contrato administrativo de obras ou serviços.

Na concessão comum, a iniciativa privada teria de assumir todos os riscos do Projeto, sendo a sua remuneração proveniente do pagamento de tarifa pelos usuários. Contudo, esse modelo se mostra inviável pois as tarifas mostram-se insuficientes para remunerar todo o projeto, conforme demonstra o confronto do estudo de demanda com o orçamento do projeto.

Em relação à simples contratação de obras ou serviços via contratos administrativos, há dois grandes empecilhos principais.

O primeiro é a limitação de prazos dos contratos de prestação de serviços, que não podem ultrapassar 60 (sessenta) meses (artigo 57, II, da Lei Federal nº 8.666/93), que impõe, portanto, a licitação periódica de seus objetos. No caso, caberia ao Poder Público arcar com um grande investimento e remunerá-lo em um curto espaço de tempo, o que desde já mostra-se inviável, mormente considerando os altos custos do presente projeto.

O segundo é a ausência de escala e de conjunto em relação aos serviços, haja vista a imposição legal de fracionamento do objeto dos contratos, conforme artigo 23, § 1º, da Lei Federal nº 8.666/93. Se optasse pelo regime desta lei, é possível que o Estado fosse obrigado a realizar diversas licitações: uma para o desenvolvimento dos projetos básicos e executivos; outra para as obras civis de implantação do VLT, outra para o fornecimento dos veículos, outra para sistemas, outra para as obras de urbanização; outra para serviço de conservação e manutenção do viário; outra para operação do sistema de transporte e ainda outra para a conservação e manutenção

das áreas urbanizadas. Com isso, haveria riscos (i) de descasamento cronológico desses contratos; (ii) dos diversos contratados terem interesses divergentes; e (iii) do inadimplemento de uma das avenças afetar as outras. Nesse sentido, a ocorrência de quaisquer desses riscos afetariam diretamente o interesse público na implantação do VLT na Via W3.

Some-se a isso o fato da Lei Federal nº 8.666/1993 atribuir ao Estado os riscos de ordem técnica e política, além da condução das obras e serviços, gerando insegurança para a implantação do projeto. Em contrapartida, essa insegurança é contornada nas PPPs por força das garantias contratuais e da delegação ao parceiro privado da realização de um efetivo empreendimento.

Assim, caso o Distrito Federal decidisse conduzir o projeto à luz da Lei Federal nº 8.666/1993, teria de (i) alavancar recursos a fim de viabilizar financeiramente o empreendimento, o que *ab initio* já inviabilizaria o empreendimento haja vista o vultoso montante de recursos que deverá ser empregado nas obras, fornecimento de veículos e sistemas; (ii) realizar licitação para os projetos; (iii) realizar licitação para as obras civis; (iv) realizar licitações para urbanização; (v) realizar licitação para fornecimento dos veículos; (vi) realizar licitação para o fornecimento dos sistemas; (vii) realizar licitação para os diversos Serviços; (viii) administrar o cronograma de todos os contratos; (ix) assumir os riscos decorrentes da execução de todos os contratos, inclusive com eventual dificuldade em alocação de responsabilidades de um contrato sobre o outro; (x) assumir o risco de eventuais descumprimentos contratuais, gerando atrasos nos cronogramas subsequentes; (xi) dentre outros.

Portanto, os contratos administrativos não viabilizam alavancagem nem ganhos de eficiência para a Administração. Também não admitem partilha adequada de riscos, que ficam carregados no ente público e são absorvidos pelo erário.

Na PPP, por sua vez, (i) os riscos do Projeto são distribuídos entre os contratantes, (ii) o parceiro privado assume o Projeto em diversas interfaces, das Obras aos Serviços, agregando eficiência em sua gestão, (iii) o contrato pode durar até 35 (trinta e cinco) anos, não sendo necessário realizar novas licitações nesse período, (iv) as contraprestações públicas são diluídas no tempo, (v) há possibilidade de aporte de recursos gerados pelo próprio projeto, o que diminui a contraprestação pública e, por conseguinte, o pagamento do custo de capital e ainda diminui o

comprometimento do percentual da Receita Corrente Líquida, possibilitando a implantação de outros projetos de PPP.

Portanto, uma vez que a concessão comum é economicamente inviável no presente caso e que os contratos administrativos não ensejam benefícios comparáveis aos da PPP, esta é a melhor ferramenta para viabilizar a implantação do sistema de transporte VLT no Plano Piloto de Brasília.

Diante de todo o exposto, e considerando o que será detalhado a seguir, conclui-se que a PPP é a forma de contratação mais adequada para o Projeto, seja pela ótica econômico-financeira, haja vista a impossibilidade de estruturação de concessão comum em razão insuficiência das tarifas para remunerar o sistema, seja pelo fato de alcançar maior *value for money* se comparada aos contratos administrativos de obras e serviços, regidos pela Lei Federal nº 8.666/93.

2. ASPECTOS JURÍDICOS A SEREM CONSIDERADOS PARA A RETIRADA DE TODOS OS ÔNIBUS DA VIA W3

Um aspecto importante a ser considerado para a implantação do Sistema Integrado VLT/W3 é o estudo de demanda desse modal de transporte e as implicações dessa demanda com os demais meios de transportes público coletivo que transitam na Via W3.

O estudo de demanda trata-se de um dos principais estudos para atestar a viabilidade do VLT na Via W3!

Em suma, esse estudo revela que a operação simultânea do VLT e todas as linhas de ônibus na via W3, inviabiliza economicamente a implantação do VLT na via.

Assim, mostra-se fundamental a retirada das atuais linhas de ônibus que transitam na Via W3.

Essas linhas deixarão de transitar na Via W3 e passarão a compor o sistema integrado de transportes do Distrito Federal, onde os passageiros desembarcarão nos terminais de passageiros Sul e Norte e poderão continuar seu percurso por meio do VLT ao longo de toda a W3.

No entanto, as linhas de transporte rodoviário que transitam na W3 não deixarão de circular em sua totalidade, mas serão operada apenas de forma

complementar, de modo a atender a demanda excedente do VLT, mormente nos horários de pico, pela própria Concessionária, conforme a demanda.

Conforme se extrai do estudo de demanda, 90% dos usuários do VLT são usuários de outros modais de transporte público e utilizarão o VLT como tronco alimentador e/ou distribuidor.

Assim, mormente em horários de pico e no início da operação do contrato, haverá a necessidade de complementação do transporte público do VLT, pelo transporte rodoviário.

Importa salientar, que todos os atuais Contratos de Concessão para a Prestação e Exploração dos Serviço Básico Rodoviário dos Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, que envolvem a prestação dos serviços nas 5 (cinco) bacias do Distrito Federal, serão afetados com a retirada da circulação dos ônibus da Via W3, principalmente o Contrato da Bacia 1, firmado com a Viação Piracicabana Ltda., que possui o maior número de ônibus que circulam na Via W3.

Ressalta-se que essa possibilidade, inclusive, já foi prevista no Contrato de Concessão firmado com as atuais prestadoras de serviços rodoviários de transporte público coletivo de passageiros do Distrito Federal, *verbis*:

Cláusula VI – Do Objeto

*8. Caso, durante a concessão, o Distrito Federal venha a implantar novos modais de transporte, com a utilização de tecnologia de material rodante distinta do rodoviário, como trem, metrô ou similares, **poderá ser reduzido o objeto das concessões ora licitadas, observados os limites legais, sem que disso resulte qualquer direito à indenização à CONCESSIONÁRIA,** ressalvados os ressarcimentos do saldo residual de bens que sejam definidos como reversíveis.*

*9. Ocorrendo a hipótese definida no item anterior, será realizada a **revisão da TARIFA TÉCNICA,** para manutenção da equação econômico-financeira do **CONTRATO,** utilizando-se como parâmetro apenas a preservação da Taxa Interna de Retorno de Investimento prevista na planilha de fluxo de caixa da proposta vencedora da licitação, apresentada pela concessionária, excluído qualquer provisionamento de lucros cessantes.*

Nesse sentido, sem maiores entraves legais, o objeto das concessões seria diminuído, sem qualquer direito à indenização, sendo necessário apenas e tão somente a revisão da tarifa técnica, para a manutenção da equação econômico-financeira do Contrato.

No entanto, apesar dessa hipótese ser legalmente possível e não haver maiores entraves jurídicos, cumpre destacar que os atuais Contratos de Concessão firmados com as prestadoras de serviços rodoviários de transporte público coletivo de passageiros do Distrito Federal encontram-se anulados pela Justiça do Distrito Federal, conforme se depreende do v. acórdão proferido pela 3ª Turma Cível do Distrito Federal, nos autos do Processo nº 0005149-97.2013.8.07.0018, que manteve a r. sentença proferida em 1ª instância, anulando a Concorrência nº 01/2011, determinando que fosse realizada nova licitação no prazo de 1 (um) ano a partir do trânsito em julgado, que ainda não ocorreu.

Ou seja, na pior das hipóteses, considerando não haverá o trânsito em julgado e os contratos de concessão serão executados até o término de sua vigência, qual seja, pelo prazo de 10 (dez) anos, e ainda considerando que a assinatura dos contratos se deu entre dezembro de 2012 a junho de 2013, temos que os contratos estarão vigentes até, no máximo, junho de 2023.

Nesse sentido, considerando que de acordo com o cronograma previsto por este grupo de estudos, o início da operação do VLT se dará em meados de abril de 2022, eventual a revisão da TARIFA TÉCNICA se dará pelo período de 6 meses a 1 (um) ano, conforme a vigência de cada contrato, não havendo empecilhos jurídicos, mas apenas necessidade de revisão tarifária, que deverá ser calculada à época, conforme o prazo restante de cada concessão.

A nova licitação de concessão de transporte rodoviário público coletivo, deverá considerar o presente projeto, que prevê a circulação na Via W3 por meio do VLT e, no máximo, de forma complementar e caso haja necessidade, por meio de ônibus, que será operado pela própria Concessionária, como forma de controlar o risco de demanda do presente projeto.

3. ANÁLISE DE COMPATIBILIDADE COM A LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO SETOR

3.1. PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL - PDTU

A implantação do presente projeto mostra-se compatível e aderente a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), que é o instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Dentre os fundamentos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, prescritos no art. 5º da Lei Federal nº 12.587/2012, o presente projeto encontra-se aderente a todos os seus princípios, quais sejam:

- I. acessibilidade universal;
- II. desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV. eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V. gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI. segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII. equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX. eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Além disso, nos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o presente projeto é orientado nas seguintes diretrizes:

- ✓ Prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- ✓ integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- ✓ mitigação dos custos ambientais dos deslocamentos de pessoas na cidade;
- ✓ incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- ✓ priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

Igualmente, o presente projeto mostra-se aderente às diretrizes da Lei Distrital nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF. Vejamos:

Art. 4º. São diretrizes do PDTU/DF:

I – articulação com as políticas públicas do Governo do Distrito Federal, sobretudo com as políticas de desenvolvimento urbano;

II – adoção de medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo-se a priorização da circulação dos veículos do STPC/DF e o modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado;

III – gestão integrada dos sistemas viários, de transportes e de trânsito;

IV – implantação do sistema integrado de transporte público de passageiros do Distrito Federal e Entorno;

V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;

VI – priorização do uso de tecnologia rodoviária e ferroviária sustentável, visando à ampliação da capacidade dos modais de transportes existentes;

VII – fomento ao desenvolvimento e à implantação de novas tecnologias de gestão, operação e controle de transporte coletivo;

VIII – intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclistas;

IX – implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias, assegurando-se conforto e segurança para os ciclistas e para os pedestres;

X – tratamento especial na inserção de polos geradores de viagens, por meio de instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo-se a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes;

Além disso, o PDTU/DF apresenta como medida de infraestrutura para a reestruturação do transporte coletivo, a implantação de infraestrutura ferroviária, o que se mostra aderente ao presente projeto, *verbis*:

Art. 16. São medidas de infraestrutura para a reestruturação do transporte coletivo:

(...)

IV – expansão e implantação de infraestrutura ferroviária e rodoviária.

No entanto, em absoluta dissonância ao interesse do Governo do Distrito Federal, ao especificar a infraestrutura necessária à implantação dos eixos de transporte no Distrito Federal, o PDTU/DF assim dispôs:

Art. 25. A infraestrutura necessária à implantação dos eixos de transporte compreende:

(...)

V – Área Central:

a) implantação do modo ferroviário – Linha Aeroporto JK – TAS – TAN;

b) implantação do modo rodoviário – Corredor W3;

Nota-se que para o Corredor W3, o PDTU/DF apresentou como infraestrutura necessária, a **implantação do modo RODOVIÁRIO em detrimento do modo ferroviário.**

Interessante notar que, apenas e tão somente para a Área Central, o PDTU apresentou o modal de transporte a ser utilizado. Ou seja, enquanto nos demais eixos (Oeste, Sul, Sudoeste e Norte) não foram previstos quaisquer modais de transporte a serem utilizados ou priorizados, na Área Central restou estabelecido o modo rodoviário no Corredor W3 e o modo ferroviário na linha Aeroporto JK – TS – TAN.

Certamente, o modo ferroviário para linha Aeroporto JK – TAS – TAN mostra-se adequado. No entanto, essa linha deve passar pelo Corredor W3, onde o modal de transporte previsto foi apenas e tão somente o rodoviário.

Diante disso, faz-se necessário a alteração do PDTU de modo a prever o modo “ferroviário e/ou rodoviário” no Corredor W3, a fim de que a implantação do presente projeto não gere qualquer questionamento de ordem legal, nos termos da minuta constante do ANEXO I.

Destaca-se que o próprio PDTU dispõe que, como instrumento de planejamento que é, ele não limita as formulações possíveis para transporte no Distrito Federal. Veja:

*Art. 29. Como instrumento de planejamento e suporte a decisões estratégicas do Governo do Distrito Federal quanto à provisão de infraestrutura de transporte para atender às necessidades de acessibilidade e mobilidade das pessoas, **o PDTU/DF não limita as formulações possíveis para transporte no Distrito Federal.***

§ 1º Alterações nas redes de transporte estudadas poderão ser aceitas a qualquer tempo mediante análise do impacto sobre elas de propostas de:

I – novos trechos de sistema viário ou novas características para trechos existentes;

II – novas soluções tecnológicas para os corredores de transporte coletivo existentes;

III – incorporações de soluções técnicas para tratamento de questões setoriais específicas de transporte;

IV – nova infraestrutura de desenvolvimento econômico e social de interesse do Distrito Federal.

§ 2º Tais propostas apenas serão incorporadas ao PDTU/DF mediante confirmação de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental, demonstrado seu impacto financeiro-orçamentário sobre as contas do Distrito Federal.

Assim, temos que a alteração do PDTU faz-se necessária para viabilizar legalmente a implantação do presente projeto, conforme minuta em anexo. (ANEXO I)

3.2. LEI Nº 4.011, DE 12 DE SETEMBRO DE 2007

A Lei Orgânica do Distrito Federal, dispõe que:

*Art. 336. **Compete ao Distrito Federal** planejar, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre mediante licitação, **os serviços de transporte coletivo**, observada a legislação federal, cabendo à lei dispor sobre:*

Igualmente, a Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, e dá outras providências, previu em seu art. 1º o que segue:

*Art. 1º **Compete ao Distrito Federal**, por intermédio da Secretaria de Estado de Transportes, planejar, regulamentar, organizar, delegar, definir políticas tarifárias e controlar **TODAS E QUAISQUER MODALIDADES** ou categorias de serviço relativas ao transporte público coletivo integrante do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica, Título VII, Capítulo V, bem como promover a articulação do planejamento dos serviços com as políticas de desenvolvimento urbano do Distrito Federal.*

Veja que tanto a LODF, quanto a Lei nº 4.011/2007, previram que **competete ao Distrito Federal o planejamento, regulamentação, organização, delegação de todas as modalidades ou categorias de serviços relativos ao transporte público coletivo.**

Nesses termos, considerando que a Lei nº 4.011/2007, em seu artigo 69¹, revogou todas as disposições em contrário, temos que os dispositivos Lei nº 513, de 28 de julho de 1993², que dispõe sobre a criação da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ – DF e do Decreto nº 15.308, de 15 dezembro de 1993³, que criou a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, que aduziam expressamente a competência do METRÔ-DF para planejar, projetar, construir, operar e manter os sistemas de transporte público coletivo sobre trilhos no Distrito Federal, foram revogados.

Portanto, não há necessidade de alteração da Lei nº 513, de 28 de julho de 1993, nem do Decreto nº 15.308, de 15 dezembro de 1993.

No entanto, a Lei nº 4.011/2007 dispôs que:

Art. 6º As modalidades metroviária e rodoviária serão operadas, direta ou indiretamente, pelo Distrito Federal e serão alocadas de forma a promover a oferta adequada aos níveis de demanda, com tecnologia veicular e preços de passagem compatíveis com o objetivo do serviço.

¹ Art. 69. Revogam-se as demais disposições em contrário.

² Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a criar, observada a legislação própria, uma empresa pública sob a forma de sociedade por ações, denominada Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, que usará a sigla – METRÔ – DF. (Lei nº 2.306, de 21 de janeiro de 1999)

§ 1º O METRÔ-DF tem por finalidade:

*I - planejar, projetar, construir, operar e manter os **sistemas de transporte público coletivo sobre trilhos no Distrito Federal**, assim como explorar comercialmente marcas, patentes, tecnologia e serviços técnicos especializados, vinculados ou decorrentes de sua atividade produtiva;*

II - organizar, fiscalizar, administrar e explorar as áreas limdeiras às vias metroviárias, absorvendo os recursos provenientes de atividades comerciais e imobiliárias nelas desenvolvidas.";

(...)

§ 5º O METRÔ-DF poderá delegar a pessoa jurídica ou a consórcio de empresas que demonstrem capacidade de desempenho os serviços metroviários e rodoviários de passageiros em sua área de influência, mediante licitação na modalidade concorrência, por meio de concessão pelo prazo de vinte e cinco anos, obedecidas as condições regulamentares necessárias à prestação adequada do serviço.

³ Art. 1º - Fica criada a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ-DF, empresa pública com personalidade jurídica de direito privado, vinculada à Secretaria de Transportes - ST, que terá por objeto o planejamento, a operação e a manutenção do sistema de transporte público coletivo sobre trilhos no Distrito Federal, bem como exploração comercial de marcas, patentes, tecnologia e serviços técnicos especializados, vinculados ou decorrentes de sua atividade produtiva.

§ 1º O modo rodoviário será operado por pessoas jurídicas, públicas e privadas, e por autônomos.

§ 2º **O modo metroviário será operado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal — METRÔ/DF.**

§ 3º Ficam vedadas a transferência particular de permissões e concessões e a delegação de mais de uma permissão para cada autônomo.

Nota-se que apesar do caput do art. 6º da Lei nº 4.011/2007 prever expressamente que as modalidades metroviárias e rodoviárias serão operadas direta ou indiretamente pelo Distrito Federal, o § 2º do mesmo dispositivo legal previu que o modo metroviário será operado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal — METRÔ/DF, não abrindo possibilidade para que o Distrito Federal delegue quaisquer serviços metroviários à iniciativa privada.

Cumprе salientar que o art. 1º da Lei nº 513, de 28 de julho de 1993⁴, que dispõe sobre a criação da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ – DF, aduz em seu § 5º que o Metro-DF poderá delegar a pessoa jurídica ou consórcio os serviços metroviários, *verbis*:

Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a criar, observada a legislação própria, uma empresa pública sob a forma de sociedade por ações, denominada Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, que usará a sigla – METRÔ – DF. (Lei nº 2.306, de 21 de janeiro de 1999)

(...)

⁴ Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a criar, observada a legislação própria, uma empresa pública sob a forma de sociedade por ações, denominada Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, que usará a sigla – METRÔ – DF. (Lei nº 2.306, de 21 de janeiro de 1999)

§ 1º O METRÔ-DF tem por finalidade:

I - planejar, projetar, construir, operar e manter os sistemas de transporte público coletivo sobre trilhos no Distrito Federal, assim como explorar comercialmente marcas, patentes, tecnologia e serviços técnicos especializados, vinculados ou decorrentes de sua atividade produtiva;

II - organizar, fiscalizar, administrar e explorar as áreas limdeiras às vias metroviárias, absorvendo os recursos provenientes de atividades comerciais e imobiliárias nelas desenvolvidas.;

(...)

§ 5º O METRÔ-DF poderá delegar a pessoa jurídica ou a consórcio de empresas que demonstrem capacidade de desempenho os serviços metroviários e rodoviários de passageiros em sua área de influência, mediante licitação na modalidade concorrência, por meio de concessão pelo prazo de vinte e cinco anos, obedecidas as condições regulamentares necessárias à prestação adequada do serviço.

§ 5º O METRÔ-DF poderá delegar a pessoa jurídica ou a consórcio de empresas que demonstrem capacidade de desempenho os serviços metroviários e rodoviários de passageiros em sua área de influência, mediante licitação na modalidade concorrência, por meio de concessão pelo prazo de vinte e cinco anos, obedecidas as condições regulamentares necessárias à prestação adequada do serviço.

Assim, nos termos do art. 6º, § 2º da Lei nº 4.011/2007 c/c art. 1º, § 5º da Lei nº 513/1993, apenas o METRO/DF poderá delegar a operação dos serviços metroviários, o que merece a imediata alteração legislativa, com vistas a atender ao prescrito no art. 336 da Lei Orgânica do Distrito Federal e possibilitar que o Distrito Federal delegue à iniciativa privadas dos serviços objeto do presente estudo.

Com isso, o art. 6º, § 2º da Lei nº 4.011/2007 merece ser alterado de modo a prever que os modos metro-ferroviários em geral serão operados pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal — METRÔ/DF ou por pessoas jurídicas ou consórcio de empresas que demonstrem capacidade de desempenho para os serviços metroviários de passageiros, mediante licitação na modalidade concorrência, a ser realizada pelo Distrito Federal, por meio de concessão pelo prazo legal, obedecidas as condições regulamentares necessárias à prestação adequada do serviço, nos moldes da minuta apresentada no ANEXO I.

Ainda a fim de adequar o presente projeto à legislação sob regência, faz necessária a alteração do § 3º do art. 7º da Lei Distrital nº 4.011/2007.

Isso porque esse dispositivo limita o prazo da concessão a 10 (dez) anos, o que contraria o prazo prescrito na lei de PPPs. Vejamos:

Art. 7º Os serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal e outros a eles vinculados serão prestados direta ou indiretamente, sob regime de concessão ou permissão, nos termos do art. 335 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

§ 1º Quando direta, a prestação dos serviços de transporte público coletivo pelo Distrito Federal far-se-á por intermédio da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Limitada — TCB ou de qualquer outro ente público que venha a ser criado com esse objetivo.

§ 2º A delegação para a prestação indireta dos serviços de transporte público coletivo far-se-á sempre mediante licitação na modalidade de concorrência.

§ 3º **O prazo da delegação será de até 10 (dez) anos**, contados da assinatura dos respectivos contratos, podendo ser prorrogado uma única vez, por igual período, devidamente justificado pelo poder público.

Nota-se que esse dispositivo merece ser alterado de modo a prever que o prazo de delegação se dará conforme a modalidade de delegação, observado o estudo econômico-financeiro de cada projeto, nos termos da minuta em anexo. (ANEXO I)

Com as alterações propostas, poderá do Distrito Federal, por meio da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal fazer a concessão dos serviços de planejamento, operação e manutenção do sistema de transporte público coletivo sobre trilhos por meio de VLT na Via W3, pelo prazo de 30 anos, conforme modelo proposto.

4. DEFINIÇÃO DA MODELAGEM JURÍDICA DO PROJETO

Para viabilizar as propostas para implantação do sistema de transporte VLT na Via W3, entende-se, conforme já demonstrado, que deverá ser adotado o regime de PPP.

A modalidade deve ser a da concessão patrocinada, visto que parte da remuneração do parceiro privado advirá da tarifa de transporte público paga pelo usuário do sistema, nos termos do § 1º do art. 2º da Lei nº 11.0798/2004⁵.

O objeto da Concessão Patrocinada do Sistema Integrado VLT/W3 compreenderá a implantação do sistema de transporte VLT no Plano Piloto de Brasília, ligando o TAS-Terminal Asa Sul ao TAN-Terminal Asa Norte, passando pela via W3, e sua extensão até o Aeroporto JK, contemplando obras civis e sistemas operacionais; o fornecimento dos sistemas e dos veículos; a prestação dos serviços públicos de

⁵ Art. 2º Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.

§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

transporte urbano coletivo por VLT e sistema de ônibus complementar; e conservação, operação e manutenção da via permanente, estações, sistemas e veículos; a implantação de sistema de circulação complementar para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e 900.

Para tanto, o licitante vencedor deverá constituir uma SPE, aqui denominada SPE Concessionária, para firmar o Contrato de PPP com o Distrito Federal, representado pela Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade, que contará com a anuência da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, que será responsável pela fiscalização da execução do contrato.

O contrato preverá a execução de 3 (três) fases distintas e independentes de obras, fornecimento e serviços:

- FASE I: é a fase da prestação dos serviços públicos de transporte urbano coletivo, no SI-VLT-W3, que se inicia com a ordem de início para fornecimento e implantação do VLT no trecho da Hípica ao Setor Noroeste, compreendendo elaboração dos projetos de engenharia, execução das obras civis, fornecimento e implantação de sistemas e VLTs da FASE I pela SPE Concessionária, e posterior operação da FASE I a partir da emissão da declaração de início da operação comercial do VLT - fase I.
- FASE II: é a fase da prestação dos serviços públicos de transporte urbano coletivo, no SI-VLT-W3, que se inicia com a ordem de início para fornecimento e implantação do VLT no trecho do Aeroporto até a Hípica, compreendendo elaboração dos projetos de engenharia, execução das obras civis, fornecimento e implantação de sistemas e VLTs da fase II pela SPE Concessionária, e posterior operação da fase II a partir da emissão da declaração de início da operação comercial do VLT - fase II.
- FASE III: é a fase da implantação de sistema de circulação complementar para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e 900, pela SPE Concessionária, que se inicia com a ordem de início para fornecimento e implantação - fase III.

Vale destacar que a ordem de início para fornecimento e implantação das fases II e III dependerá exclusivamente do interesse público, não sendo obrigatória a observância da ordem cronológica de cada uma dessas fases, mormente

considerando que essas fases são independentes entre si. A única fase obrigatório e que deverá ser dada a ordem de início conforme a ordem cronológica é a fase I.

Destaca-se ainda que todos os investimentos necessários para a implantação do sistema de transporte VLT no Plano Piloto de Brasília, ligando o TAS-Terminal Asa Sul ao TAN-Terminal Asa Norte, passando pela via W3, e sua extensão até o Aeroporto JK, contemplando obras civis e sistemas operacionais; o fornecimento dos sistemas e dos veículos; a prestação dos serviços públicos de transporte urbano coletivo por VLT e sistema de ônibus complementar; e conservação, operação e manutenção da via permanente, estações, sistemas e veículos; a implantação de sistema de circulação complementar para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e 900, correrão às custas do parceiro privado.

Caberá ao parceiro público tão somente a remuneração das obras, sistemas, veículos e serviços por ele contratados, que poderão variar conforme o desempenho da Concessionária, conforme os indicadores de desempenho estipulados em contrato, pelo período de 30 (vinte) anos. (ANEXO III)

Importa destacar que o prazo de vigência da concessão é de 30 (trinta) anos, contados da data da “Ordem de Início para Fornecimento e Implantação”, que é data em que se inicia a contagem do prazo da concessão administrativa, sendo certo que todas as disposições previstas no Contrato são consideradas vigentes e eficazes desde a data de sua assinatura.

A data da Ordem de Início ocorrerá quando se realizarem as seguintes condicionantes, previstas para a Etapa Preliminar:

- Apresentação do plano de execução pela Concessionária, contendo Cronograma de mobilização, implantação e operação do SI-VLT-W3, para aceitabilidade pelo METRÔ/DF;
- Em até 120 (cento e vinte) dias contados da assinatura do contrato, o Poder Concedente deverá apresentar um Plano de Financiamento detalhado da CONCESSÃO, indicando as fontes de todos os recursos (recursos orçamentários e/ou de terceiros) que suportarão todos os investimentos, devendo incluir: i) carta de intenção/compromisso de instituições financeiras envolvidas com a viabilização do plano apresentado;

- ii) documento(s) que demonstre(m) claramente a tomada de providências concretas no sentido de assegurar a execução do CONTRATO.
- Obtenção do financiamento por meio do Programa RETREM por parte do Poder Público para financiar a aquisição de material rodante, sistemas de sinalização, telecomunicações e controle, máquinas e equipamentos para sistemas de transporte público coletivo de caráter urbano sobre trilhos com o objetivo de melhorar a qualidade dos serviços prestados aos usuários.
 - Em até 120 (cento e vinte) dias contados da assinatura do contrato, a Concessionária deverá apresentar um Plano de Financiamento detalhado da concessão, indicando as fontes de todos os recursos (recursos próprios e/ou de terceiros) que suportarão todos os investimentos, devendo incluir: i) carta de intenção/compromisso de instituições financeiras envolvidas com a viabilização do plano apresentado; ii) documento(s) que demonstre(m) claramente a tomada de providências concretas, perante seus acionistas e/ou financiadores, no sentido de assegurar a execução do contrato;
 - Formalização pela concessionária da contratação da Certificadora, encarregada de promover certificações por meio de relatórios e laudos técnicos de aferição do cumprimento de todos os requisitos, diretrizes e especificações técnicas constantes do contrato e seus anexos, bem como das normas nacionais e internacionais, técnicas e métodos aplicáveis
 - Assinatura do contrato de nomeação de agente de pagamento e administração de conta vinculada, mediante o qual as partes concordam que o pagamento será efetuado mediante transferência de recursos do Fundo de Participação dos Estados com o subseqüente débito para pagamento da contraprestação e da remuneração do Agente de Pagamento;
 - Ressarcimento dos dispêndios correspondentes à realização dos projetos, estudos, levantamentos e investigações, de que trata o Edital, pela contratada às suas expensas.

A modelagem proposta prevê o pagamento de um aporte pelo Poder Público, que será pago proporcionalidade às etapas efetivamente executadas, nos termos do art. 7º, § 2º da Lei Federal nº 11.079/2004.

Além do aporte, a modelagem prevê 3 (três) parcelas de remuneração ao parceiro privado, sempre após a disponibilização dos serviços objeto do contrato de PPP, nos termos do art. 7º mesma Lei.

A primeira parcela, refere-se à RECEITA TARIFÁRIA, que decorre do valor da tarifa paga pelos usuários do SI-VLT/W3 pela utilização do serviço público de transporte urbano coletivo.

Essa Receita Tarifária deverá obrigatoriamente, trafegar em uma Conta de Arrecadação, que deverá ser constituída para ajustar as despesas relativas ao gerenciamento do contrato e o rateio de custos do Sistema de Bilhetagem Eletrônico junto aos demais participantes, mormente considerando a integração do VLT com os demais modais de transportes.

A segunda parcela de remuneração é a Contraprestação, que refere-se ao valor pecuniário pago pelo Poder Concedente, conforme detalhado nos estudos econômico-financeiros do presente projeto, que visa remunerar parcela dos investimentos e serviços prestados pela SPE Concessionária, em complementação à Receita Tarifária que é insuficiente para remunerar o projeto.

Por fim, a terceira parcela de remuneração compreende as Receitas Alternativas, ou seja, tratam-se de fontes alternativas, acessórias e complementares de receita e empreendimentos associados à concessão, provenientes do uso da faixa da concessão e dos contratos de publicidade que vierem a ser firmados pela Concessionária, nos termos da legislação e da regulamentação vigente, mediante prévia aprovação do METRÔ/DF.

Caso o montante das receitas alternativas supere 2% (dois por cento) da remuneração tarifária, o excedente será compartilhado com o Poder Concedente que perceberá o correspondente a 25% (vinte e cinco por cento).

Cumprе salientar que, o valor da remuneração da SPE Concessionária poderá sofrer dedução mensal em razão do não cumprimento integral dos índices constantes

do Quadro de Indicadores de Desempenho (ANEXO III), nos termos do art. 6º, § 1º da Lei nº 11.079/2004⁶.

5. MECANISMO DE REMUNERAÇÃO

De acordo com o disposto no Contrato de Concessão e em seus Anexos, a Concessionária fará jus a um aporte devido pelo Poder Concedente, a uma Receita Tarifária, a uma Contraprestação mensal e ainda a uma receita acessória, devida a partir do início da prestação dos serviços objeto do contrato, até o final da vigência da concessão.

A Contraprestação será paga pelo Poder Concedente e os recursos serão provenientes primordialmente da Fonte 100, que concentra os recursos que podem ser empregados livremente pelo Executivo, pois não têm vinculação específica. A arrecadação de impostos está contemplada dentro dessa fonte.

De modo complementar, a contraprestação poderá ser paga com recursos advindos do Fundo de Participação dos Estado - FPE, que deverão ser depositados em conta vinculada, até o montante necessário à satisfação da contraprestação definida em contrato.

Os valores do FPE destinados a viabilizar os pagamentos devidos à concessionária a título de remuneração transitarão em conta vinculada, autorizada por lei (ANEXO I) e contratada junto a instituição depositária, de movimentação restrita e com o propósito específico de servir ao presente contrato, nos termos e condições previstos na minuta do contrato administrativo - CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTA VINCULADA. (ANEXO IV)

Sobre esse aspecto, cumpre esclarecer que a Constituição Federal dispõe que:

Art. 167. São vedados:

(...)

⁶ Art. 6º A contraprestação da Administração Pública nos contratos de parceria público-privada poderá ser feita por:

(...)

§ 1º O contrato poderá prever o pagamento ao parceiro privado de remuneração variável vinculada ao seu desempenho, conforme metas e padrões de qualidade e disponibilidade definidos no contrato. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

*IV - **a vinculação de receita de impostos** a órgão, fundo ou despesa, ressalvadas a repartição do produto da arrecadação dos impostos a que se referem os arts. 158 e 159, a destinação de recursos para as ações e serviços públicos de saúde, para manutenção e desenvolvimento do ensino e para realização de atividades da administração tributária, como determinado, respectivamente, pelos arts. 198, § 2º, 212 e 37, XXII, e a prestação de garantias às operações de crédito por antecipação de receita, previstas no art. 165, § 8º, bem como o disposto no § 4º deste artigo;*

Nota-se que o artigo 167, inciso IV, da Constituição Federal de 1988 veda a vinculação de impostos a despesas. No entanto, os recursos do FPE repassados aos estados, apesar de ter sua origem em impostos, não se tratam de impostos.

A Carta Federal estabelece que:

Art. 159. A União entregará:

I - do produto da arrecadação dos impostos sobre renda e proventos de qualquer natureza e sobre produtos industrializados, 49% (quarenta e nove por cento), na seguinte forma: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 84, de 2014)

a) vinte e um inteiros e cinco décimos por cento ao Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal; (Vide Lei Complementar nº 62, de 1989) (Regulamento)

b) vinte e dois inteiros e cinco décimos por cento ao Fundo de Participação dos Municípios;

Nas palavras da il. Procuradora Maria Vitória Tourinho Dantas do Estado da Bahia⁷, “os fundos são, portanto, entes orçamentários compostos pelo produto da arrecadação dos já aludidos impostos federais, em decorrência de transferências constitucionais. Não decorrem, é bem de ver, da imposição dos Estados, mas constituem um instrumento político - constitucional de repartição do poder fiscal que viabiliza o pacto federativo.”

⁷ Parecer de 20 de maio de 2008, acessado em 17.05.2017, disponível em: http://www.pge.ba.gov.br/arquivos/File/TrabalhosRelevantes/2009/Maria_Vitoria_Tourinho_Dantas_Consulita_PPPS_Consultoria.pdf

Continua a il. Procuradora a afirmar:

A natureza da utilização do FPE é, em sua predominância, incondicional, ou seja, não se vincula a gastos específicos. É dizer, somente parte das transferências intergovernamentais (a exemplo dos 15% do FUNDEB) está vinculada a despesas específicas, por isso que o excedente está disponível em favor das preferências alocativas de cada estado federado.

(...)

As transferências são, destarte, receitas tributárias, não primárias. Mas não, evidentemente, impostos, não estando limitadas pela vedação do inciso IV, do art. 167.

Nesse sentido, não há que se falar em quaisquer óbices à vinculação das receitas advinda do FPE ao pagamento das despesas decorrentes da presente concessão patrocinada, já que as receitas desse fundo não são vinculadas.

Diante disso, temos que caberá à Concessionária a implantação do sistema de transporte VLT no Plano Piloto de Brasília, ligando o TAS-Terminal Asa Sul ao TAN-Terminal Asa Norte, passando pela via W3, e sua extensão até o Aeroporto JK, contemplando obras civis e sistemas operacionais; o fornecimento dos sistemas e dos veículos; a prestação dos serviços públicos de transporte urbano coletivo por VLT e sistema de ônibus complementar; e conservação, operação e manutenção da via permanente, estações, sistemas e veículos; a implantação de sistema de circulação complementar para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e 900, nos termos especificados em contrato.

Por sua vez, caberá ao Poder Concedente a abertura de conta vinculada, com propósito específico de servir ao presente contrato, onde deverão ser depositados os recursos provenientes do FPE suficientes para remunerar a presente concessão, durante toda a vigência contratual, com vistas a viabilizar o pagamento da contraprestação pecuniária mensal, referente à presente parceria público privada.

Outrossim, caberá ao Poder Concedente aportar recursos na presente PPP, conforme etapas efetivamente executadas, para remunerar parcela das obras e bens reversíveis.

Apesar do vultoso montante de recursos previstos para o aporte pelo Poder Concedente, insta salientar que existem linhas de crédito específicas e atrativas para o projetos como o ora desenvolvido, como, por exemplo, o Programa RETREM que financia a aquisição e reforma de material rodante, sistemas de sinalização, telecomunicações e controle, máquinas e equipamentos para sistemas de transporte público coletivo de caráter urbano sobre trilhos com o objetivo de melhorar a qualidade dos serviços prestados aos usuários.

Outrossim, o presente projeto viabilizará a criação de novos ativos ao Distrito Federal, junto aos Terminais Sul e Norte, que somam R\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de reais), que poderão ser utilizados no aporte de recursos públicos, conforme detalhado a seguir.

Junto aos terminais sul e norte encontramos grandes áreas vazias, verdadeiros terrenos baldios, que poderão ser ocupados com dignidade e, dessa forma, criarão lugares de maior valor urbano atendendo à população do Distrito Federal em vários aspectos.



TAN - Terminal Asa Norte

Dentre outros, citamos alguns dos aspectos positivos que embasam esta proposta:

- mais lugares para a moradia próximos às redes de transporte e às áreas centrais do DF,
- mais lugares de encontro e de atividades com a consequente e positiva atração de empregos,
- mais diversidade com a criação de tipologias diferentes que atendam a arranjos familiares também diferentes dos bairros onde se inserem.

No Terminal da Asa Sul, TAS já existe um terreno criado com uso restrito a



atividade de terminal rodoviário.

TAS - Terminal Asa Sul

Esse terreno poderá ter seu uso e gabarito alterados para se adaptar ao grande movimento de pessoas decorrente dos sistemas de transporte (metrô, VLT, BRT, ônibus) podendo ali ser construído um edifício para abrigar atividades de comércio e serviços totalmente integrados ao terminal existente. Um tipo de “shopping popular” adequado ao perfil dos usuários deste hub. A concessão desse terreno, após os necessários ajustes de parâmetros, poderá ser utilizada pelo GDF para cobrir parte dos investimentos necessários para esta PPP.

Também junto ao Terminal Asa Sul, TAS, poderão ser criados novos terrenos para abrigar o Centro de Controle e Operações do VLT e alguns outros com características semelhantes às dos terrenos do SMAS.

Tratam-se de terrenos de grande porte com ocupação limitada, altura máxima de 15 metros e uso comercial e institucional, que serão de grande utilidade para abrigar atividades de saúde ou educação além de comerciais e de serviços.

No Terminal da Asa Norte será possível a implantação de um conjunto de novos lotes que complementarão o setor ali existente e proporcionarão uma desejável integração com o Setor Noroeste.

Esse setor deverá abrigar preferencialmente edifícios com o uso misto para garantir a vitalidade e a mistura de funções desejáveis na cidade, com ocupação que forma uma malha de, no máximo, 200 metros entre ruas com terrenos que abrigarão edifícios com uso misto.

Os terrenos de tamanho variado deverão ter parâmetros urbanísticos semelhantes aos parâmetros dos lotes do Setor Noroeste. Uso misto, sendo que o uso residencial só poderá ocorrer em pavimentos diferentes do térreo, ocupação de no máximo 50% do terreno e altura máxima de 24 metros.

O Terminal Asa Norte - TAN, será um importante equipamento urbano dessa porção do Setor Noroeste, integrando-se completamente ao VLT e também ao Setor Noroeste e à Asa Norte através de linhas circulares de ônibus naqueles bairros.

Essa proposta de criação de novos lotes deverão ser discutidas e incorporadas ao PPCUB - Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, que se encontra em fase adiantada de preparação.

TAN - TERMINAL ASA NORTE

O Terminal de Integração Asa Norte – TAN será mais um ponto de integração sistemas do transporte urbano de passageiros, e funcionará como suporte aos volumes concentrados de transferência, dos sistemas de ônibus, BRT e VLT.

A edificação do Terminal Rodoviário (ver imagem) com dimensões de 150 x 20m, será construída paralela à rua e imediatamente em frente a última parada do VLT, de maneira a orientar o percurso do pedestre sem interferências e vencendo uma distancia curta entre uma e outra estações.

Com o objetivo de viabilizar o projeto, promover o desenvolvimento da região e proporcionar uma desejável ligação com o Setor Noroeste, será proposta a

implantação de um conjunto de novos lotes, de maneira a fortalecer as características urbanas da região.

A ocupação se dará a partir de uma malha projetada de do máximo 200 metros entre ruas e os lotes terão dimensões entre 2.800m² e 4.900m². Ao todo serão criados 42 lotes. Os terrenos de tamanho variado deverão ter parâmetros urbanísticos semelhantes aos parâmetros dos lotes do Setor Noroeste, com ocupação de no máximo 50% do terreno e altura máxima de 24 metros.

Os terrenos abrigarão edifícios de uso misto, devendo ser obrigatória a ocupação do pavimento térreo com atividades comerciais. O uso residencial só poderá ocorrer em pavimentos diferentes do térreo. O uso misto favorece o desenvolvimento das relações entre a urbanização, a sustentabilidade e as transformações sociais da cidade; o pavimento térreo, por sua vez, é projetado com lojas de maneira a possibilitar a tão desejada fachada ativa.

O uso misto favorece o desenvolvimento das relações entre a urbanização, a sustentabilidade e as transformações sociais da cidade. Monte-Mór (2015)⁸ afirma que a diversidade abre caminho para alternativas, para espaços de diferença, para construções socioespaciais derivadas das diferentes realidades culturais da população.

“Promover, garantir e fortalecer múltiplos modos de organização socioeconômica, diversidades étnicas, de raças, de gêneros, de crenças, de usos, de alimentos, enfim, de culturas, parece ser um princípio central para a construção da emancipação social com base no urbano-utopia[...]”
(MONTEMOR, 2015, p. 68)

O arquiteto Jan Gehl também avança no entendimento da importância da diversidade nas cidades. Para ele, deve-se ofertar espaços à diversidade, permitindo contato social direto entre os cidadãos. Gehl entende que a diversidade de atividades, de circulação ou locais permanência, incentiva o uso dos espaços públicos e que a função social da cidade como local de encontro deve ser reforçada. (GEHL, 2013)⁹

⁸ MONTE-MÓR, R. Urbanização, Sustentabilidade e desenvolvimento: complexidades e diversidades contemporâneas na produção do espaço urbano. In: MAGELA, G. (org); MONTE-MÓR, R. COSTA, H. **Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015, p.55-69

⁹ GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013

O pavimento térreo das novas construções deverá, obrigatoriamente, ser ocupado por atividades comerciais. Esta opção privilegia o pedestre, de maneira a possibilitar um espaço atrativo e funcional para a escala humana. Essas fachadas ativas devem constituir o limite entre os espaços público e privado de forma a obtermos ruas bem constituídas e que tragam consigo as qualidades urbanas que se busca obter.

O PPCUB, Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, conforme disposto na Lei Orgânica do Distrito Federal, encontra-se em fase adiantada de revisão e discussão. As medidas descritas nesta PPP serão propostas, como ações complementares para análise e verificação, de maneira a viabilizar a modelagem econômico-financeira do projeto.

TAS - TERMINAL ASA SUL

O Terminal de Integração Asa Sul – TAS será um “hub” de integração de sistemas do transporte urbano de passageiros, e funcionará como uma das estações intermodais principais da cidade, dentro da rede de transporte público, atendendo as linhas de ônibus, BRT e VLT, além do metrô.

*“Um hub de mobilidade é mais que uma apenas uma estação intermodal. Os hubs de mobilidade consistem nas estações intermodais principais e também nas áreas do seu entorno. (...) Eles são lugares de conectividade onde diferentes modos de transporte – do caminhar até as redes de alta capacidade – se unem perfeitamente e onde existe uma intensa concentração de trabalho, moradia, comércio, serviços e lazer.”
(Metrolinx, 2011, p. 04).¹⁰*

A edificação do Terminal Rodoviário Asa Sul, já existente em terreno com uso restrito a atividade “terminal rodoviário”, poderá ter seu uso e gabarito alterados para se adaptar às demandas decorridas do grande fluxo de usuários dos sistemas de transporte.

Estas edificações, totalmente integradas ao terminal existente, poderão ter atividades de apoio, comércio e serviços e contarão, por exemplo, com três prédios independentes e complementares, em ocupação sugerida conforme ilustrado nas

¹⁰ Metrolinx (Government of Ontario). The Big Move. Toronto: 2008.

imagens deste projeto. Os prédios deverão ser projetados e implantados em torno dos fortes eixos de circulação de veículos e de pedestres, que ligam a Estação VLT com o TAS e com a Estação do Metrô. Um “shopping popular” é, por exemplo, adequado ao perfil dos usuários deste hub.

Assim sendo, adota-se uma configuração capaz de atender corretamente os padrões de circulação de passageiros e veículos.

Outros terrenos, de grande porte - próximo ao Setor Policial, Lote 03, próximo ao Setor Policial, Lote 01 e os Lote 22 e Lote 22 A e Setor 08 do Setor Hípico - serão reestudados, de maneira a se ajustarem à ocupação prevista para o Centro de Controle e Operações do VLT e aos projetos de reformulação da malha viária previstos para os próximos anos.

Os novos terrenos, de tamanhos variados, deverão ter parâmetros urbanísticos semelhantes aos parâmetros dos lotes do SMAS – Setor de Múltiplas Atividades Sul, com ocupação máxima 40% e altura máxima de 15 metros. Serão de grande utilidade para abrigar atividades de saúde ou educação além de usos comerciais e de prestação de serviços à comunidade.

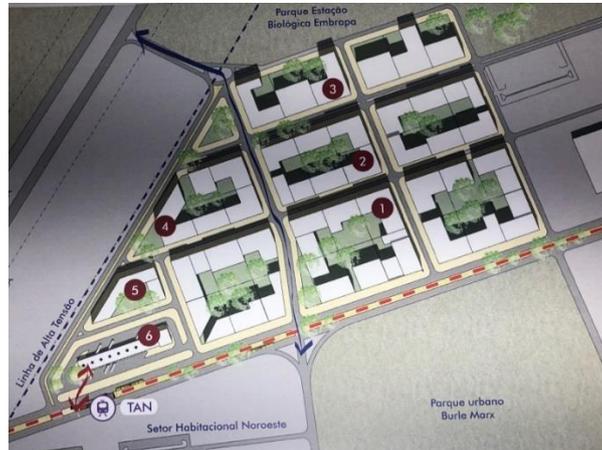
A concessão destes terrenos, após os necessários ajustes dos critérios e legislação urbanísticos, poderá ser utilizada pelo GDF para cobrir parte dos investimentos necessários para esta PPP.

Todo o sistema viário próximo ao Terminal Asa Sul deverá sofrer alterações para atender adequadamente o hub de transportes ali implantado acrescido de suas novas funções.

Ambas as áreas, tanto TAS como TAN, poderiam ser classificadas como “Áreas de Intervenção Urbana” (AIU), denominação utilizada no Plano Diretor Estratégico de Mobilidade da cidade de São Paulo, de 2002, que as definem como “áreas ao longo dos eixos das linhas de transporte coletivo e raios de influências das estações de trem e metrô, que tem o objetivo de promover intervenções urbanas que envolvem regularização fundiária, execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, implantação de equipamentos urbanos, criação de espaços de lazer e áreas verdes, unidades de conservação ambiental, etc. Para realizar tais intervenções

e efetivar o adensamento necessário, as AIU tem a disposição o aumento de potencial construtivo e do coeficiente de aproveitamento (art. 221 e 226)".¹¹

1 – TAN:



Número	Quantidade de lotes	Área(m2)	Total(m2)
1	16	4000	64000
2	17	2800	47600
3	6	4300	25800
4	2	3800	7600
5	1	4900	4900
TOTAL	42		149900

A Terracap em seu Edital 06/2019 de 28 de junho de 2019 ofertou alguns lotes no Setor Noroeste com características semelhantes aos lotes ora propostos:

DESTINAÇÃO: USO: COMERCIAL DE BENS E DE SERVIÇOS, COLETIVO E COMPLEMENTAR: RESIDENCIAL - HABITAÇÃO COLETIVA, NOS PAVIMENTOS ACIMA DO TÉRREO - EXCETO CONSULTA NA NGB.

7 (807159-4)	CLNW 04/05 LT C BRASÍLIA	900,00	2.286,00	2.286,00	6.290.000,00 314.500,00	10% de entrada e restante em até 180 meses
8 (807006-7)	CLNW 04/05 LT E BRASÍLIA	900,00	2.286,00	2.286,00	6.290.000,00 314.500,00	10% de entrada e restante em até 180 meses
9 (807017-2)	CLNW 06/07 LT E BRASÍLIA	900,00	2.286,00	2.286,00	6.290.000,00 314.500,00	10% de entrada e restante em até 180 meses

Tais lotes com destinação semelhante aos propostos tiveram seu valores mínimos fixados por aquela companhia em R\$ 2.751,53 por metro quadrado de potencial construtivo.

Aplicando-se este valor à área estimada neste estudo teremos:

¹¹ Lei Municipal 13.430 de 13 de setembro de 2002. Institui o Plano Diretor Estratégico e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo.

Área total de 149.900 m² x R\$ 2.751,53/m² = R\$ 412.454.347,00

Considerando-se que este valor estimado somente será obtido em 10 anos ou mais e que alguns dos lotes poderão ser direcionados para atividades públicas podemos aplicar um redutor de aproximadamente 25% o que nos leva a uma estimativa total de R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais).

2 – TAS:



Número	Quantidade de lotes	Área(m ²)	Total(m ²)
2	1	21000	21000
4	1	23000	23000
6	1	48000	48000
TOTAL	3		92000

A Terracap em seu Edital 06/2019 de 28 de junho de 2019 ofertou um lote no Setor de Múltiplas Atividades Sul - SMAS com características semelhantes aos lotes ora propostos:

DESTINAÇÃO: USO PRINCIPAL: COMERCIAL DO TIPO SUPERMERCADO/HIPERMERCADO. USO SECUNDÁRIO: COMÉRCIO DO TIPO SHOPPING CENTER/CENTRO COMERCIAL.

11 (468874-0)	SMAS TRECHO 03 LT 08 BRASÍLIA	72.848,29	116.557,26	116.557,26	108.810.000,00 5.440.500,00	10% de entrada e Restante em até 180 meses
------------------	----------------------------------	-----------	------------	------------	--------------------------------	--

Este lote com destinação semelhante aos propostos teve seu valor mínimo fixados por aquela companhia em R\$ 933,53 por metro quadrado de potencial construtivo. O potencial construtivo deste lote é de 1,6.

Aplicando-se este valor à área estimada neste estudo e o mesmo potencial utilizado pela Terracap teremos:

Área total de 92.000 m² x 1,6 = 147.200 m² x R\$ 933,53/m² = R\$ 137.415.616,00

Considerando-se que este valor estimado somente será obtido em 10 anos ou mais e que alguns dos lotes poderão ser direcionados para atividades públicas podemos aplicar um redutor de aproximadamente 25% o que nos leva a uma estimativa total de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais).

Com isso, podemos considerar que o presente projeto com a implantação de seus importantes terminais, tem a capacidade de gerar R\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de reais) em lotes.

Os valores gerados em lotes pelo presente projeto, deverão ser utilizados para como aporte na presente PPP.

6. CONTRATO DA PPP

6.1. MODALIDADE CONTRATUAL

A modalidade de delegação mais adequada à modelagem é a DBFMT (*Design-Build-Finance-Maintain-Transfer*) - Projetar, Construir, Financiar, Manter e Transferir. Corresponde à integração das quatro funções do parceiro privado e prevê, ao final do prazo de concessão, a transferência dos ativos ao Poder Concedente. Nesse modelo, o parceiro público oferece as referências das obras e serviços a serem ofertados e o concessionário incumbe-se da elaboração do projeto de engenharia, da construção, da viabilização de parte dos recursos e da manutenção do ativo, sendo certo que os riscos relativos a tais obrigações, que no presente caso se limitam à execução, disponibilidade e à manutenção, ficam concentrados no parceiro privado.

Em decorrência dessa modalidade de delegação, ficam com o parceiro público os riscos operacionais e de demanda não assumidos pelo concessionário.

6.2. PRAZO DA PPP

O prazo necessário para retorno dos investimentos feitos pelo parceiro privado, considerando as condições econômico/financeiras disponíveis e os riscos envolvidos no Projeto, será de 30 (vinte) anos.

O prazo da PPP começará a contar somente após a superação das condições específicas da Etapa Preliminar.

6.3. LICITAÇÃO: FORMA, MODALIDADE E TIPO

✓ Forma

A licitação deverá ocorrer em lote único, cujo vencedor será responsável pela execução das obras e dos serviços.

✓ Modalidade

A licitação deve ser na modalidade de concorrência, nos termos do artigo 10 da Lei Federal nº 11.079/04.

✓ Tipo

A licitação deve ser do tipo menor valor da contraprestação, conforme proposta econômica do licitante, resultante da fórmula constante do edital de licitação que abrange a melhor proposta para cada uma das fases do projeto.

7. PARÂMETROS DE DESEMPENHO TÉCNICOS E DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO

A SPE Concessionária receberá o pagamento pelos serviços prestados mensalmente, que será devido em pecúnia, conforme disposto no Contrato de PPP. O detalhamento dos serviços estão descritos no Caderno Técnico.

A Remuneração pecuniária paga pelo Poder Concedente, como dito, será variável, conforme o desempenho dos serviços prestados pela SPE Concessionária.

A remuneração variável terá duas funções: (i) incentivar o desempenho do parceiro privado, que será remunerado conforme seu nível de performance e (ii) equacionar a distribuição de riscos no Contrato de PPP.

Um verificador independente atestará mensalmente, por meio de relatório, todas as informações de desempenho, disponibilidade e outras obrigações contratuais para fins de apuração da contraprestação variável.

Caso não haja a contratação de verificador independente pelo Poder Concedente, os relatórios de aferição de desempenho serão produzidos pelo Metrô-DF, conforme os indicadores de desempenho previstos no contrato de PPP, para fins de cálculo da Remuneração dos Serviços.

Os Indicadores de Desempenho serão aferidos conforme detalhado no ANEXO III (Quadro de Indicadores de Desempenho).

Os indicadores sugeridos nos termos do contrato de PPP são frutos de uma avaliação criteriosa dos Serviços, de sua relevância e dos impactos decorrentes da qualidade na sua prestação, sendo adotado o critério de avaliação mensal.

8. PENALIDADES E SANÇÕES

INFRAÇÕES LEVES:		
Infração	Critério de Imposição da Sanção	
1	Não manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão.	Por item e por dia de constatação.
2	Empregado operacional em serviço estar sem uniforme completo ou o uniforme estar em condições inadequadas de asseio.	Por empregado em situação irregular e por dia de constatação.
3	Não executar os serviços de limpeza nas estações na periodicidade estabelecida	Por item não executado e por ocorrência.
4	Empregado operacional não portar crachá indicativo de suas funções.	Por empregado em situação irregular e por dia de constatação.
5	Parar irregularmente no ponto ou fora dele.	Por veículo e por ocorrência.
6	Utilizar na limpeza interna do veículo/estação substância que prejudique o conforto do usuário ou da tripulação	Por veículo/estação/terminal e por dia de constatação.
7	Trafegar com porta aberta.	Por veículo e por ocorrência
8	Fumar ou permitir que se fume dentro do veículo em operação ou dos terminais e estações.	Por ocorrência e veículo.
9	Permitir o transporte de volume que cause transtorno à movimentação dos passageiros e desconforto a qualquer um deles.	Por veículo e por ocorrência.
10	Manter o veículo no ponto de embarque com a porta fechada, impedindo o acesso de usuários	Por veículo e por ocorrência.
11	Permitir a atuação de vendedores, ambulantes ou mendicância no interior do	Por ocorrência e por dia de constatação.

	veículo e estações.	
12	Manter depósito de volumes, mercadorias ou resíduos, inclusive lixo, em áreas operacionais.	Por ocorrência e por dia de constatação.
13	Veículo iniciar operação no período matutino, observadas as condições meteorológicas e considerando-se as circunstâncias do sistema viário, com as seguintes não conformidades: assentos sujos ou molhados; piso sujo ou molhado; piso escorregadio; habitáculo sujo ou com a presença de insetos; carroçaria externa suja.	Por veículo e por dia de constatação
14	Veículo iniciar a operação no período matutino com qualquer uma das seguintes não conformidades: a) Porta danificada; b) Ausência de qualquer um dos espelhos internos; c) Corrimão de embarque ou desembarque solto e ou danificado (amassado ou com revestimento rasgado); d) Ausência de puxador ou separador de janela; e) Saída de emergência sem instrução de uso ou sem identificação; f) Banco solto ou danificado (rasgado ou estrutura quebrada); g) Balaustre solto ou ausente; h) Letreiro inoperante; i) Limpador de parabrisa inoperante ou ausente;	Por veículo, por evento e por dia de constatação (entendendo-se evento qualquer uma das não conformidades listadas nesse item)
15	Veículo trafegar no período noturno com lanternas de sinalização apagadas, ou luzes de salão apagadas.	Por veículo e por ocorrência.
16	Veículo em operação com letreiro inoperante, ou letreiro com denominação incorreta da linha, ou com letreiro sem iluminação.	Por veículo e por ocorrência.
17	Veículo trafegar no período diurno com faróis baixos apagados	Por veículo e por ocorrência.
18	Na operação da linha ou serviço complementar, deixar de cumprir até 10% das partidas desde que a frota utilizada	Por constatação.

	seja igual ou maior que a frota determinada pelo Poder Concedente.	
19	Afixar comunicação de interesse do usuário em local de difícil visualização	Por veículo/estação/terminal e por dia de constatação.

INFRAÇÕES LEVES OPERACIONALIZAÇÃO BILHETAGEM ELETRÔNICA:		
Infração	Critério de Imposição da Sanção	
20	Não enviar as informações exigidas e no prazo especificado	A cada infração ocorrida.
21	Não emitir o recibo de venda dos bilhetes ou créditos eletrônicos.	Por cliente atendido
22	Empregar pessoal destreinado, inabilitado ou inidôneo para as atividades de atendimento do usuário.	Por ocorrência constatada.

INFRAÇÕES MÉDIAS:		
Infração	Critério de Imposição da Sanção	
23	Deixar de disponibilizar ou não operar serviço de achados e perdidos.	Por dia de constatação.
24	Não executar serviços, programas de gestão e treinamento de seus empregados.	Por dia de constatação.
25	Não informar no prazo de vinte e quatro horas, sobre toda e qualquer ocorrência não rotineira	Por ocorrência não informada.
26	Não zelar pela proteção ao meio ambiente, no que lhe compete.	Por ocorrência e por dia de constatação.
27	Não fornecer ao METRÔ/DF, nos prazos solicitados, todos e quaisquer documentos e informações pertinentes ao objeto da concessão.	Por documento ou informação e por dia de constatação.
28	Não fornecer os elementos e informações que deverão ser encaminhadas na forma e periodicidade fixados.	Por dia de constatação.
29	Não indicar preposto.	Por dia de constatação.

30	Deixar de comunicar o METRÔ/DF no prazo de 15 (quinze) dias após homologação dos fatos, eventuais alterações de cláusulas de seu estatuto ou contrato social, ocorridas durante a vigência da concessão.	Por alteração e por dia de constatação.
31	Utilizar cartazes, letreiros ou qualquer forma de publicidade em veículo ou estação, em desconformidade com as instruções do METRÔ/DF.	Por ocorrência e por dia de constatação.
32	Deixar de cumprir os prazos de correção de falhas em estação ou viário exclusivo.	Por falha e por dia de constatação.
33	Deixar de comunicar em 24 (vinte e quatro) horas o METRÔ/DF, acidente sem vítima e suas causas.	Por ocorrência e por dia de constatação.
34	Permitir ou executar serviços de manutenção, limpeza em locais e instalações não autorizadas pelo METRÔ/DF ou com passageiros a bordo.	Por veículo e por ocorrência.
35	Parar ou trafegar em velocidade superior a permitida na via.	Por veículo e por ocorrência.
36	Transportar passageiros além do limite permitidos pelo METRÔ/DF ou transportar pingente.	Por veículo e por ocorrência.
37	Não atender ao sinal de parada, dado com antecedência razoável ou recusar passageiros nos pontos de parada não estando lotado o veículo.	Por veículo e por dia de constatação.
38	Não atender de forma adequada o público em geral e os usuários, em particular, ou não responder pelo correto comportamento e eficiência de seus empregados e agentes, ou manter funcionário com comportamento inadequado no cumprimento do serviço ou no atendimento à usuários, ou manter empregado cujo afastamento tenha sido exigido pelo METRÔ/DF.	Por recurso não disponível.
39	Não elaborar e implementar esquemas de atendimento a situações de emergência, deixando de manter disponíveis, para tanto, recursos humanos e materiais.	Por veículo e por dia de constatação.
40	Estacionar veículo para guarda ou pernoite em local não autorizado pelo METRÔ/DF.	Por veículo e por dia de constatação.
41	Veículo iniciar a operação com qualquer uma das seguintes não conformidades:	Extintor ausente ou descarregado está inserido nas falhas graves e prevê a

	buzina inoperante; corrimão de embarque ou desembarque ausente; piso solto ou liso; banco ausente; farol baixo ou alto inoperante; qualquer uma das setas inoperante; extintor de incêndio ou danificado ou vencido ou fora das especificações; janela com vidro ausente; lanterna dianteira ou traseira inoperantes; luz vigia dianteira ou traseira inoperante; ar condicionado inoperante, degrau dianteiro ou traseiro danificado, elevador/rampa para cadeirante danificado, inoperante ou fora das especificações.	retirada de circulação do veículo.
42	Não implementar no prazo previsto o Padrão de Comunicação Visual em toda a frota.	Por veículo ou por estação / terminal e por dia de constatação.
43	Não adequar a frota aos procedimentos de operação e manutenção.	Por veículo não adequado e por dia de constatação.
44	Não responder nos prazos determinados as notificações da Central de Atendimento ao Cliente e Ouvidoria do METRÔ/DF.	Por notificação não respondida e por dia de constatação.
45	Não disponibilizar ao METRÔ/DF as reclamações e sugestões recebidas na Central de Relacionamento com o Cliente da Concessionária.	Por dia de constatação.
46	Transportar passageiro sem o pagamento da tarifa, ressalvada a exceção dos passageiros beneficiados na legislação pertinente.	Por veículo e por ocorrência.
47	Operar veículo com passageiro sentado no painel.	Por veículo e por ocorrência.
48	Condutor falando ou manipulando qualquer aparelho de comunicação ou utilizando fone de ouvido com o veículo em movimento, exceto equipamento de comunicação com o CCO.	Por veículo e por ocorrência.
49	Motorista/Tripulação não capacitado a operar equipamento tipo elevador ou rampa para portadores de mobilidade reduzida.	Por veículo e por dia de constatação.

INFRAÇÕES MÉDIAS NA OPERACIONALIZAÇÃO DA BILHETAGEM ELETRÔNICA E DO SISTEMA AUTOMATIZADO DE CONTROLE DE OFERTA E	
---	--

MONITORAMENTO:		
Infração		Critério de Imposição da Sanção
50	Iniciar a operacionalização sem que os sistemas de bilhetagem e controle de oferta e monitoramento estejam em funcionamento, adequado ao estabelecido e autorizados pelo METRÔ/DF.	Por ocorrência constatada.
51	Não dar solução às reclamações feitas pelos usuários, quanto aos seus serviços de comercialização ou de seus credenciados.	Por reclamação não solucionada.
52	Veicular campanha publicitária e/ou propaganda relativa à distribuição de bilhetes ou créditos eletrônicos, sem prévia autorização do METRÔ/DF.	Por ocorrência constatada.
53	Operacionalizar lojas não expressamente autorizados pelo METRÔ/DF.	Por ocorrência constatada.
54	Não manter a estrutura do sistema de distribuição de bilhetes ou créditos eletrônicos nos níveis aceitáveis, de modo a causar queda na qualidade dos serviços prestados.	Por ocorrência constatada.
55	Recusar-se a efetuar trocas de bilhetes ou créditos eletrônicos aos usuários, conforme determinação do METRÔ/DF	Por ocorrência constatada.
56	Não disponibilizar os documentos de comercialização e nos postos de vendas, espaço específico para constar telefone e o endereço eletrônico do METRÔ/DF, para possibilitar o registro das informações.	Por ocorrência constatada.

INFRAÇÕES GRAVES:		
Infração		Critério de Imposição da Sanção
57	Negar-se a receber documentos ou tomar ciência dos mesmos quando encaminhados ou apresentados pelo Poder Concedente.	Por ocorrência e por dia de constatação.
58	Deixar de implantar a Central de Operação no prazo previsto.	Por dia de constatação.
59	Deixar de implantar a Central de Relacionamento com o Cliente no prazo previsto.	Por dia de constatação.

60	Deixar de executar a manutenção preventiva da infraestrutura implantada e a ser implantada, de acordo com os padrões e especificações definidos pelo METRÔ/DF.	Por item não verificado.
61	Deixar de executar a manutenção corretiva da infraestrutura implantada e a ser implantada, de acordo com os padrões e especificações definidos pelo METRÔ/DF.	Por falha não sanada nos prazos definidos.
62	Não executar a manutenção preventiva do viário construído especificamente para uso da Concessionária, de acordo com os padrões e especificações definidos pelo METRÔ/DF.	Por item não verificado.
63	Deixar de executar a manutenção corretiva do viário construído especificamente para uso da Concessionária, de acordo com os padrões e especificações definidos pelo METRÔ/DF.	Por falha não sanada nos prazos definidos.
64	Explorar comércio nas áreas das Estações não aprovado e sem autorização do METRÔ/DF.	Por ponto comercial explorado não aprovado e por dia de constatação.
65	Deixar de executar os serviços, controles e atividades relativos à concessão, com zelo, diligência e economia, não utilizando a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas, desrespeitando as regras e procedimentos estabelecidos pelo METRÔ/DF.	Por ocorrência e por dia de constatação.
66	Deixar de apresentar anualmente os documentos de regularidade relativos à Seguridade Social (CND) e ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), bem como da regularidade para com as Fazendas Federal, Estadual e Municipal.	Por certidão não apresentada e por dia de atraso.
67	Deixar de cumprir as determinações legais relativas à legislação trabalhista, previdenciária, de segurança e medicina do trabalho em relação aos seus empregados.	Por empregado em situação irregular e por dia de constatação.
68	Não dispor de equipamentos, acessórios, recursos humanos e materiais, para a perfeita execução dos serviços.	Por recurso indisponível e por dia de constatação.
69	Não adotar providências necessárias à garantia do patrimônio público e à	Por ocorrência e por dia de constatação.

	segurança no transporte dos usuários.	
70	Não responder perante o METRÔ/DF e terceiros, por todos os atos e eventos de sua competência.	Por ocorrência e por dia de constatação.
71	Não acatar medidas determinadas pelos responsáveis investidos de autoridade, em caso de acidentes ou situações anormais à rotina.	Por ocorrência.
72	Não responder pelo pagamento dos impostos, taxas e outras contribuições ou pelo não pagamento das contas de consumo de energia elétrica e água e esgoto das estações.	Por pagamento e por dia de constatação.
73	Não responder por eventuais desidias e faltas quanto às obrigações decorrentes da concessão, nos termos estabelecidos no contrato.	Por ocorrência e por dia de constatação.
74	Deixar de contratar ou manter atualizadas, às suas expensas, apólices de seguro para cobertura total de roubo, incêndio, raio, explosão, vendaval, descargas atmosféricas, acidentes e danos a terceiros, de Estação, a favor e de acordo com os valores de mercado previamente aprovados pelo METRÔ/DF.	Por dia de constatação.
75	Deixar de comunicar em 24 (vinte e quatro) horas o METRÔ/DF, acidente com vítima e suas causas.	Por ocorrência e por dia de constatação.
76	Não informar ou induzir o usuário a erro sobre as condições de prestação do serviço.	Por ocorrência e por dia de constatação.
77	Recusar injustificadamente o recebimento de passes escolares ou Vale Transporte ou bilhetes de integração, quando for o caso.	Por veículo e por ocorrência.
78	Recusar ou dificultar o embarque de passageiros com direito a gratuidade.	Por veículo e por ocorrência.
79	Não integrar os serviços quando determinado pelo Poder Concedente.	Por veículo utilizado na operação dos serviços não integrados e por dia de constatação.
80	Não acionar todos os recursos à sua disposição, deixando de garantir a fluidez do tráfego e o padrão adequado do serviço concedido.	Por recurso não acionado e por dia de constatação.
81	Não divulgar adequadamente, ao público em geral e ao usuário em particular, a adoção de esquemas especiais de	Por dia de constatação.

	circulação quando da ocorrência de situações excepcionais.	
82	Pela inadequada ou deficiente prestação de serviços, conforme normas, critérios indicadores e parâmetros definidores da qualidade dos serviços	Por ocorrência e por dia de constatação.
83	Não permitir, obstruir ou dificultar a ação de fiscalização e a realização de auditorias.	Por dia de constatação.
84	Desacatar o Agente Fiscal, membro da Comissão de Transportes ou qualquer autoridade do Poder Concedente.	Por ocorrência.
85	Não favorecer o embarque e desembarque de criança, gestante, idoso e deficiente físico.	Por ocorrência e por veículo.
86	Permitir o embarque de passageiro conduzindo combustível, material nocivo à saúde ou animal, exceto cão de guia para deficientes visuais.	Por veículo/estação/terminal e por ocorrência.
87	Não permitir o embarque de cão guia para deficientes visuais.	Por veículo e por ocorrência.
88	Negar troco a passageiro.	Por veículo e por ocorrência.
89	Não prestar esclarecimento aos Agentes Fiscais em matéria de serviço.	Por ocorrência.
90	Omitir socorro a passageiro no caso de acidente.	Por veículo e por dia de constatação.
91	Na operação for constatado quantidade de viagens a menor, com frota utilizada inferior a estabelecida pelo Poder Concedente.	Por constatação.
92	Nas linhas integradas, não aceitar bilhetes de integração.	Por dia de constatação.
93	Veículo em operação com qualquer uma das seguintes não conformidades: porta ausente ou inoperante; limpador de para-brisa inoperante ou ausente ou quebrado; conjunto de farol baixo ou alto inoperante; conjunto de luzes de freio esquerda e direita inoperante; saída de emergência ausente ou danificada; para-brisa ausente; vidro traseiro faltante ou quebrado; extintor ausente ou descarregado.	Por veículo e por dia de constatação com a imposição da penalidade de apreensão do veículo.
94	Por inadimplemento parcial do contrato.	Por dia de constatação.

95	Obstruir ou dificultar o transporte de Agente Fiscal ou membro da Comissão de Transportes.	Por ocorrência e por veículo.
96	Deixar de executar a primeira ou a última viagem da linha.	Por constatação.
97	Empregar nos veículos, acessórios, tecnologias e equipamentos nos serviços sem prévia inspeção e aprovação do METRÔ/DF.	Por veículo e por dia de constatação.
98	Não fazer ou interromper a viagem, sem justa causa.	Por veículo e por dia de constatação.
99	Não disponibilizar quadro de pessoal para realização de treinamentos quando solicitado pelo Poder Concedente	Por ocorrência constatada
100	Pelo não cumprimento da realização do treinamento previsto no quadro disponibilizado pela Concessionária quando solicitado pelo Poder Concedente	Por ocorrência constatada
101	Deixar de cumprir resolução, portaria e norma das autoridades competentes do Poder Concedente ou determinação de Agente Fiscal ou do METRÔ/DF, em matéria de serviço.	Por ocorrência e por dia de constatação.
102	Transmitir informações do sistema de controle de oferta e monitoramento, via sistema de integração, com intervalo maior que 30 segundos.	A cada transmissão com intervalo maior que 30 segundos da transmissão anterior

INFRAÇÕES GRAVES NA OPERACIONALIZAÇÃO DA BILHETAGEM ELETRÔNICA E SISTEMA AUTOMATIZADO DE CONTROLE DE OFERTA E MONITORAMENTO:		
Infração	Critério de Imposição da Sanção	
103	Negar-se a enviar a documentação exigida, quando o METRÔ/DF solicitá-la fora de sua periodicidade.	A cada dia de atraso em relação à data estipulada para entrega.
104	Permitir que as informações confidenciais relativas ao sistema de bilhetagem venham a ser de conhecimento de terceiros não autorizados.	Por ocorrência constatada.
105	Recusar-se a prestar esclarecimentos ou informações à equipe de fiscalização / auditoria própria ou contratada do METRÔ/DF.	Por ocorrência constatada.

106	Não atender prontamente as reclamações, exigências ou observações da equipe de fiscalização do METRÔ/DF.	Por ocorrência constatada.
107	Não permitir o acesso aos locais e aos sistemas da equipe de fiscalização / auditoria própria ou contratada do METRÔ/DF às suas dependências.	Por ocorrência constatada.
108	Emitir/distribuir bilhetes ou créditos eletrônicos não expressamente autorizados pelo METRÔ/DF.	A cada infração ocorrida.
109	Não cumprir determinação do METRÔ/DF no processo de operacionalização dos créditos eletrônicos.	A cada infração ocorrida.
110	Manter bilheterias atendendo ao público em horário inferior ao de funcionamento do respectivo terminal ou em quantidade insuficiente a demanda constatada.	Por ocorrência constatada
111	Paralisar os serviços de distribuição de bilhetes ou créditos eletrônicos.	A cada período superior a 3 horas de paralisação.
112	Apresentar documentação ou sistema de controle de estoque cujo saldo seja divergente dos saldos físicos ou eletrônicos apurados em procedimento de fiscalização / auditoria realizada pela equipe designada pelo METRÔ/DF.	Por ocorrência constatada
113	Vincular a distribuição de bilhetes ou créditos eletrônicos aos usuários a cobrança de taxas de qualquer natureza, sem anuência do METRÔ/DF.	Por ocorrência constatada
114	Manter loja ou local de venda desabastecido de bilhete ou créditos eletrônicos.	Por local e por dia de desabastecimento.
115	Transmitir informações do sistema de controle de oferta e monitoramento, via sistema de integração, com informações não condizentes com a operação real.	A cada transmissão com informações incorretas
116	Operar com o sistema de controle de oferta e monitoramento com dados cadastrais divergentes do sistema de monitoramento do METRÔ/DF ou da Ordem de Serviço Operacional.	Por ocorrência constatada
117	Manter visor de validadores da Bilhetagem Eletrônica sem condições de visualização pelos passageiros ou posicionados de modo a dificultar a visualização quanto à tarifa cobrada	Por equipamento/veículo e por dia de constatação

118	Liberar frota, total ou parcial, com versão de software desatualizada, impedindo a cobrança correta e/ou impossibilitando o usuário de pagar a tarifa com o cartão eletrônico	Por equipamento/veículo e por dia de constatação
------------	---	--

INFRAÇÕES GRAVÍSSIMAS:		
Infração	Critério de Imposição da Sanção	
119	Deixar de adquirir, implantar ou gerir os sistemas e equipamentos automatizados de controle da oferta de frota, CCO - Central de Controle Operacional.	Por equipamento / sistema não adquirido e por dia de constatação.
120	Operar as Estações em desacordo com os padrões e especificações definidos.	Por procedimento não realizado e por dia de constatação.
121	Obstruir ou não conceder amplo acesso aos serviços não delegados.	Por dia de constatação.
122	Promover a alteração do contrato social ou do contrato de constituição do consórcio sem prévia anuência do Poder Concedente.	Por dia de constatação.
123	Fornecer informação relativa aos aspectos do presente termo a terceiros, inclusive de meios de publicidade, sem prévia autorização por escrito do METRÔ/DF.	Por informação e por dia de constatação.
124	Cobrar tarifa diversa da autorizada.	Por veículo e por ocorrência.
125	Deixar de cumprir a proposta apresentada na Metodologia de Execução, relativa aos níveis de conforto ou com referência a acessibilidade dos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida.	Por veículo, resultante da diferença entre o proposto na Metodologia de Execução e o efetivamente cadastrado e por dia de constatação.
126	Falsificar ou utilizar documento falso em informação ao Agente Fiscal ou ao Poder Concedente.	Por ocorrência e por dia de constatação.
127	Paralisar parte ou o conjunto das linhas ou seus serviços complementares, sem justificativa ou concorrer para tanto.	Por serviço paralisado e por dia de constatação.
128	Utilizar veículo cujas características tenham sido alteradas, sem submetê-lo a inspeção por parte dos órgãos competentes e do METRÔ/DF.	Por veículo e por dia de constatação, com a imposição da penalidade de apreensão do veículo.
129	Utilizar, na operação, veículo que, após sinistro grave, não tenha sido submetido à nova inspeção técnica veicular pelo	Por veículo e por dia de constatação, com a imposição da penalidade de

	METRÔ/DF.	apreensão do veículo.
130	Utilizar, na operação, veículo que tenha sido reprovado em inspeção técnica veicular do METRÔ/DF.	Por veículo e por dia de constatação, com a imposição da penalidade de apreensão do veículo.
131	Deixar de cumprir a proposta relativa à idade média da frota conforme Metodologia de Execução.	Por constatação.
132	Deixar de manter por período mínimo de 40 (quarenta) dias as imagens captadas pelo CFTV ou MVC.	Por dia de constatação.
133	Entregar a condução do veículo leve sobre trilhos em operação à pessoa sem a habilitação específica	Por ocorrência e por dia de constatação.

	CONSTITUEM-SE INFRAÇÕES CLASSIFICADAS COMO GRAVÍSSIMAS, COM SANÇÕES APLICADAS A CONCESSIONÁRIA NA OPERACIONALIZAÇÃO DA BILHETAGEM ELETRÔNICA E SISTEMA AUTOMATIZADO DE CONTROLE DE OFERTA E MONITORAMENTO:	
	Infração	Critério de Imposição da Sanção
134	Emitir/distribuir bilhetes ou créditos eletrônicos sem autorização do METRÔ/DF.	A cada ocorrência constatada, 400 tarifas da primeira faixa da grade tarifária.
135	Não instalar e manter, em local determinado pelo METRÔ/DF, equipamentos e sistema que permitam a autorização da emissão dos créditos eletrônicos de forma segura, automática e sincronizada em tempo real com o Sistema Central da Bilhetagem Eletrônica.	Por ocorrência constatada.
136	Não apresentar e manter os seguros e processos de segurança descritos no Anexo Sistema de Arrecadação e Controle (Bilhetagem Eletrônica - SBE).	Por ocorrência constatada
137	Não submeter à prévia análise do METRÔ/DF as propostas técnicas elaboradas pelos fabricantes e fornecedores dos equipamentos e softwares componentes da Bilhetagem Eletrônica.	Por ocorrência constatada.
138	Elaborar ou alterar os sistemas da Bilhetagem Eletrônica sem o	Por ocorrência constatada.

	monitoramento e autorização do METRÔ/DF.	
139	Não permitir o METRÔ/DF realizar o monitoramento de toda a implantação da Bilhetagem Eletrônica.	Por dia de implantação.
140	Implementar e efetivar o Sistema de Bilhetagem Eletrônica sem autorização expressa do METRÔ/DF.	Por dia de implementação.
141	Não cumprir o cronograma de cada fase da implantação da Bilhetagem Eletrônica.	Por dia de atraso.
142	Deixar de gerir, confeccionar, armazenar, transportar, comercializar, arrecadar ou remir o Vale Transporte, Passe Escolar e demais títulos de transporte, se permitido pelo METRÔ/DF, em conformidade com as especificações e padrões definidos pelo Poder Concedente	Por dia de constatação.

9. CRITÉRIOS, MEIOS E METODOLOGIA PARA REEQUILÍBRIO ECONÔMICO E FINANCEIRO

As Partes terão direito ao Reequilíbrio Econômico-Financeiro - REEF do Contrato nos seguintes casos:

1. **“REEF para efetivação da Alocação de Riscos”**: Sempre que um evento gravoso cujo risco é contratualmente ou legalmente alocado como responsabilidade de determinada parte (“Parte Reclamada”) concretizar-se em desfavor da outra parte (“Parte Reclamante”), em decorrência do CONTRATO.
2. **“REEF por Alteração Contratual”**: Sempre que houver alteração no Contrato (“Alteração Contratual”) para (a) inclusão ou supressão de investimentos ou (b) inclusão, alteração ou supressão de escopo do Contrato que impacte custos e/ou receitas.

REEF para efetivação da alocação de riscos

O REEF para Efetivação da Alocação de Riscos tem por objetivo compensar a Parte Reclamante pela ocorrência de evento cujo risco é atribuído pela lei ou pelo Contrato à Parte Reclamada (“Evento Causador do Desequilíbrio”), de modo a evitar

que o Evento Causador do Desequilíbrio impacte negativamente as condições econômicas e financeiras do Contrato para a Parte Reclamante.

O REEF para Efetivação da Alocação de Riscos será realizado utilizando a planilha com as projeções financeiras relativas da Concessionária para mensuração do desequilíbrio econômico-financeiro e sua recomposição, preservando-se sempre o benefício econômico-financeiro do Contrato para a Parte Reclamante.

O dimensionamento do desequilíbrio do Contrato será aferido pela apuração das consequências do Evento Causador do Desequilíbrio na Planilha das Projeções Financeiras.

O REEF poderá ser realizada mediante:

- Revisão do QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO.
- Alteração do cronograma.
- Alteração do prazo contratual global.
- Indenização entre as PARTES.
- Combinação dos mecanismos anteriores.
- Outros meios legalmente adotados pelas PARTES.

O REEF por eventos que constituam álea econômica extraordinária e/ou extracontratual será realizada respeitando-se o artigo 65, inciso II, alínea “d”, da Lei Federal 8.666/93, observada a Matriz de Riscos. (ANEXO II)

Para tanto, o Poder Concedente e/ou a Concessionária, no prazo máximo de 1 (um) ano da ocorrência do Evento Causador do Desequilíbrio, deverá(ão) apresentar ao Poder Concedente o pleito de REEF, por meio de requerimento que apontará:

- a. O Evento Causador do Desequilíbrio;
- b. A disposição contratual ou legal na qual se apoia o pleito de REEF;
- c. Os impactos do Evento Causador do Desequilíbrio na Planilha das Projeções Financeiras;

- d. Os critérios e premissas para mensuração dos impactos do Evento Causador do Desequilíbrio à Parte Reclamante;
- e. Sugestão sobre a forma de REEF a ser aplicada;
- f. Planilha das Projeções Financeiras já ajustada para a REEF em decorrência do Evento Causador do Desequilíbrio, considerando, para tanto, o impacto do Evento Causador do Desequilíbrio na Parte Reclamante e a forma de efetivação da REEF sugerida.

O Poder Concedente concederá prazo de 60 (sessenta) dias para que a outra Parte se pronuncie sobre o pleito de REEF apresentado.

O Poder Concedente poderá, mediante solicitação da outra Partes, conceder prazo adicional para apresentação de estudos, laudos e relatórios necessários à decisão do pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

O Poder Concedente poderá realizar os estudos e diligências que entender cabíveis para decisão do pleito de REEF.

O Poder Concedente analisará o pleito de REEF e tomará decisão no prazo máximo de 60 (sessenta) dias contados do recebimento de todos os documentos necessários para a decisão do pleito, ressalvada a hipótese, devidamente justificada por escrito, em que seja necessária a prorrogação para complementação da instrução por mais 30 (trinta) dias adicionais, sendo certo que novas prorrogações somente serão possíveis mediante prévio acordo entre as Partes.

Se a Concessionária concordar com a decisão emitida pelo Poder Concedente, a Planilha das Projeções Financeiras será ajustada para manter a taxa interna de retorno do projeto originalmente estimada na Planilha das Projeções Financeiras, utilizando, para tanto, os critérios para REEF previstos na sua decisão.

Se qualquer das Partes não concordar com a decisão, poderá ser invocado o Mecanismo Amigável de Solução de Conflitos e a Arbitragem, observadas as regras do Contrato.

No caso se inércia das Partes, a decisão do Poder Concedente sobre o pleito de REEF se tornará vinculante para as Partes.

Se o Poder Concedente não emitir a decisão sobre o pleito de REEF no prazo previsto, qualquer das Partes poderá invocar o Mecanismo Amigável de Solução de Conflitos e a Arbitragem, observadas as regras do Contrato, para solução do pleito de REEF, caso em que: (a) eventual decisão do Poder Concedente para o pleito de REEF adotada após a invocação desses procedimentos não será vinculante para as Partes; (b) somente a decisão amigável ou da arbitragem sobre o pleito de REEF será vinculante para as Partes.

Após a decisão final sobre o pleito de REEF, o Poder Concedente - ou o Tribunal Arbitral, quando for o caso - realizará o ajuste na Planilha das Projeções Financeiras e assinatura do aditivo contratual para efetivação da REEF. A Planilha das Projeções Financeiras ajustada após REEF será acostada ao Contrato como Anexo do aditivo e se tornará documento vinculante para mensuração e efetivação da REEF a partir da data de assinatura do aditivo contratual.

REEF por Alteração Contratual

Quando houver necessidade de se promover Alteração Contratual, a REEF por Alteração Contratual será realizada de acordo com parâmetros financeiros a serem definidos em negociação entre o Poder Concedente e a Concessionária.

Caso a Parte Requerente tiver intenção de promover Alteração Contratual, deverá apresentar à outra parte (“Parte Requerida”) o respectivo Projeto Referencial, que deverá contemplar todos os elementos necessários para a tomada de decisão das Partes sobre a Alteração Contratual, considerando, quando necessário, inclusive os aspectos de viabilidade técnica, econômica, financeira e jurídica da Alteração Contratual.

Se a Parte Requerida entender que a realização da Alteração Contratual é de interesse de ambas as Partes, as Partes poderão, antes da realização do Projeto Referencial, definir a forma de rateio dos custos para a sua elaboração.

O Projeto Referencial será utilizado pelas Partes para estabelecer o objeto e os contornos da Alteração Contratual, os custos de investimento e operacionais estimados, as receitas estimadas, as premissas financeiras, tributos e encargos a serem utilizados na modelagem e a alocação de riscos entre as Partes, se for diversa da já prevista no Contrato.

O Projeto Referencial será também utilizado para definir a forma e os valores do Reequilíbrio por Alteração de Escopo e/ou Investimentos.

A versão final do Projeto Referencial aprovado pelas Partes deverá ser representada por Projeções Financeiras relativas à Alteração Contratual (“Projeções Financeiras da Alteração Contratual”).

Após a assinatura do aditivo contratual relativo à Alteração Contratual, caso ocorra hipótese de REEF para Efetivação da Alocação de Riscos, a Planilha das Projeções Financeiras da Alteração Contratual será utilizada a fim de efetivar a REEF para Efetivação da Alocação de Riscos em decorrência da referida Alteração Contratual.

É facultado à Parte Requerida declinar, fundamentadamente, a solicitação de Alteração Contratual ou até a aprovação pelas Partes da versão final do Projeto Referencial e/ou da forma de efetivação da REEF.

O REEF será sempre realizado por meio da assinatura de aditivo contratual.

10. MATRIZ DE RISCO

A Matriz de Riscos constitui a análise de eventos, impactos, avaliação das probabilidades destes se concretizarem e bem como a sua mitigação.

Considerada a variedade de riscos aos quais as concessões estão sujeitas, é fundamental a concepção de mecanismos de controle eficazes que minimizem a exposição aos riscos, salvaguardem os ativos e aumentem a exatidão e fidedignidade das informações com maior qualidade e confiabilidade.

A avaliação de riscos permite identificar, entre outros pontos importantes: ameaças à realização dos objetivos; protege o capital investido; conhece as vulnerabilidades; evita perdas financeiras e avalia a probabilidade das ameaças se materializarem (os potenciais riscos tornarem-se perdas efetivas) e preveni-los, minimizá-los ou eliminá-los.

Trata-se de importante ferramenta para consolidação dos riscos envolvidos nas concessões, bem como sua mensuração e tratamento.

A Matriz de Riscos encontra-se em anexo. (ANEXO II)

11. PROPOSTA DAS GARANTIAS A SEREM OFERECIDAS PELAS PARTES

No âmbito de uma PPP regulamentada pela Lei 11.079/2004, é possível afirmar que cabe ao parceiro privado arcar com todas as obrigações relacionadas à prestação dos serviços contratados, enquanto ao parceiro público é atribuída a obrigação de pagamento da contraprestação devida ao parceiro privado em contrapartida à prestação dos serviços/obras relacionados ao projeto.

Para que a parceria produza resultados positivos, ambas as partes devem se resguardar da incapacidade (ou inadimplência) do seu parceiro, adotando medidas de alocação e compartilhamento de riscos, bem como medidas mitigadoras do impacto do eventual inadimplemento de qualquer das partes face as suas respectivas obrigações na parceria.

Assim, para se resguardar da incapacidade do parceiro privado, a Administração Pública, por exemplo, submete o edital do projeto à concorrência pública, nos termos do artigo 10 e seguintes da Lei das PPPs, veiculando regras de seleção de um parceiro privado que, ao menos em tese, seja capaz técnica e financeiramente de executar o projeto pelo menor custo para a Administração Pública.

Ao promover uma licitação para selecionar a melhor proposta, a Administração espera mitigar os riscos de descumprimento de suas obrigações pelo parceiro privado, nas fases de implantação, operação e manutenção do projeto.

Todavia, mesmo selecionando bem o parceiro privado, permanece o risco de que ele venha a inadimplir suas obrigações após a efetivação de sua contratação. Para mitigar esse risco, a Administração exige que o Parceiro Privado preste garantias de execução, exigidas nos termos do inciso VIII do artigo 5º da Lei das PPPs, cuja cobertura deve ser suficiente para resguardar a Administração Pública dos riscos e ônus próprios do empreendimento.

O Parceiro Privado, por sua vez, para ter interesse no projeto e apresentar proposta na licitação, também precisa estar resguardado do inadimplemento do Parceiro Público. Para ele, o pior que poderia lhe acontecer no âmbito da parceria seria o Parceiro Público deixar de lhe pagar a contraprestação pactuada no Contrato de Concessão. Sem esta contraprestação, em geral, não há como manter os investimentos e a prestação dos serviços. A inadimplência do Parceiro Público pode

causar a paralisação dos serviços, gerando prejuízos para todos os beneficiários de tais serviços, ou seja, a população na maioria das vezes.

Caso o Parceiro Público venha a se tornar inadimplente, para que o Parceiro Privado não tenha que se submeter ao complicado e moroso sistema dos precatórios previsto no artigo 100 da Constituição Federal, a Lei das PPPs previu no seu artigo 8º alternativas de garantias para assegurar a execução das obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contratos de parceria público-privada, exemplificadamente:

- (i) vinculação de receitas;
- (ii) instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei;
- (iii) contratação de seguro-garantia com as companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público;
- (iv) garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam controladas pelo Poder Público;
- (v) garantias prestadas por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade; e
- (vi) outros mecanismos admitidos em lei.

Para o presente projeto, como é cediço, caberá ao parceiro privado a implantação do sistema de transporte VLT no Plano Piloto de Brasília, ligando o TAS-Terminal Asa Sul ao TAN-Terminal Asa Norte, passando pela via W3, e sua extensão até o Aeroporto JK, contemplando obras civis e sistemas operacionais; o fornecimento dos sistemas e dos veículos; a prestação dos serviços públicos de transporte urbano coletivo por VLT e sistema de ônibus complementar; e conservação, operação e manutenção da via permanente, estações, sistemas e veículos; a implantação de sistema de circulação complementar para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e 900. Com isso, será exigida do concessionário a apresentação de garantias de manutenção de proposta e de execução do contrato de PPP.

A garantia de proposta poderá ser prestada em uma das seguintes modalidades, podendo uma modalidade ser substituída por outra, a critério da Concessionária e desde que aceito pelo Poder Concedente:

1. caução, em dinheiro, a ser mantido em conta remunerada;
2. Títulos da dívida pública, emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia, autorizado pelo Banco Central do Brasil, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou gravames e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Fazenda;
3. fiança bancária, fornecida por instituição financeira autorizada a funcionar no Brasil;
4. seguro-garantia, com prazo de validade superior a 30 (trinta) dias do prazo de validade da proposta, fornecido por companhia seguradora autorizada a funcionar no Brasil, devidamente cadastrada na Superintendência de Seguros Privados - SUSEP.

A garantia de execução do contrato será prestada pelo concessionário para o fiel cumprimento de suas obrigações contratuais, nos termos do art. 56, § 2º da Lei Federal nº 8.666/93, no valor equivalente a 5% do valor previsto para cada FASE do contrato, nos termos definidos no Contrato.

Por sua vez, para fins de garantir o pagamento da contraprestação devida pelo Poder Concedente à SPE Concessionária, deverá ser criada uma conta vinculada, onde será garantido o fluxo do FPE nos moldes previstos da minuta do contrato administrativo e na minuta de Lei Complementar (ANEXO IV).

Com o intuito de garantir o pagamento das obrigações pecuniárias assumidas pelo Poder Concedente no Contrato de Concessão, o Poder Concedente oferecerá como garantia do parceiro público para a concessionária minuta de Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Conta Vinculada, nos moldes do ANEXO IV, mediante o qual as partes concordarão que o pagamento será efetuado mediante transferência de recursos do Fundo de Participação do Estado com o subsequente débito para pagamento da contraprestação e da remuneração do Agente de Pagamento, contrato este que deverá ser firmado na Etapa Preliminar do Contrato, ou seja, antes do início da contagem do prazo da Concessão.

A garantia do parceiro público abrange as obrigações de pagamento da contraprestação, seus acessórios, indenizações, multas, juros, indenizações, ressarcimentos e quaisquer outras obrigações pecuniárias do Poder Concedente

decorrente do pagamento da parcela remuneratória da Contraprestação e ainda eventual *deficit* de demanda superior a 10% e inferior a 20% da demanda prevista no estudo de previsto no presente projeto, nos termos do artigo 5º, inciso VI e artigo 8º, todos da Lei nº 11.079/04, inclusive os relacionados ao pagamento de honorários, taxas, emolumentos, despesas e demais custos de responsabilidade do Poder Concedente relacionados ao compromisso ou sentença arbitral.

O Poder Concedente manterá aberta a conta vinculada junto ao agente de pagamento durante todo o prazo da concessão, exclusivamente para os fins de garantia e pagamento da presente concessão e contrato de nomeação de agente de pagamento e administração de conta vinculada.

A conta vinculada não poderá ser movimentada pelo Poder Concedente, e somente poderá ser movimentada pelo agente de pagamento mediante ordens de movimentação emitidas de acordo com os itens e disposições previstas no Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Conta Vinculada, ainda que o Poder Concedente seja o titular.

O Poder Concedente deverá assegurar e a tomar todas as medidas necessárias a assegurar, durante todo o prazo da concessão, que os Recursos Vinculados do Fundo de Participação dos Estados - FPE sejam depositados em uma conta vinculada, no valor de sua utilização, ainda que se faça necessária mais de uma transferência.

O Poder Concedente deverá ainda assegurar que mensalmente transite por essa conta vinculada um montante oriundo do Fundo de Participação dos Estados - FPE não inferior ao valor de 3 (três) contraprestação, conforme proposta econômica do licitante vencedor.

Caberá ao agente de pagamento o monitoramento mensal, e sempre que requisitado pela Concessionária ou pelo Poder Concedente (i) dos valores dos recursos mantidos e depositados na conta vinculada, e (ii) o trânsito dos Recursos Vinculados do Fundo de Participação dos Estados - FPE na conta vinculada.

Na hipótese de, durante seu monitoramento ou por qualquer outro motivo, o agente de pagamento verificar a ocorrência de não atendimento do pactuado entre as partes, ele deverá notificar imediatamente o Poder Concedente, copiando a Concessionária, para que o Poder Concedente, regularize a situação, no prazo de 7

(sete) dias, realizando, se necessário, a complementação dos valores depositados na conta vinculada, de modo a restabelecer os valores mínimos previstos.

Na hipótese de o Poder Concedente, após o decurso do prazo previsto no contrato, não regularizar a situação ou não realizar a complementação dos recursos necessários ao restabelecimento dos valores mínimos, este será considerado inadimplente com suas obrigações pecuniárias no âmbito do contrato de PPP, e estará sujeito às consequências legais e regulamentares previstas.

O não pagamento integral ou pontual de quaisquer obrigações pecuniárias do Poder Concedente, nos termos, montantes e prazos previstos no contrato, incluindo os valores referentes à contraprestação, configurará inadimplência pecuniária do Poder Concedente.

O Poder Concedente deverá, desde a data de celebração do contrato, tomar as providências necessárias para que, antes da emissão da Ordem de Início da primeira Fase, a correspondente parte dos valores dos Recursos Vinculados do Fundo de Participação dos Estados - FPE sejam depositados direta, imediatamente e exclusivamente na Conta Vinculada, sem transitar por qualquer outra conta bancária de qualquer tipo.

Será assegurado à Concessionária o direito de ceder ou onerar em favor de seus financiadores qualquer direito emergente das garantias do parceiro público, ficando o agente de pagamento autorizado a realizar o pagamento dos valores devidos à Concessionária diretamente a referidos financiadores, conforme dispuser instrumento específico celebrado para tal finalidade, a ser celebrado entre a Concessionária e seus Financiadores.

A garantia do parceiro público cobrirá também os valores eventualmente devidos em razão de encampação, ou demais indenizações devidas pelo poder concedente à concessionária.

12. PROPOSTA DE ESTRUTURA DE EMPRESA A SER CONSTITUÍDA PELO PARCEIRO PRIVADO

A Sociedade de Propósito Específico - SPE CONCESSIONÁRIA deverá ser constituída na forma de sociedade por ações de capital fechado, por prazo indeterminado, preservando a natureza de direito privado, na conformidade da lei

brasileira, com objeto social compatível com as atividades a serem desenvolvidas no âmbito do Contrato.

O Estatuto Social da SPE deve ter objeto social compatível com as atividades a serem desenvolvidas no âmbito do Contrato.

O exercício social da SPE deverá coincidir com o ano civil.

A SPE será administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria Executiva.

Cabe à Assembleia Geral, além das matérias previstas na Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 (LSA), a apreciação e aprovação sobre as manifestações encaminhadas pelo Conselho de Administração, relativas às matérias abaixo:

- ✓ Quaisquer alterações do objeto social da SPE.
- ✓ Operações de incorporação, fusão, cisão e transformação ou qualquer outra forma de reestruturação societária envolvendo a SPE, que implique em transferência do controle acionário da empresa.
- ✓ Dissolução, liquidação e/ou cessação do estado de liquidação da SPE.
- ✓ Declaração de autofalência ou requerimento de recuperação judicial da SPE.

O Conselho de Administração será composto por 3 (três) membros titulares e igual número de suplentes, com mandato de 3 (três) anos, permitida a reeleição, eleitos e destituíveis, a qualquer tempo, pela Assembleia Geral.

As deliberações do Conselho de Administração serão consideradas validamente tomadas quando aprovadas pelo voto afirmativo da maioria dos seus membros, excetuadas as hipóteses expressamente previstas no Estatuto.

A Diretoria Executiva será composta por 3 (três) Diretores, sendo 1 (um) Diretor Presidente, 1 (um) Diretor Financeiro e 1 (um) Diretor de Operação, todos residentes no País, com mandato de 3 (três) anos, permitida a reeleição, eleitos pelo Conselho de Administração.

As deliberações da Diretoria Executiva serão consideradas validamente tomadas quando aprovadas pelo voto afirmativo da maioria dos seus membros.

A deliberação sobre as matérias a seguir relacionadas dependerá do voto favorável da maioria simples dos membros do Conselho de Administração:

- ✓ Aprovação do Orçamento Anual da Companhia.
- ✓ Aprovação do Planejamento Estratégico da Companhia.
- ✓ Aprovação do Plano Anual.
- ✓ Aprovação do Plano de Negócios da Companhia.
- ✓ Prévia manifestação e encaminhamento, para aprovação da Assembleia-Geral, das matérias abaixo descritas:
 - Quaisquer alterações do objeto social da SPE.
 - Operações de incorporação, fusão, cisão e transformação ou qualquer outra forma de reestruturação societária envolvendo a SPE, que implique em transferência do controle acionário da empresa.
 - Dissolução, liquidação e/ou cessação do estado de liquidação da SPE.
 - Declaração de autofalência ou requerimento de recuperação judicial da SPE.

É vedado o uso da denominação social em avais, fianças e dações de bens e garantias em negócios estranhos à SPE, exceto quando expressa e especificamente aprovado por todos os acionistas da SPE em Assembleia.

13. ASPECTOS AMBIENTAIS

No que se refere aos aspectos ambientais, importante destacar que caberá ao parceiro privado a obtenção das licenças ambientais pertinentes, bem como o atendimento a todos os demais planos e programas referentes ao licenciamento ambiental, devendo, quando for o caso e às suas expensas, realizar avaliações e estudos ambientais complementares.

A Lei Federal nº 11.079/2004 - com idêntica disposição na Lei Distrital nº 3.792/2006 (inciso VII do art. 10) - prevê que a abertura do processo licitatório de parceria público-privada prescinde da existência de “licença ambiental prévia”, bastando para tanto sejam disponibilizadas meramente as “diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento”, *verbis*:

“Art. 10. A contratação de parceria público-privada será precedida de licitação na modalidade de concorrência, estando a abertura do processo licitatório condicionada a:

(...)

VII - licença ambiental prévia **OU** expedição das diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento, na forma do regulamento, sempre que o objeto do contrato exigir.”

Como precedente, verifica-se que a licitação para a outorga da concessão da parceria público-privada para a construção, operação e manutenção do Centro Administrativo do Distrito Federal, foi aberta sem a existência da respectiva “licença ambiental prévia”, mas apenas e tão-somente com a discriminação das “diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento”, o que foi inclusive objeto de aprovação por parte do Tribunal de Contas do Distrito Federal (Processo TCDF nº 2.452/2008).

Destarte, após a conclusão do referido processo licitatório, o Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal - Brasília Ambiental (IBRAM) expediu a correspondente “licença ambiental prévia”.

Nesse sentido, para fins de abertura do processo licitatório do presente projeto, faz-se necessário que o órgão ambiental competente, qual seja, o IBRAM, expeça as “diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento”, para fins de atendimento ao art. 10, inciso VII, da Lei Federal nº 11.079/2004 - com idêntica disposição na Lei Distrital nº 3.792/2006.

14. CONCLUSÃO

A PPP mostra-se viável jurídica, social, ambiental, econômica e financeiramente, colaborando para que o Distrito Federal cumpra seus compromissos legais e sociais de melhoria da infraestrutura de mobilidade urbana.

A PPP traz claras vantagens ao Poder Público e à sociedade, na medida em que (1) permite a realização de uma obra de grande magnitude e fundamental importância em prazo exíguo, com qualidade técnica de execução; (2) possibilita a implantação de um sistema de transporte público eficiente, ambientalmente adequado e que traz conforto e segurança aos seus usuários; (3) traz uma prestação de serviços de melhor qualidade, com a possibilidade de penalização do parceiro privado quando do não atendimento dos parâmetros de desempenho; (4) possibilita a geração de

ativos que poderão alavancar recursos públicos para o pagamento da contraprestação sem o comprometimento de recurso fonte 100 do Distrito Federal; além (5) da geração de receitas ao Distrito Federal, advinda da arrecadação fiscal e tributária advinda da revitalização da Via W3.

Além disso, poderá induzir o desenvolvimento de novos projetos no futuro que, aproveitando a experiência deste, fortaleçam os vínculos entre entes estatais e a iniciativa privada na oferta de utilidades destinadas à satisfação do interesse público.

Com a estrutura institucional adequada e um procedimento licitatório consistente, fundado em premissas e documentos claros, seguramente o Distrito Federal obterá sucesso na PPP objeto destes Estudos Técnicos.

Brasília, 29 de julho de 2019.

15. ANEXOS

ANEXO I

MINUTA DO PROJETO DE LEI QUE AUTORIZA A CRIAÇÃO DE CONTA VINCULADA

PROJETO DE LEI N° ___, DE ___ DE ___ DE 2019

Autoriza a transferência de parcela dos recursos financeiros oriundos do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (FPE), destinados ao Distrito Federal, para fins de adimplemento das obrigações contraídas pelo Distrito Federal em contrato de parceria público-privada (ppp), na modalidade de concessão patrocinada do Sistema Integrado VLT/W3.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Para fins de adimplemento das obrigações contraídas pelo Distrito Federal em contrato de parceria público-privada (ppp), na modalidade de concessão patrocinada do Sistema Integrado VLT/W3 que compreenderá a implantação do sistema de transporte VLT no Plano Piloto de Brasília, ligando o TAS-Terminal Asa Sul ao TAN-Terminal Asa Norte, passando pela via W3, e sua extensão até o Aeroporto JK, contemplando obras civis e sistemas operacionais; o fornecimento dos sistemas e dos veículos; a prestação dos serviços públicos de transporte urbano coletivo por VLT e sistema de ônibus complementar; e conservação, operação e manutenção da via permanente, estações, sistemas e veículos; a implantação de sistema de circulação complementar para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e 900, fica o agente financeiro responsável pelo repasse dos recursos do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (FPE) autorizado a efetuar a transferência do valor de R\$ ___ dos recursos financeiros oriundos desse Fundo, para uma Conta Corrente

Específica e vinculada de titularidade do Distrito Federal, movimentada exclusivamente pelo agente financeiro.

Parágrafo único. O Distrito Federal deverá manter os recursos que lhe sejam transferidos na forma do *caput* deste artigo segregados dos demais recursos de sua titularidade, em conta corrente específica a ser aberta no agente financeiro responsável pelo repasse dos recursos do FPE, destinando-os, exclusivamente, ao adimplemento das obrigações contraídas pelo Distrito Federal em contrato de parceria público-privada (ppp), na modalidade de concessão patrocinada, do Sistema Integrado VLT/W3, sob pena de responsabilização dos seus administradores, nos termos da lei, devendo o Distrito Federal autorizar o agente financeiro a transferir os recursos diretamente à conta do concessionário, conforme disposto no contrato de parceria público-privada.

Art. 2º O pagamento das obrigações contraídas pelo Distrito Federal no contrato de parceria público-privada obedecerá a procedimento a ser disciplinado no respectivo contrato de parceria público-privada e seus anexos.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, no que couber, autorizando a Secretaria da Fazenda a adotar as medidas pertinentes ao cumprimento desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

MINUTA DO PROJETO DE LEI QUE ALTERA O PLANO DIRETOR DE
TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL - PDTU

PROJETO DE LEI Nº __, DE __ DE __ DE 2019

Altera a Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O § 2º do inciso V do artigo 25 da Lei nº 4.566/2011, de 04 de maio de 2011, passa a vigorar com a seguinte alteração:

Art. 25. A infraestrutura necessária à implantação dos eixos de transporte compreende:

(...)

V – Área Central:

(...)

b) implantação do modo rodoviário e/ou ferroviário – Corredor W3;

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

MINUTA DO PROJETO DE LEI QUE ALTERA A LEI 4.011/2007

PROJETO DE LEI N° ___, DE ___ DE ___ DE 2019

Altera a Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º A Lei nº 4.011/2007, de 12 de setembro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – O § 2º do artigo 6º da Lei nº 4.011/2007, de 04 de maio de 2011 fica alterado da seguinte forma:

Art. 6º. (...)

§ 2º Os modos metro-ferroviários em geral serão operados diretamente pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal — METRÔ/DF e indiretamente por pessoas jurídicas ou consórcio de empresas que demonstrem capacidade de desempenho para os serviços metroviários de passageiros, mediante licitação na modalidade concorrência, a ser realizada pelo Distrito Federal.

II - O § 3º do art. 7º da Lei Distrital nº 4.011/2007, fica alterado da seguinte forma:

Art. 7º (...)

§ 3º O prazo da delegação será estabelecido nos termos legais, conforme a modalidade de delegação, observado o estudo econômico-financeiro de cada delegação.

Art. 1º Fica acrescido ao artigo 20 da Lei nº 4.011/2007, de 12 de setembro de 2007, o seguinte inciso:

Art. 20. Os delegatários dos serviços de transporte público coletivo serão remunerados pelas seguintes receitas:

(...)

III – outras receitas admitidas em lei, conforme a modalidade de delegação.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

ANEXO II

MATRIZ DE RISCOS

1. RISCOS DE LICITAÇÃO						
	Risco	Definição	Mitigação	Alocação	Impacto	Probabilidade
			(Medidas, procedimentos ou mecanismos para minimizar o risco)	(Público, privado ou compartilhado)	(Alto, Baixo, Médio)	(Frequente, ocasional, remota ou improvável)
1.1	Recusa do vencedor da licitação a assinar o contrato	Demora do procedimento de adjudicação e homologação do contrato em virtude da recusa do licitante vencedor em assinar o contrato, com consequente atraso das demais etapas da contratação.	Previsão no edital que exija a garantia de proposta.	Privado	Baixo	Remota
1.2	Erros na proposta econômica	Constatação superveniente de erros ou omissões na proposta econômica	Definição no instrumento convocatório de que a proposta econômica é de exclusiva responsabilidade do licitante, e eventuais erros não serão suportados pelo Poder Concedente. Possibilitar à Comissão ou autoridade superior, em qualquer fase da licitação, a promoção de diligência destinada a esclarecer ou a complementar a instrução do processo, vedada a inclusão posterior de documento ou informação que deveria constar originariamente da proposta.	Privado	Alto, Médio ou Baixo (a depender do erro)	Remota
1.3	Disponibilidade de recursos financeiros para o início da execução do contrato	Risco de não haver capital disponível no mercado, no montante e condições previstas, para o início da execução do contrato	Previsão no Edital e no Contrato de exigência de garantia de execução do contrato. Previsão no Edital que o licitante apresente modelo de negócio que ateste a viabilidade financeira. Previsão no Edital de atestação técnica e econômico-financeira dos licitantes	Privado	Alto	Remota

1.4	Vencedor da licitação não ser capaz de cumprir o contrato	Risco da Concessionária não conseguir cumprir suas obrigações contratuais ou se tornar insolvente ou não deter as credenciais financeiras indispensáveis para viabilizar o projeto	Previsão no edital de obrigação de atestação técnica e econômico-financeira dos licitantes. Previsão de contratação de plano de seguros Previsão de garantia de execução do contrato. Previsão de penalidades e multas para o caso de descumprimento contratual. Previsão de indicadores de desempenho	Privado	Alto	Frequente
-----	--	--	--	---------	------	-----------

2. RISCOS DO PROJETO						
	Risco	Definição	Mitigação	Alocação	Impacto	Probabilidade
			(Medidas, procedimentos ou mecanismos para minimizar o risco)	(Público, privado ou compartilhado)	(Alto, Baixo, Médio)	(Frequente, ocasional, remota ou improvável)
2.1	Mudanças de projetos a pedido do poder público	Mudanças de projeto por solicitação do poder público	Previsão de cláusula contratual que garanta a revisão do contrato voltada à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato nesta hipótese Apresentação e discussão prévia com todos os agentes públicos envolvidos	Público	Médio	Ocasional

2.2	Mudanças de projetos por iniciativa do parceiro privado	Mudanças de projeto por iniciativa do parceiro privado	Cláusula contratual prevendo o procedimento e as condições mínimas para a revisão do projeto. Determinação de que custos adicionais do projeto e da obra resultantes da mudança cabem ao privado.	Privado	Médio	Ocasional
			Inserção de cláusula no edital prevendo responsabilidade do empreendedor sobre eventual necessidade de nova aprovação ou novo licenciamento do projeto.			
2.3	Configuração de projeto	Configuração de projeto que não permita a perfeita execução das obras	Avaliação das diretrizes de projeto constantes do edital de licitação e análise sobre a sua viabilidade e adequação.	Compartilhado	Alto	Frequente
			Reunião prévia com todos os agentes públicos envolvidos e obtenção de aprovação previamente ao início do projeto			
2.4	Projetos com condicionantes do licenciamento ambiental	Projetos como condicionantes de Licença Prévia a serem cumpridos	Previsão no Contrato de PPP de que todas as obrigações de licenciamento ambiental e o cumprimento de condicionantes ambientais sejam de responsabilidade da concessionária.	Privado	Alto (no cronograma e custo do projeto)	Frequente
2.5	Erro nas informações e estimativas	Equívoco na estimativa de custo e tempo das obras e/ou equívoco na adoção de medidas ou soluções técnicas.	Execução da obra por meio de contrato de empreitada integral "Turn Key". Transferência do risco para o construtor contratado. Alocação da responsabilidade pela elaboração de projetos detalhados pelo construtor.	Privado	Médio (considerando % de ajuste)	Ocasional

2.6	Atraso na aceitação dos projetos	Demora na aceitação dos projetos pelo Poder Público sem que haja culpa da Concessionária.	Previsão de cláusula contratual prevendo a recomposição da equação econômico-financeira do Contrato para esta hipótese. Acompanhamento do Poder Concedente junto aos Órgãos Públicos para liberação dos projetos.	Público	Alto	Frequente
2.7	Restrições urbanísticas	Risco de existirem restrições urbanísticas que inviabilizem a implementação dos projetos idealizados	Estudo e análise sobre as restrições urbanísticas aplicáveis a cada um dos equipamentos que serão construídos/implementados. Atuação junto ao Poder Concedente e demais órgãos correlatos para viabilizar alterações necessárias para o sucesso do projeto, favorecendo a população local e privilegiando o interesse público.	Compartilhado	Médio	Ocasional

3. RISCOS DE IMPLANTAÇÃO						
	Risco	Definição	Mitigação	Alocação	Impacto	Probabilidade
			(Medidas, procedimentos ou mecanismos para minimizar o risco)	(Público, privado ou compartilhado)	(Alto, Baixo, Médio)	(Frequente, ocasional, remota ou improvável)
3.1	Obtenção de licenças necessárias à construção	Licenças necessárias à construção não serão recebidas ou serão recebidas de forma parcial Necessidade de cumprir as condicionantes previstas na licença prévia ambiental	Elaboração de pareceres legais e ambientais de órgãos reguladores e afins Inserção de cláusula isentando a Concessionária por atrasos gerados em razão da atuação de terceiros, especialmente atrasos na obtenção de licenças ambientais.	Compartilhado	Alto	Ocasional

3.2	Roubos, furtos e/ou destruição de equipamentos	Roubos/furtos/destruição de materiais da Concessionária que fiquem depositados nas instalações e equipamentos próprios ou de terceiros contratados	Apesar de o Poder Concedente ser o responsável pela segurança pública, o parceiro privado é responsável pela guarda patrimonial, responsabilizando-se por eventuais roubos/furtos/destruição de seus bens e materiais, desde que não haja previsão expressa no Contrato em sentido contrário sobre a hipótese ocorrida.	Privado	Médio	Frequente
3.3	Seguranças dos operários e demais funcionários (acidentes)	Prejuízo causada por insegurança na execução das obras e intervenções ou na prestação dos serviços	Contrato <i>turn-key</i> de construção com construtor (EPC)	Privado	Baixo	Remota
		Acidentes envolvendo equipe de obra	Adequação da equipe de trabalho (inclusive de terceiros contratados) às normas de segurança Contratação de seguros de responsabilidade civil pelo parceiro privado			
3.4	Caso fortuito e força maior	Eventos imprevisíveis ou previsíveis, mas de consequências incalculáveis, que retardam o prosseguimento e a conclusão das obras e intervenções.	Plano de seguros (riscos de engenharia). Previsão de eventual recomposição da equação econômico-financeira do contrato. Inserção de cláusula atribuindo ao Poder Público os riscos de caso fortuito e força maior se, ao tempo de sua ocorrência, salvo se corresponder a um risco segurável no Brasil há pelo menos 2 anos, até o limite dos valores de apólices comercialmente aceitáveis e oferecidas por pelo menos duas empresas do ramo.	Compartilhado	Baixo	Remota
3.5	Manifestações Públicas, Greves ou movimentos sindicais/sociais	Realização de manifestações que atrasem o cronograma das obras e/ou que danifiquem o patrimônio	Campanhas de divulgação do Projeto para esclarecer dúvidas e ressaltar aspectos positivos. Se necessário, recomposição da equação econômico-financeira. Contrato turn key de construção Apresentação de Plano de Seguros	Compartilhado	Médio	Remota

			Inserção de cláusula alocando o risco para o Poder Público.			
3.6	Atraso na aceitação da obra	Demora na aceitação da obra pelo Poder Concedente sem motivo técnico justificado.	Recomposição da equação econômico-financeira. Fiscalização constante da obra para reduzir risco de conhecimento de circunstâncias da construção apenas no final do cronograma.	Público	Médio	Remota
3.7	Alteração de diretrizes técnicas por decisão do poder concedente.	Decisão do poder concedente que altere as características das obras ou serviços, implicando em encargos adicionais para a concessionária.	O Poder Público deve dispender muita atenção na elaboração do termo de referência a ser utilizado para Concessionária para a elaboração do projeto executivo (fiscalização constante e aprovação prévia antes do início das obras). Na hipótese de serem necessárias alterações nas características da obra ou de serviços, poderá ser devida a revisão extraordinária do Contrato, desde que as alterações impliquem na quebra da equação econômico-financeira do contrato.	Público	Alto, Médio ou Baixo (a depender das alterações)	Remota
3.8	Aumento extraordinário dos custos de insumos	Risco de ocorrer um aumento extraordinário no custos dos insumos utilizados na obra, em razão de fatores externos ao controle da Concessionária, gerando custos extraordinários ou até mesmo inviabilizando a continuidade da obra	Compartilhamento do risco com o Poder Público	Compartilhado	Alto	Remota
			Inserção de cláusula prevendo o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.			

4. RISCOS DE DEMANDA						
	Risco	Definição	Mitigação	Alocação	Impacto	Probabilidade
			(Medidas, procedimentos ou mecanismos para minimizar o risco)	(Público, privado ou compartilhado)	(Alto, Baixo, Médio)	(Frequente, ocasional, remota ou improvável)
4.1	Desvio em Relação à demanda projetada	Demanda do serviço superior ou inferior à estimada, com consequente impacto no montante na receita tarifária.	<p>Estudos prévios de demanda.</p> <p>Criação de mecanismos de compartilhamento de riscos em caso de redução/aumento da demanda projetada.</p> <p>Remodelagem da rede integrada de transportes.</p> <p>Previsão de cláusulas proibindo a criação de linhas de transporte público equivalentes. Previsão de cláusulas impondo ao Poder Público a obrigação de coibir modais de transportes clandestinos.</p> <p>Retirada de circulação dos atuais transportes rodoviários coletivos da Via W3.</p> <p>Previsão de complementação da tarifa pelo Poder Público caso a demanda seja inferior à projetada de 10% a 20%.</p> <p>Previsão de reequilíbrio econômico-financeiro caso a demanda seja 20% inferior, à projetada.</p>	Público	Alto	Ocasional

4.2	Necessidade de novos investimentos em razão do aumento de demanda ou utilização além da capacidade prevista	Saturaçãõ da capacidade instalada, implicando na necessidade de novos investimentos para sua adequaçãõ à demanda, com consequente aumento de custos.	Previsão no Contrato de que em caso de a demanda ser muito superior à projetada, os indicadores de desempenho impactados serão suspensos e/ou revistos até a realização de novos investimentos.	Público	Alto	Remota
-----	--	--	---	---------	------	--------

3. RISCOS OPERACIONAIS						
	Risco	Definição	Mitigação (Medidas, procedimentos ou mecanismos para minimizar o risco)	Alocação (Público, privado ou compartilhado)	Impacto (Alto, Baixo, Médio)	Probabilidade (Frequente, ocasional, remota ou improvável)
5.1	Manutenção e modernização	Custos de manutenção adicionais por estimativas incorretas do parceiro privado ou defeito latente na operacionalização do projeto.	Exigência de experiência prévia em manutenção de infraestrutura semelhante na habilitação Plano de Seguros (risco de engenharia) Previsão no contrato da necessidade de reinvestimento.	Privado	Médio	Remota
5.2	Custos trabalhistas	Custos trabalhistas acima dos quantitativos estimados pelo parceiro privado	Avaliação completa de todos os encargos incorridos previamente à apresentação da proposta econômica na licitação. Gestão dos terceiros contratados para verificação do cumprimento da legislação trabalhista.	Privado	Baixo	Remota
5.3	Queda na qualidade de serviço	Gestão inadequada causando queda de qualidade ou <i>performance</i>	Previsão de desconto mensal na remuneração com base na avaliação dos serviços em função do QID Previsão de cláusula de cura previamente à	Privado	Médio	Remota

			aplicação de sanções.			
5.4	Paralisação da operação por motivos de caso fortuito ou força maior	Paralisação dos serviços em razão de fato imprevisível ou previsível mas de proporções imponderáveis.	Alocação do custo ao Poder Público se não tiver relação com a Concessionária Previsão de pagamento de indenizações por investimentos feitos e não amortizados pelo parceiro privado Plano de Seguros (danos e lucros cessantes)	Compartilhado	Alto, Médio ou Baixo (a depender do caso fortuito)	Remota
5.5	Defeito latente na nova obra	Custos associados à reconstrução ou reforma de obras defeituosas	Privado assina contrato <i>turn-key</i> de construção com construtor (EPC) <i>Performance Bond</i>	Privado	Médio	Remota
5.6	Processos de Responsabilidade Civil	Custos relacionados a indenizações por danos decorrentes de acidentes causados durante a execução da obra e instalação dos equipamentos e outras ações de terceiros ou usuários contra a concessionária.	Plano de seguros (responsabilidade civil) Normas de segurança e atendimento para reduzir o índice de acidentes.	Privado	Baixo	Remota
5.7	Dificuldade em atingir parâmetros mínimos de performance	Redução na remuneração devida em razão de dificuldades em atingir metas de desempenho contratuais, que serão consideradas para o cálculo da remuneração	Mecanismo de pagamento com QID explicitando os parâmetros de performance requeridos e as penalidades correspondentes. Atuar perante o Poder Concedente (e.g. na modelagem do projeto ou por meio da elaboração de contribuições em período de consulta pública) para adequar os indicadores de desempenho estabelecidos, caso se verifique que não estão adequados	Privado	Médio	Remota

5.8	Perdas econômicas	Ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas de negligência, de inépcia ou de omissão na implantação e na prestação dos serviços objeto da PPP	Contínua fiscalização dos serviços. Exigência de qualificação técnica no edital. Previsão de hipóteses de encampação ou caducidade do contrato no caso de inadimplemento contratual por parte do parceiro privado	Privado	Baixo	Remota
5.9	Exigência por parte do Poder Concedente de novos padrões de desempenho	Concedente cria novos padrões de desempenho relacionados a mudanças tecnológicas ou a adequações a padrões internacionais não previstos originalmente no Contrato	Cláusula de revisão de equilíbrio econômico-financeiro ou do cronograma de investimentos	Público	Médio	Remota
5.10	Falência do parceiro privado	Risco de interrupção do contrato por decretação da falência do operador	Mecanismo de acompanhamento periódico da situação financeira do Privado pela entidade reguladora ou gestora do contrato Procedimentos preventivos para intervenção na Concessionária antes de esta entrar em situação falimentar a ser disparada pela medição dos índices financeiros do QID	Público	Alto	Improvável
5.11	Atraso no início da operação.	Atraso no início das operações decorrente de atrasos na liberação de áreas, problemas de gerenciamento ou obtenção de licenças e autorizações	Contínua fiscalização das obras. Plano de seguros. Penalidades contratuais por atraso. Previsão contratual do dever de o Poder Concedente auxiliar a Concessionária e envidar os melhores esforços para a obtenção das licenças e autorizações necessárias	Compartilhado	Alto	Ocasional
5.12	Problemas no sistema de gestão ou operação.	Ineficiências decorrentes de falhas operacionais ou problemas de gestão.	Contínua fiscalização dos serviços. Exigência de qualificação técnica no edital. Penalidades por indicadores de desempenho insatisfatórios. Hipóteses de encampação ou caducidade do contrato.	Privado	Médio	Remota

5.13	Variação dos custos dos serviços.	Aumento dos custos associados aos serviços, como insumos, materiais etc.	Cláusula contratual determinando a atribuição de acréscimos ordinários de custo à concessionária. Previsão contratual de índice de reajuste anual da contraprestação pública. Alocação de risco ao Poder Público quanto ao aumento extraordinário dos custos	Compartilhado	Baixo	Remota
5.14	Greve	Greve dos operadores dos serviços.	Obrigação de contratação emergencial de funcionários temporários.	Privado	Médio	Remota
5.15	Ocorrência de furto, incêndio	Ocorrência de furto, danos, incêndio	Alocação expressa no contrato da responsabilidade do Poder Concedente sobre quaisquer danos gerados, desde que não sejam causados por culpa exclusiva da Concessionária. Obrigação de contratação de seguros.	Público	Alto	Remota
5.16	Atraso na obtenção de autorizações, licenças e permissões administrativas para a execução da obra.	Risco de que custos e consequências do atraso tenham de ser absorvidos integralmente pela Concessionária, gerando déficit financeiro e eventual penalidade.	Demonstração prévia de dificuldade identificada pra apoio do Poder Concedente, bem como para demonstração de boa-fé a ser utilizada em apoio em eventual litígio. Criar procedimento minucioso de registro e atuação junto aos órgãos envolvidos, afastando qualquer alegação de culpa da Concessionária. Inclusão de cláusula que impeça a penalização por atrasos oriundos da atuação de terceiros independentemente da atuação da Concessionária	Compartilhado	Médio	Ocasional.
5.17	Alteração da política tarifária	Aumento na proporção de usuários não pagantes ou com descontos sobre a demanda total, com consequente redução da arrecadação tarifária do VLT	Previsão de cláusula expressa no contrato permitindo o reequilíbrio econômico-financeiro	Público	Médio	Ocasional.

5.18	Concentração de demanda no horário de pico	Demanda superior à estimada nos horários de pico, com conseqüente impossibilidade de transportar todos os usuários que demandam o SI/VLT	estudos prévio de demanda. Inaplicabilidade de sanções pelo descumprimentos dos indicadores de desempenho relativos à capacidade/demanda. Possibilidade de adoção do sistema complementar de ônibus pela própria concessionária. Previsão de reequilíbrio econômico-financeiro, caso a demanda ultrapasse os limites do estudo de demanda.	Público	Médio	Ocasional.
5.19	Interface com a rede pública (sistema integrado de transporte coletivo e energia)	Risco de paralizações de serviços públicos necessários ao desenvolvimento das atividades objeto da presente PPP, em especial do transporte coletivo de ônibus e metro, que alimentam o VLT e o fornecimento de energia, que afetarão diretamente os serviços do VLT ou a demanda.	Previsão de cláusula de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Inaplicabilidade de sanções pelo descumprimentos dos indicadores de desempenho.	Público	Alto	Remoto
5.20	Operação e funcionamento do material rodante	Mal funcionamento do material rodante, causando atraso ou má qualidade da operação	Claúsula de funcionamento do material. Estabelecimento de garantias e margens de erro operacional. Previsão e operação branca, onde serao feitos todos os ajustes operacionais, sem cobrança de tarifa dos usuários. Penalidades e multas caso o fato gerador seja de repsonsabilidade da Concessionária. Previsão de reequilíbrio caso não seja resposnabilidade da concessionaria.	Privado	Médio	Remoto
5.21	Alteração de legislação e normativos	Elevação de custos operacionais decorrentes de alteração de legislação e atos normativos	Previsão de cláusula expressa no contrato permitindo o reequilíbrio econômico-financeiro	Público	Médio	Ocasional.

6. RISCOS AMBIENTAIS E SOCIAIS						
	Risco	Definição	Mitigação	Alocação	Impacto	Probabilidade
			(Medidas, procedimentos ou mecanismos para minimizar o risco)	(Público, privado ou compartilhado)	(Alto, Baixo, Médio)	(Frequente, ocasional, remota ou improvável)
6.1	Existência de processo de desestabilização do terreno	Erosões, escorregamento, desagregação superficial, queda de blocos, tanto na área da concessão, como em áreas de apoio.	Previsão de cláusula contratual que aloque o risco ao parceiro público tendo em vista que a faixa de concessão pertence ao Poder Concedente.	Público	Médio	Remoto
6.2	Resíduos	Destinação dos resíduos sólidos gerados em razão das obras executadas pela Concessionária, concluídas ou inacabadas.	Identificação e classificação dos resíduos Disposição em aterros e/ou tratamento	Privado	Baixo	Remoto
6.3	Licença ambiental prévia	Existência de variáveis ambientais e exigências de compensação constantes da Licença Prévia (LP).	Os custos para arcar com tais compensações serão totalmente do Poder Concedente	Público	Médio	Ocasional
6.4	Dever de recuperação (compensação e reparação) e atendimento das imposições ambientais descritas no contrato, incluindo, notadamente, aspectos a serem	Risco de não serem adequadamente mensurados os riscos ambientais previstos no contrato e demais aspectos relacionados com os termos de compensação ambiental disponíveis, bem como quanto à investigação e reabilitação de áreas contaminadas.	Todos os custos relacionados a eventos de ordem ambiental anteriores à concessão ou conhecidos apenas após o seu início serão totalmente de responsabilidade do Poder Concedente	Público	Baixo	Remoto

	identificados ao longo da execução contratual.					
6.5	Danos ambientais gerados pela atividade da Concessionária	Danos ambientais gerados em razão da atuação da Concessionária ao longo da execução do contrato de concessão.	Definição clara das responsabilidades das partes executoras do contrato e atribuição de direito de regresso em face de terceiros contratados, visto que a Concessionária será a única responsável perante o Poder Concedente. Adoção de um código de conduta a ser seguido por todos os integrantes da Concessionária e terceiros contratados.	Privado	Médio	Remoto

7. RISCOS FINANCEIROS						
	Risco	Definição	Mitigação (Medidas, procedimentos ou mecanismos para minimizar o risco)	Alocação (Público, privado ou compartilhado)	Impacto (Alto, Baixo, Médio)	Probabilidade (Frequente, ocasional, remota ou improvável)
7.1	Risco de inflação	Valores contratuais afetados pela inflação, tornando a contraprestação pública insuficiente para remunerar o projeto	Previsão de índice de reajuste anual para atualizar o valor da contraprestação pública	Compartilhado	Alto	Ocasional
7.2	Risco da taxa de juros	Alteração das taxas de juros durante a vigência do	Mecanismos de proteção às oscilações (garantia de financiamento como condição	Privado	Alto	Ocasional

		projeto poderá afetar a estrutura de preço da prestação do serviço e execução das obras	para assinatura do contrato). Aumento extraordinário deve ser risco do Poder Público.			
7.3	Risco de Indisponibilidade de financiamento	Falta de recursos próprios ou de terceiros para o empreendimento	Avaliação das possíveis estruturas de financiamento previamente à participação na licitação. Solicitação de <i>comfort letter</i> de instituições financeiras.	Privado	Médio	Ocasional
7.4	Risco de Refinanciamento	Reestruturação financeira	Cláusulas no contrato que resguardem a possibilidade de refinanciamento	Privado	Médio	Ocasional
7.5	Risco de inadimplência do parceiro privado junto às instituições financeiras	Parceiro privado para de honrar os compromissos financeiros junto às instituições financeiras	Cláusula de <i>step-in</i> , permitindo ao financiador substituir, sem autorização prévia do ente público, um novo operador da obra na hipótese de inadimplemento da concessionária Cláusula que assegure acesso dos financiadores ao controle da concessão para sua reestruturação.	Privado	Médio	Ocasional
7.6	Não aceitação das garantias oferecidas pelo Poder Público pelos financiadores	Se não for prevista uma estrutura sólida de garantias, líquidas e firmes, o financiador poderá recusar a concessão do financiamento ou encarecer o custo de financiamento, criando dificuldades para a viabilidade do projeto.	Previsão de estrutura firme de garantia ao pagamento da contraprestação pública, composta por ativos líquidos, sólidos e que seja composta por um fluxo seguro de recebíveis, não apenas um montante mínimo fixo.	Compartilhado	Alto	Ocasional
7.7	Contraprestação pública insuficiente	Contraprestação pública insuficiente para o pagamento dos custos e	Análise aprofundada sobre os riscos, custos e despesas do projeto. Previsão contratual de mecanismo de	Privado	Médio	Improvável

		despesas concessão	reequilíbrio contratual			
7.8	Risco de Inadimplência do Poder Público	Poder Público para de honrar seus compromissos perante o parceiro privado	Previsão de estrutura firme de garantia ao pagamento da contraprestação pública, composta por ativos líquidos, sólidos e que seja composta por um fluxo seguro de recebíveis, não apenas um montante mínimo fixo.	Público	Alto	Frequente
7.9	Arrecadação e distribuição de tarifas	Falhas na arrecadação e distribuição dos recursos entre os participantes do Sistema Integrado de Transportes Coletivos do Distrito Federal	Previsão de cláusula contratual com o percentual que deverá ser repassado à Concessionária, em decorrência da integração. Prioridade no recebimento por parte da Concessionária. Gerenciamento da arrecadação por empresa independente. Reequilíbrio em caso da não distribuição da receita tarifária adequada.	Público	Médio	Ocasional

8. RISCOS DE TÉRMINO ANTECIPADO						
	Risco	Definição	Mitigação	Alocação	Impacto	Probabilidade
			(Medidas, procedimentos ou mecanismos para minimizar o risco)	(Público, privado ou compartilhado)	(Alto, Baixo, Médio)	(Frequente, ocasional, remota ou improvável)
8.1	Intervenção por descumprimento do contrato por parte do parceiro privado	Intervenção na concessão em razão de descumprimento de condições contratuais pelo parceiro privado, gerando custos adicionais	<p><i>Completion Bond</i>. Fiscalização contínua. Procedimentos prévios à intervenção (advertências, período de cura e multas).</p> <p>Inclusão de cláusula de cura no contrato permitindo a atuação da Concessionária previamente à aplicação de sanção.</p>	Público	Alto	Remota

8.2	Encampação	Retomada unilateral do serviço pelo poder concedente, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e pagamento de indenização prévia.	Estabelecer critérios de reembolso de Valor Residual. Definição clara de outros itens indenizatórios: danos emergentes, lucros cessantes, desmobilização etc. Busca por solução amigável ou arbitral	Público	Alto	Remota
8.3	Caducidade	Retomada do serviço por meio de decreto do Poder Concedente, sem indenização prévia, em razão da inexecução total ou parcial das obrigações do contrato pela concessionária.	Monitoramento e procedimentos para avaliação do desempenho operacional (QID)	Privado	Alto	Remota
			Possibilidade de ações prévias à caducidade (intervenção, multas). Previsão de solução arbitral.			
			Inclusão de cláusula de cura no contrato permitindo a atuação da Concessionária previamente à aplicação de sanção.			
8.4	Rescisão consensual	Possibilidade de rescisão contratual por acordo entre Poder Concedente e concessionária.	Critérios e procedimentos para reembolso da parcela dos investimentos não amortizados ou depreciados. Previsão de solução arbitral.	Compartilhado	Baixo	Remota
8.5	Anulação	Anulação do contrato por falhas de naturezas diversas e insanáveis	Critérios e procedimentos para reembolso da parcela dos investimentos não amortizados ou depreciados	Compartilhado	Alto	Remota
			Previsão de cláusula arbitral			
8.6	Término por caso fortuito ou força maior	Término antecipado do contrato em razão da ocorrência de evento de força maior ou caso fortuito se, ao tempo de sua ocorrência, não corresponder a um risco segurável no Brasil há pelo menos 2 (dois) anos, até o limite dos valores de	Contratação de seguros pelo parceiro privado	Compartilhado	Alto	Remota
			Previsão de pagamento à Concessionária por investimentos feitos e não amortizados e não ressarcidos pelos seguros contratados.			

		apólices comercialmente aceitáveis e oferecidas por pelo menos duas empresas do ramo, independentemente do parceiro privado ter contratado tais seguros.				
8.7	Risco de não pagamento da contraprestação pública (default)	Não pagamento da contraprestação pública pelo Poder Concedente	<p>Previsão de estrutura firme de garantia ao pagamento da contraprestação pública, composta por ativos líquidos, sólidos e que seja composta por um fluxo seguro de recebíveis, não apenas um montante mínimo fixo</p> <p>Definição de procedimento claro sobre o acionamento da garantia de pagamento da contraprestação pública;</p> <p>Possibilidade de rescisão do contrato, com direito ao ressarcimento por lucros cessantes, danos emergentes e investimentos realizados e não amortizados, na hipótese de inadimplência do Poder Concedente após o esgotamento da garantia de pagamento da contraprestação pública, com a interrupção imediata de serviços não essenciais</p>	Compartilhado	Alto	Ocasional

9. RISCOS JURIDICOS						
	Risco	Definição	Mitigação	Alocação	Impacto	Probabilidade
			(Medidas, procedimentos ou mecanismos para minimizar o risco)	(Público, privado ou compartilhado)	(Alto, Baixo, Médio)	(Frequente, ocasional, remota ou improvável)

9.1	Relacionados a direito do trabalho	Risco advindo do não cumprimento da legislação trabalhista, prejudicando o exercício das atividades objeto da concessão	Previsão no contrato acerca do comportamento da Concessionária ante a política de emprego e o gerenciamento de passivo trabalhista.	Privado	Baixo	Remota
9.2	Relacionado a Usuário/agente público	Risco advindo do não cumprimento do contrato e da legislação existente, gerando prejuízo aos usuários do serviço objeto da concessão	Previsão no contrato do dever de serem atendidas a legislação e as demais normas expedidas pelos órgãos competentes.	Privado	Baixo	Ocasional
9.3	Ações judiciais e medidas administrativas.	Ações judiciais e medidas administrativas que impeçam, interrompam, suspendam ou causem extinção da concessão.	Previsão no contrato de como se dará a indenização no caso concreto, por exemplo, acidentes com terceiros, e no caso de ação ou omissão por parte da Concessionária. Previsão no contrato da obrigação da Concessionária de fazer seguro de responsabilidade civil contra terceiros.	Privado	Médio	Remoto
9.4	Relacionados a Direito Societário	Risco advindo do não cumprimento das normas societárias ocasionando má constituição da Concessionária, para gerar restrições por parte da CVM e da Junta Comercial	Previsão no contrato do dever de cumprimento às normas societárias em vigor. Realizar exame minucioso sobre todas as obrigações societárias a serem observadas.	Privado	Baixo	Remoto
9.5	Risco de Força Maior, Caso Fortuito e Fato Príncipe	Risco de que a capacidade de cumprir contrato, pré ou pós conclusão, é causada por motivo de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe	O parceiro privado deverá estabelecer fundo de reserva; fazer seguro contra tais eventos, caso sejam seguráveis em valor comercialmente aceitável; o governo deverá estabelecer contingência para a prestação de serviço alternativo; permitir a recomposição do	Compartilhado	Médio	Remoto

			desequilíbrio econômico-financeiro do contrato			
9.6	Mudança de legislação ou regulamentação	Mudança de legislação ou regulamentação aplicável aos contratos de PPP e à atuação do Poder Judiciário que aumentem os custos da obra ou da prestação de serviços	Reequilíbrio Econômico-Financeiro	Público	Alto	Remoto
9.7	Intervenção de órgãos de controle.	Ações promovidas pelo Ministério Público, Tribunal de Contas e outros órgãos de controle que possam interromper ou obstaculizar a concessão.	Previsão de cláusula de compartilhamento de risco, alocando ao privado penalidades ou intervenções decorrentes exclusivamente de sua atuação. Previsão de alocação de risco ao Poder Público em razão da decisão de modelagem, dos documentos de licitação ou do procedimento licitatório etc.	Público	Médio	Frequente
9.8	Exploração de projetos associados que visem à geração de receitas acessórias	Impossibilidade de explorar projetos associados em razão de restrições impostas nos instrumentos legais ou contratuais	Atuar junto ao Poder Concedente para estabelecer previamente à licitação exatamente quais os termos que deverão reger a exploração de projetos associados. Deverá ser prevista a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato caso se verifiquem restrições adicionais às originalmente previstas, se forem impeditivas à exploração dos projetos associados	Privado	Baixo	Remoto
9.9	Solução de conflitos	Imparcialidade do Poder Judiciário em eventuais disputas judiciais em questões decorrentes da	Previsão de cláusula arbitral para a solução de controvérsias.	Compartilhado	Baixo	Remoto

		execução do contrato				
--	--	----------------------	--	--	--	--

ANEXO III

QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO

Os indicadores de desempenho constam no Caderno 7, item 2.5.

ANEXO IV

CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTA VINCULADA

Considerando que a INSTITUIÇÃO FINANCEIRA não participou do processo licitatório e, portanto, não se submete ao princípio da vinculação ao instrumento convocatório, esta “*minuta de contrato de nomeação de agente de pagamento e administração de conta vinculada*” é meramente exemplificativa e poderá ser LIVRE e INTEIRAMENTE alterada pelo PODER CONCEDENTE, pela CONCESSIONÁRIA e/ou pela INSTITUIÇÃO FINANCEIRA.

Pelo presente instrumento:

O BANCO DO BRASIL S.A.. [qualificar];

denominado Agente de Pagamento;

O DISTRITO FEDERAL [qualificar];

denominado Poder Concedente;

ambos denominados em conjunto como “Partes” e, individualmente, como “Parte”;

A SPE CONCESSIONÁRIA [qualificar];

denominada “Interveniente Anuente” ou “Concessionária”;

resolvem celebrar o presente CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTA VINCULADA mediante as seguintes cláusulas e condições:.

CONSIDERANDO que:

I. Em conformidade com o disposto no artigo 159 da Constituição Federal, a União deve transferir aos Estados e ao Distrito Federal o valor correspondente a 21,5% (vinte e um e meio por cento) do total arrecadado com a cobrança dos impostos sobre a renda e os proventos de qualquer natureza e sobre produtos industrializados, por meio de transferência ao Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (“FPE”);

II. Ao Banco do Brasil S.A., conforme a Lei Federal nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, compete precipuamente, sob a supervisão do Conselho Monetário Nacional e como instrumento de execução da política creditícia e financeira do Governo Federal, na qualidade de Agente Financeiro do Tesouro Nacional, receber, a crédito do Tesouro Nacional, as importâncias provenientes da arrecadação de tributos ou rendas federais e realizar os pagamentos e suprimentos necessários à execução do Orçamento Geral da União e leis complementares;

III. Nos termos da Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, o Banco do Brasil S.A., à medida em que for recebendo as comunicações do recolhimento do imposto de renda e proventos de qualquer natureza e do imposto sobre produtos industrializados, para escrituração na conta “Receita da União”, efetuará automaticamente o destaque do percentual definido na Constituição Federal para crédito ao Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal, constituindo-se, dessa forma, em agente financeiro responsável pelo repasse do FPE aos Estados e ao Distrito Federal;

IV. A Lei Distrital nº __ autorizou o agente financeiro responsável pelo repasse dos recursos do FPE a efetuar a transferência de parte dos recursos financeiros oriundos desse Fundo destinado ao Distrito Federal (“Recursos Apartados do FPE”) a uma conta corrente vinculada (“Conta Corrente Específica”) ao adimplemento das obrigações (“Obrigações”) contraídas pelo Distrito Federal, na condição de poder concedente (“Poder Concedente”), no Contrato de Parceria Público-Privada nº __/__/__ para a implantação do Sistema Integrado VLT/W3 celebrado em __/__/__ (“Contrato de PPP”);

V. O Poder Concedente (“Poder Concedente”) é o Distrito Federal, que firmou o Contrato de PPP e contraiu obrigações inerentes a esse contrato, e, na condição de titular dos recursos do FPE, confere poderes ao Agente de Pagamento para administrar os Recursos Apartados do FPE.

VI. O Poder Concedente deverá manter os Recursos Apartados do FPE segregados dos demais recursos de sua titularidade, em conta corrente específica (“Conta Corrente Específica”) a ser aberta no agente financeiro responsável pelo repasse do FPE, destinando-os, exclusivamente, ao adimplemento das obrigações contraídas pelo Poder Concedente no Contrato de PPP;

VII. O Poder Concedente constitui em favor da concessionária privada (“Concessionária”) um sistema de pagamento, a partir do fluxo de Recursos Apartados do FPE, para fins de adimplemento das Obrigações, notadamente das contrapartidas pecuniárias (“Contraprestações Públicas”), por meio de mecanismo de pagamento (“Mecanismo de Pagamento”) utilizando a Conta Corrente Específica;

VIII. O Banco do Brasil S.A., na qualidade de Agente Financeiro do Tesouro Nacional no Repasse dos Recursos do FPE, está de acordo em atuar como Agente de Pagamento e Administração de Conta Vinculada dos Recursos Apartados do FPE e empregados no Mecanismo de Pagamento, e o Poder Concedente está de acordo em nomear o Agente de Pagamento para o desempenho de tal função;

IX. E, ainda, a inexigibilidade de licitação reconhecida no Processo Administrativo nº ___;

Têm as Partes entre si justo e acordado celebrar o presente Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Conta Vinculada (“Contrato”), que se regerá pelas cláusulas a seguir estipuladas:

1. Cláusula 1. Definições

1.1. Os termos iniciados com letra maiúscula aqui utilizados terão o significado a eles atribuídos no corpo deste Contrato, no singular ou no plural.

2. Cláusula 2. Objeto

2.1. Este Contrato estabelece, em favor da Concessionária signatária do Contrato de PPP Mecanismo de Pagamento administrado pelo Agente de Pagamento, cuja finalidade é assegurar o integral, pontual e fiel adimplemento das Obrigações contraídas pelo Poder Concedente.

2.2. O Mecanismo de Pagamento será composto por uma Conta Corrente Específica de titularidade do Poder Concedente, movimentada exclusivamente pelo Agente de Pagamento, sem que sejam necessárias quaisquer autorizações ou aprovações além das previstas neste Contrato, observado que a Conta Corrente Específica será destinada ao pagamento das Obrigações, sobretudo das Contraprestações Públicas.

2.3. Anteriormente à celebração de qualquer Contrato de PPP, o Poder Concedente observará o montante de Recursos Apartados do FPE não comprometido em pagamentos de obrigações contraídas em quaisquer contratos de PPPs, de modo que os Recursos Apartados do FPE sejam suficientes para honrar as obrigações de cada Contrato de PPP a ser celebrado pelo Poder Concedente.

3. Cláusula 3. Nomeação do Agente de Pagamento

3.1. O Poder Concedente, neste ato, em caráter incondicional, irrevogável e irretratável, nomeia e constitui o Banco do Brasil S.A. como Agente de Pagamento, outorgando-lhe suficientes poderes para, na qualidade de mandatário, abrir, administrar e movimentar a Conta Corrente Específica de acordo com os termos e condições abaixo estipulados, e o Agente de Pagamento neste ato aceita tal nomeação, obrigando-se a cumprir todos os termos e condições previstas neste Contrato, empregando, na execução do mandato ora outorgado, a mesma diligência que em pregaria na gerência de seus próprios negócios. Os deveres e responsabilidades do Agente de Pagamento estarão limitados aos termos deste Contrato, não estando implícita nenhuma outra função ou responsabilidade adicional ou complementar e sendo certo que o Mecanismo de Pagamento somente poderá ser alterado por meio de instrumento escrito assinado por todas as Partes e pelo Interveniente Anuente.

3.2. Pelo cumprimento de suas obrigações previstas neste Contrato, o Agente de Pagamento fará jus a uma remuneração mensal de R\$ __ (___), que serão corrigidos anualmente e de forma automática pelo INPC ou IPCA, o que for menor, ambos divulgados pelo IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, ou outro índice que legalmente venha a substituí-los. Em caso de deflação serão mantidos os valores das tarifas vigentes na data do reajuste anual. Para efeito do cálculo anual será utilizada a variação do índice para cada período de 12 (doze) meses, estando o Agente de Pagamento autorizado a reter e descontar os valores de remuneração

diretamente dos Recursos Apartados do FPE creditados na Conta Corrente Específica, nos termos da Cláusula 6.3 (b).

3.2.1. A transferência de recursos do FPE e o subsequente débito para pagamento das contraprestações do Poder Concedente, de que trata a Cláusula 6, aí incluída a remuneração do Agente de Pagamento, está expressamente prevista no Contrato de PPP.

3.2.2. O Agente de Pagamento fará jus à remuneração mensal indicada na Cláusula 3.2 nos meses em que houver o efetivo cumprimento de quaisquer das obrigações previstas na Cláusula 6 deste Contrato.

4. Cláusula 4. Administração das Contas

4.1. O Poder Concedente, por este ato, confere ao Agente de Pagamento plenos poderes para administrar e direcionar os Recursos Apartados do FPE e fazer os pagamentos devidos à Concessionária estritamente em consonância com o Mecanismo de Pagamento.

4.2. Em razão dos poderes ora conferidos nos termos da Cláusula 4.1, o Agente de Pagamento fica, por meio do presente Contrato, autorizado a movimentar os Recursos Apartados do FPE transferidos do Poder Concedente com a finalidade de assegurar o cumprimento das Obrigações, estritamente de acordo com o presente instrumento, sem que qualquer ordem adicional venha a ser necessária.

4.3. Em decorrência do disposto na Cláusula 4.1, o Poder Concedente concorda que nenhuma outra finalidade poderá ser dada pelo Agente de Pagamento aos Recursos Apartados do FPE e ao Mecanismo de Pagamento que não aquelas previstas neste Contrato, independentemente de qualquer notificação em sentido contrário recebida pelo Agente de Pagamento de qualquer das Partes.

4.4. Todos e quaisquer recursos, a qualquer tempo depositados na Conta Corrente Específica, serão movimentados exclusivamente pelo Agente de Pagamento, nos termos deste Contrato, e terão como finalidade exclusiva a constituição de Mecanismo de Pagamento, objeto deste Contrato, destinado a assegurar as Obrigações em Contrato de PPP.

5. Cláusula 5. Abertura da Conta Corrente Específica

5.1. Imediatamente após a celebração deste Contrato, deverá o Agente de Pagamento abrir e manter aberta durante toda a vigência deste Contrato uma Conta Corrente Específica, a qual será atribuída o número __, na agência __, do Banco do Brasil S.A., em Brasília - DF, em nome do Poder Concedente, na qual serão depositados os Recursos Apartados do FPE, nos termos da Lei Estadual nº __, para movimentação em conformidade com o disposto na Cláusula 6.

5.2. Ainda em relação à Conta Corrente Específica, citada na Cláusula 5.1, nenhuma tarifa será cobrada do Poder Concedente pelo Agente de Pagamento, sendo que, além das Contraprestações Públicas, somente serão debitadas dessa conta as obrigações acessórias decorrentes do Mecanismo de Pagamento contratado, qual seja a remuneração do Agente de Pagamento.

6. Cláusula 6. Administração da Conta Corrente Específica

6.1. Fica o Agente de Pagamento autorizado a transferir os Recursos Apartados do FPE da conta corrente de crédito dos Recursos do FPE, de titularidade do Tesouro do Distrito Federal, para a Conta Corrente Específica, nos termos deste Contrato e da Lei Estadual nº __.

6.1.1. A transferência de recursos prevista na Cláusula 6.1 somente ocorrerá nos meses em que houver a previsão de pagamento de contraprestações públicas contratadas pelo Poder Concedente, observado, em qualquer hipótese, a Cláusula 6.2.

6.2. Até a data da primeira distribuição do FPE de cada mês, deverá o Poder Concedente informar por escrito ao Agente de Pagamento o valor da Contraprestação Pública a ser transferido à Concessionária na data prevista na Cláusula 6.3 (c), observado que:

a) na ausência de informação do valor mensal da Contraprestação Pública no prazo acima estipulado, fica o Agente de Pagamento autorizado a realizar o pagamento da Contraprestação Pública, em seu valor contratual integral, reajustado para o ano corrente, conforme informado pelo Poder Concedente nos termos da Cláusula 8.4 (e); e

b) caso o valor previsto na Cláusula 8.4 (e) também não tenha sido informado pelo Poder Concedente, fica o Agente de Pagamento desobrigado de efetuar qualquer

pagamento, sem que isso represente qualquer responsabilidade para o mesmo perante as Partes, cabendo ao Poder Concedente total responsabilidade pelos questionamentos que eventualmente vierem a ocorrer.

6.3. Independentemente de qualquer autorização adicional, o Agente de Pagamento:

a) em primeiro lugar, na data da primeira distribuição do FPE de cada mês, transferirá diretamente para a Conta Corrente Específica, em nome do Poder Concedente, do total de Recursos de FPE transferidos da União ao Distrito Federal, o montante total necessário para adimplir a contraprestação pública em seu valor contratual mensal integral, previsto no Contrato de PPP em vigor e informado pelo Poder Concedente na forma da Cláusula 8.4 (e);

b) em segundo lugar, ainda na mesma data citada na alínea anterior, deduzirá a quantia que lhe é devida a título de remuneração pelos serviços prestados na qualidade de Agente de Pagamento;

c) em terceiro lugar, dois dias úteis após a data citada na alínea (a) desta Cláusula, de posse das informações de pagamento prestadas pelo Poder Concedente nos termos e prazo estabelecidos nas Cláusulas 6.2 e 8.4 (d) e (e), transferirá os valores da Contraprestação Pública devida, da Conta Corrente Específica, diretamente para a conta corrente de titularidade da Concessionária, de número ___, na agência ___, do Banco do Brasil S.A.;

d) em quarto lugar, dois dias úteis após a data citada na alínea (a) desta Cláusula, transferirá à Conta Única do Tesouro do Distrito Federal o excedente - caso existente – de eventuais valores alocados na Conta Corrente Específica após realizados os movimentos previstos nas alíneas anteriores, mantendo-se sempre o valor equivalente a 3 (três) contraprestações mensais a título de garantia para a concessionária.

6.4. Qualquer falha ou atraso na transferência referida na Cláusula 6.3, cuja causa seja atribuída ao Agente de Pagamento ou à Concessionária, não acarretará responsabilidade de natureza moratória ao Poder Concedente.

6.5. Qualquer falha no Mecanismo de Pagamento decorrente da ausência, atraso ou incorreção das informações prestadas pelo Poder Concedente ao Agente de Pagamento não acarretará qualquer tipo de responsabilidade ao Agente de Pagamento.

7. Cláusula 7. Direitos e Obrigações do Agente de Pagamento

7.1. O Agente de Pagamento somente estará obrigado a cumprir qualquer instrução para a movimentação ou liberação dos recursos da Conta Corrente Específica ou de seguir qualquer aviso ou instrução, que (i) esteja de acordo com os termos e condições deste Contrato, ou (ii) decorra de decisão judicial.

7.2. Se (i) qualquer montante objeto deste Contrato for, em qualquer ocasião, arrestado, penhorado ou bloqueado nos termos de uma decisão judicial; (ii) o pagamento, cessão, transferência, transmissão ou entrega de tal montante for suspenso ou determinado por uma decisão judicial; ou (iii) uma decisão judicial for proferida afetando tal montante, total ou parcialmente, o Agente de Pagamento deverá acatar e agir de acordo com tal decisão judicial, devendo enviar uma Notificação ao Poder Concedente quando do recebimento dessa determinação.

7.3. Sem prejuízo das demais obrigações contidas neste Contrato, o Agente de Pagamento terá as seguintes obrigações:

- a) proceder ao pagamento periódico das Contraprestações Públicas à Concessionária, conforme estabelecido neste Contrato;
- b) disponibilizar informações do extrato da Conta Corrente Específica ao Poder Concedente e à Concessionária via acesso WEB, através do gerenciador financeiro, representados pelas pessoas por eles designadas;
- c) prestar contas e informações ao Poder Concedente e à Concessionária, por escrito, (i) sempre que assim solicitado, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados de tal solicitação, e (ii) após a sua renúncia ou destituição, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados da data de comunicação pela Parte destinatária;
- d) administrar a Conta Corrente Específica conforme determinado neste Contrato, empregando a mesma diligência aplicada na gestão de recursos e negócios próprios.

7.4. Fica entendido e ajustado entre as Partes que o Agente de Pagamento:

- a) não estará obrigado a aceitar quaisquer instruções que não as previstas neste Contrato;
- b) não estará obrigado a realizar pagamentos parciais de Obrigações, ressalvadas eventuais deduções do valor da Contraprestação Pública em razão do

descumprimento dos parâmetros de desempenho previstos nos Contrato de PPP, a serem informadas pelo Poder Concedente no prazo estabelecido na Cláusula 6.2, observado que as referidas deduções não configuram pagamento parcial da Contraprestação Pública;

c) não tem qualquer responsabilidade em relação ao Contrato de PPP ou qualquer outro documento a ele relacionado, ficando entendido que seus deveres são exclusivamente aqueles decorrentes do mandato outorgado nos termos deste Contrato;

d) sem prejuízo de suas obrigações nos termos deste Contrato, não possui qualquer responsabilidade pelas consequências do cumprimento das instruções recebidas de acordo com este Contrato, tampouco estará obrigado a verificar a correção dos dados e informações que lhe sejam apresentados nos termos deste Contrato;

e) não confere, pela assinatura deste Contrato ou de qualquer instrumento a este relacionado, qualquer espécie de garantia real ou pessoal do Agente de Pagamento em favor do Estado e de suas entidades da administração indireta, do Poder Concedente e da Concessionária.

8. Cláusula 8. Direitos e Obrigações do Poder Concedente

8.1. O Poder Concedente remunerará o Agente de Pagamento pela administração do Mecanismo de Pagamento com a finalidade de assegurar o integral, pontual e fiel adimplemento das Obrigações contraídas pelo Poder Concedente em favor da Concessionária signatária do Contrato de PPP.

8.2. O Agente de Pagamento só possui responsabilidade por atos e omissões, decorrentes de descumprimento de suas obrigações previstas neste contrato, que venham a ser causa principal de prejuízo ao Estado ou à Concessionária.

8.3. As entidades da Administração Indireta que representam o Poder Concedente no Contrato de PPP prestarão as informações necessárias ao cumprimento das obrigações previstas na Cláusula 8.4.

8.4. O Poder Concedente terá as seguintes obrigações, sem prejuízo das demais previstas neste Contrato ou na legislação aplicável:

- a) prestar ao Agente de Pagamento e à Concessionária todos os esclarecimentos solicitados nos termos deste Contrato e demais esclarecimentos necessários para fins do cumprimento pelo Agente de Pagamento de suas obrigações nos termos deste Contrato;
- b) fornecer ao Agente de Pagamento e à Concessionária informações completas sobre o fluxo presente e projetado do FPE, bem como toda e qualquer informação complementar referente ao FPE;
- c) informar ao Agente de Pagamento, tempestivamente e a qualquer tempo, sempre que houver alterações dos dados bancários;
- d) informar ao Agente de Pagamento, tempestivamente e a qualquer tempo, sempre que houver alterações da data de contratação ou de término do Contrato de PPP, e o valor contratual integral da Contraprestação Pública, com seus respectivos reajustes, devidos mensalmente nos termos do Contrato de PPP;
- e) informar mensalmente ao Poder Concedente o valor da Contraprestação Pública devida nos termos do Contrato de PPP, já deduzida ou acrescida de eventuais montantes contratualmente devidos;
- f) informar ao Agente de Pagamento, ao Poder Concedente e à Concessionária, a existência de qualquer demanda judicial ou extrajudicial que possa afetar os direitos da Concessionária e os recursos depositados na Conta Corrente Específica;
- g) tomar todas as providências cabíveis e aplicáveis nos termos da legislação vigente para afastar qualquer forma de ônus ou restrição que recaia sobre os recursos a qualquer tempo depositados na Conta Corrente Específica;
- h) fornecer ao Agente de Pagamento e à Concessionária toda e qualquer informação ou documentação que se faça necessária ao fiel cumprimento deste Contrato e à preservação do Mecanismo de Pagamento.

8.5. O Poder Concedente terá ainda a obrigação de disponibilizar em seu site na Internet informações completas, objetivas e atualizadas acerca do Mecanismo de Pagamento, incluindo a indicação, mês a mês: (i) do montante global do FPE utilizado como referência para transferência dos Recursos Apartados do FPE; (ii) do montante dos Recursos Apartados do FPE efetivamente disponibilizados; (iii) do montante das Obrigações devidas e efetivamente pagas relativas ao Contrato de PPP; (iv) do

montante retidos na conta vinculada a título de garantia; e (v) o montante eventualmente revertido ao Tesouro do Distrito Federal.

9. Cláusula 9. Término e Liberação das Obrigações

9.1. As obrigações previstas neste Contrato permanecerão em pleno vigor e eficácia durante a vigência do Contrato de PPP, em relação às respectivas Partes e à Concessionária, ressalvadas as hipóteses de renúncia e destituição do Agente de Pagamento.

10. Cláusula 10. Renúncia e Destituição do Agente de Pagamento

10.1. O atraso ou não exercício pelas Partes de qualquer poder ou direito aqui contido não deverá operar como uma renúncia ou tampouco a novação ou alteração contratual, a não ser que assim seja expressamente manifestado. Os direitos estabelecidos no presente Contrato são cumulativos, poderão ser exercidos isolados ou simultaneamente e não excluem quaisquer direitos estabelecidos em lei.

10.2. O Agente de Pagamento poderá, a qualquer tempo, renunciar ao mandato conferido de acordo com este instrumento, mediante aviso por escrito ao Poder Concedente e à Concessionária, em seus respectivos endereços conforme estabelecidos neste Contrato, com 90 (noventa) dias de antecedência.

10.3. O Poder Concedente poderá, a qualquer tempo durante a vigência deste Contrato, destituir o Agente de Pagamento, caso este descumpra qualquer das obrigações aqui previstas ou não cumpra as instruções por ele recebidas nos termos deste Contrato, se, concedido o prazo legal para defesa e providências cabíveis, continuar inadimplente, mediante notificação prévia de 90 (noventa) dias, encaminhada ao Agente de Pagamento

10.4. Após transcorrido o prazo para que a renúncia de que trata a Cláusula 10.2 ou a destituição tratada na Cláusula 10.3 se torne efetiva, extinguem-se as obrigações e responsabilidades das Partes.

11. Cláusula 11. Notificações

11.1. Qualquer aviso, instrução, notificação ou outra comunicação exigida ou permitida nos termos deste Contrato serão dados, exclusivamente, por escrito, devidamente assinado pelos representantes legais abaixo indicados, através de

entrega em mãos, serviço de entrega rápida ou por correspondência registrada, com recibo de entrega:

- a) BANCO DO BRASIL S.A.:
- b) PODER CONCEDENTE:
- c) CONCESSIONÁRIA:

11.2. Todo e qualquer aviso, instrução e comunicação nos termos deste Contrato serão válidos e considerados entregues, na data de seu recebimento, conforme comprovado através de protocolo assinado pela Parte à qual são entregues ou, em caso de transmissão por correio, com aviso de recebimento.

11.3. A alteração dos representantes indicados no item 11.1 acima poderá ser realizada mediante aviso dirigido à outra parte, na forma e modo disciplinados nesta Cláusula.

12. Cláusula 12. Aditamentos ou Modificações.

12.1. Todo e qualquer aditamento ou modificação de qualquer dos termos ou disposições do presente Contrato somente serão válidos se por escrito e assinados pelas Partes e pelo Interveniente Anuente.

13. Cláusula 13. Publicação deste Contrato

13.1. O Poder Concedente obriga-se a providenciar a publicação deste Contrato ou o seu extrato no Diário Oficial do Distrito Federal em até 5 (cinco) dias após a sua assinatura.

14. Cláusula 14. Foro

14.1. As partes elegem o Foro de Brasília-DF, com exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir questões oriundas do Contrato que não puderem ser resolvidas pelas Partes e pelo Interveniente Anuente.

E, por estarem assim justas e contratadas, as Partes assinam o presente Contrato em 3 (três) vias de igual teor, na presença das duas testemunhas abaixo assinadas.

Brasília-DF, ___ de ___ de ___,

BANCO DO BRASIL S.A.

PODER CONCEDENTE

CONCESSIONÁRIA

Testemunhas:

Nome : _____ Nome : _____

CPF : _____ CPF : _____

Ass. : _____ Ass. : _____