

Nome: Etter:

Empresa: Etter Advogados

Email: etter@abv.oabsp.org.br

Assunto: Questionamentos

- 1) **Pergunta:** A resolução STM 54, de 16/05/2011, dispõe no seu artigo II alínea H “Vencedora da licitação: Obrigatoriedade Constituição de Sociedade de Propósito Específico - SPE” Sendo que criará novos impostos incidindo diretamente nos custos e onerando ainda mais a tarifa. Portanto qual a real necessidade dessa obrigatoriedade?

R: A criação de SPE não onera a tarifa. A tarifa é fixada pelo Poder Concedente e leva em conta outras considerações na sua composição.

A exigência de SPE, no entendimento até agora do Poder Concedente melhor conduzirá deveres e obrigações advindos do serviço a ser delegado, no entanto, dado os questionamentos de natureza diversa, a exigência de tal constituição poderá ser objeto de nova análise pelo Conselho Diretor do PED.

Nome: Luis Fernando Fabrin:

Empresa: Prefeitura Municipal de Pedreira

Fone: 19 - 3813-3272/9218-5349

Assunto: Questionamentos

- 2) **Pergunta:** Porque SPE e não Consórcio? Quem pagará a integração? Estado ou prefeituras?

R: Vide resposta 1. Integração tarifária será objeto de convênios do Estado com as Prefeituras.

Nome: Gilson N. Grillo

Empresa: AVA

Fone: (19) 3471-3783

Assunto: Situação dos trabalhadores perante a SPE

- 3) **Pergunta:** Com a operação e administração do sistema por uma unia SPE, não gerará um conflito com os sindicatos atualmente constituídos e sua forma de ação regionalizada hoje?

R: Considerando que o sindicato atua na região, a SPE não fará diferenciação pois a região continua a mesma.

Nome: Divane

Empresa: AVA

Fone: (19) 3471-3777

Assunto: Controle Administrativo Operacional das Concessionárias

- 4) **Pergunta:** Gostaria que a comissão esclarecesse se nos estudos está analisada a dificuldade de gerenciamento operacional e administrativo de todo o sistema que seria controlado por uma SPE?

Sugestão: Divisão em mais consórcios ou SPE's.

R: Foi considerado, quanto a divisão vide resposta 1.

Nome: José Basílio

Empresa: Usuário

Fone: (67) 9215-0473

Assunto: Transporte Coletivo Urbano

- 5) **Pergunta:** Ao meu ver terá que ser dividida as regiões por empresas e não ter somente um concessionário para liderar o serviço?

R: Conforme apresentado, a operação por uma única concessionária apresenta diversas vantagens, racionalização, ganhos de escala, facilita implantação de projetos, elimina sobreposição de linhas e apresenta melhor viabilidade econômica.

Nome: ETTER

Empresa: Advogado

Fone:

Assunto:

Email: etter@adv.oabsp.org.br

- 6) **Pergunta:** Havendo a integração entre linha, poderá haver diminuição da receita, como será feito o equilíbrio econômico?

R: O edital e o contrato prevêem que modificações realizadas serão objetos de revisão do equilíbrio, os critérios de reequilíbrio estarão incorporados no edital.

Nome: Regina

Empresa: Conselho Municipal do Direito do Deficiente de Paulínia

Fone: (19) 3933-1491/9226-8656

Assunto: Acessibilidade / Ônibus adaptado

Email: cmdppaulinia@gmail.com

- 7) **Pergunta:** Definição prazo para as empresas colocarem ônibus adaptado em circulação, visto que já há um grande público carente deste serviço. Sugerimos a consulta aos conselhos do deficiente para conhecimento das "reais" necessidades dos portadores de necessidades especiais?

R: Para o início de operação, a futura concessionária deverá dispor, para atendimento aos portadores de deficiência ou mobilidade reduzida, de um veículo, acessível para cada uma das suas linhas de característica comum. Até

2014, em atenção ao Decreto Federal 5.296 de 2 de dezembro de 2004, todos os veículos deverão ser acessíveis.

Nome: Sergio Sarto
Empresa: Câmara de Hortolândia
Fone: (19) 7819-3610
Assunto: Mobilidade reduzida
Email: sartosergio@hotmail.com

8) Pergunta: Qual o prazo para as empresas se adequarem?

R: Vide resposta 7.

Nome: Valdireny de Mira da Silva
Empresa: Câmara Municipal de Paulínia
Fone: (19) 9836-8238
Assunto: Transporte Adaptado
Email: valdirenymira@hotmail.com

9) Pergunta: Gostaria de saber quando teremos ônibus adaptados intermunicipais, prazo e porque ainda não temos nenhum.

R: Vide resposta 7.

Nome: Rogério Alves
Empresa: Assessoria Deputado Gerson Bittencourt
Fone: (19) 9194-8027
Assunto: Idade da frota e combustíveis limpos
Email: alvesroger@ibest.com.br

10) Sugestão: Adoção de parâmetros de idade média e máxima em conformidade com o PL 507/2011, aprovado nesta semana na Assembléia. Adoção de combustíveis limpos como hidrogênio, gás, álcool etc.

R: As exigências do PL 507/2011, quando transformadas em lei, serão observadas nos parâmetros da licitação da concessão da RMC, se, eventualmente tiver alguma divergência. Os parâmetros da concessão já admitem idade média e máxima.

Nome: Rogério Alves
Empresa: Assessoria Deputado Gerson Bittencourt
Fone: (19) 9194-8027
Assunto: Integração metropolitana, tarifa temporal e única
Email: alvesroger@ibest.com.br

11) Sugestão: Adoção de parâmetros entre os municípios da RMC, de maneira a assegurar integração metropolitana, com tarifa temporal e única entre os municípios da RMC, viabilizar futura integração com o trem metropolitano.

R: Com a concessão, existirá um sistema único de bilhetagem para todo o sistema metropolitano. A política tarifária de integração entre o sistema

metropolitano e municípios serão objeto de convênios entre Estado e municípios.

Nome: Rogério Alves

Empresa: Assessoria Deputado Gerson Bittencourt

Fone: (19) 9194-8027

Assunto: Integração entre sistemas

Email: alvesroger@ibest.com.br

12) Sugestão: Possibilitar a integração entre sistemas, empresas e alternativos.

R: Vide resposta 11.

Nome: Ademir Bueno Martins

Empresa: Prefeitura Municipal de Valinhos

Fone: (19) 3871-5857

Assunto: Terminais

Email: abmartins@valinhos.sp.gov.br

13) Sugestão: Até que data poderá ser apresentado sugestões e propostas sobre reformas ou novos terminais que atendem as linhas metropolitanas no município.

R: Sugestões e propostas poderão ser apresentadas a qualquer momento, uma vez que a responsabilidade pela implantação de terminais é do Poder Concedente e não será objeto da licitação.

Nome: Rogério Alves

Empresa: Assessoria Deputado Gerson Bittencourt

Fone: (19) 9194-8027

Assunto: Indicadores de qualidade

Email: alvesroger@ibest.com.br

14) Sugestão: Adoção de padrões que garantam rapidez, conforto, confiabilidade, segurança.

R: No edital/contrato já há previsão de diversos acordos de nível de serviço, implementados em indicadores de qualidade e de operação, tais como padrões mínimos de frota, operação, econômico-financeiro e de satisfação do cliente.

Nome: Allex V. Maia

Empresa: Transurc

Fone: (19) 3731-2600

Assunto: Manutenção e Conservação da infraestrutura

Email: planejamento@transurc.com.br

15) Sugestão: Como dimensionar o custo de manutenção viária? Qual seu reflexo nos custos e tarifa?

R: O edital conterà as informações necessárias para dimensionamento do custo de manutenção do viário segregado pela licitante, não integrando a relação de insumos componentes da formação da tarifa.

Assunto: Concessão

Nome: Stanislaw Feriencic

Empresa: Ettl - Engenharia de Transporte, Tráfego e Logística, representante das empresas AVA - Auto Viação Americana Ltda, Auto Viação Ouro Verde Ltda, VB Transportes e Turismo Ltda, Rápido Luxo Campinas Ltda, Viação Boa Vista Ltda, Viação Campestre Ltda, Transportadora Salamanca Ltda, Expresso Metrópolis Ltda, Expresso Fênix Ltda e Expresso Jota Jota Ltda.

Fone: 11 5087-4242

Email: ettl@ettl.com.br

Diante das pontuais questões levantadas sobre a formação da SPE pergunta-se:

- 16) Essas complexas questões financeiras e jurídicas não podem ocasionar o fatal esvaziamento do processo licitatório pela impossibilidade das empresas operadoras cumprirem com a exigência de formação da SPE?

R: Avaliando a questão do possível esvaziamento no processo licitatório, a exigência de SPE poderá ser objeto de nova análise pelo Conselho Diretor do PED, a pedido da EMTU/SP, vide resposta 1.

- 17) A EMTU considerou a contratação de consórcio ao invés de SPE?

R: Sim, quando dos estudos, mas a opção do Conselho Gestor foi por estabelecer a firmatura do contrato com SPE. A EMTU/SP rediscutirá a questão de contratação do consórcio ao invés de SPE junto ao Conselho Diretor do PED, conforme resposta 1 e 16.

- 18) Quais os aspectos negativos do consórcio que levaram a EMTU a decidir que a SPE é a melhor solução para a operação do sistema?

R: Vide resposta 17.

- 19) Considerando que, no caso da SPE seus acionistas serão as empresas que se apresentarão em forma de consórcio na fase da licitação, caso qualquer destes acionistas venha a ter problemas em outras empresas do seu grupo, a execução contratual do objeto da SPE com a EMTU poderá ser afetada na sua totalidade, e que no caso de contratação de Consórcio esta eventualidade se restringirá à consorciada que deu causa ao problema e caberá às demais, não atingidas pelo problema, a responsabilidade solidária pela manutenção dos serviços contratados, pergunta-se se a EMTU não estaria mais amparada com a contratação de consórcio?

R: Entende-se, em princípio, que a concessão será melhor conduzida por uma SPE, no entanto, a dúvida apontada será avaliada, conforme já apresentado nas questões 1, 16, 17 e 18.

Considerando que serão absorvidas várias responsabilidades adicionais pela futura operadora, em relação ao atual sistema, que podem incluir o valor da outorga, novos investimentos afora, veículos, garagens e seus equipamentos, manutenção viária e de infraestruturas de corredores, a operação de terminais, pontos de parada e outros equipamentos, pergunta-se:

20) Como pretende a EMTU manter a modicidade tarifária e a respectiva atratividade para a demanda do sistema?

R: O modelo da concessão está sendo proposto com os níveis tarifários praticados que apresentam modicidade e atratividade já considerados suficientes para cobertura de todas as responsabilidades previstas pela futura concessionária.

21) A EMTU não considera a possibilidade de utilizar os mecanismos de PPPs para equacionar esta questão?

R: Os estudos demonstraram viabilidade para uma concessão comum.

22) A EMTU não considera as possibilidades de desoneração de custos tributários e/ou de subsídio direto às gratuidades do sistema?

R: Os estudos consideraram os tributos incidentes neste tipo de serviço e as gratuidades concedidas por força de legislação.

23) Neste contexto, a escolha do vencedor através do valor da outorga, especialmente como parcelas no início da operação está sendo considerada pela EMTU uma forma adequada?

R: Sim

23.1) Ou outras formas estão sendo avaliadas?

R: Não

24) Como será composta a fórmula de reajuste tarifário, caso estes encargos sejam de fato assumidos pelo contratado?

R: Na composição são considerados os insumos envolvidos na prestação dos serviços constante do objeto da concessão.

25) Novos serviços, ainda não completamente projetados, como a extensão do Corredor Noroeste, como serão considerados em relação as alterações que decorrerão de sua definitiva implantação?

R: O edital estabelecerá a forma de inserção de novos serviços, com previsão de avaliação de eventual reequilíbrio econômico-financeiro.

Considerando-se que a SPE - Sociedade de Propósito Específico será extinta ao término da concessão e portanto todos os funcionários deverão ser demitidos e os empréstimos para aquisição de veículos quitados pergunta-se:

26) Como foram considerados os custos de desmobilização, demissão de funcionários, quitação dos empréstimos dos veículos, etc. no plano financeiro da concessão?

R: As projeções da EMTU/SP incluem um percentual de rotatividade da mão de obra baseada em estatística consagrada, considerados suficientes, e nesse aspecto, as licitantes devem projetar suas despesas para o novo contrato. Quanto as fontes de financiamento de capital, deve ser parte do modelo de negócio de cada licitante, a qual é responsável pelas projeções financeiras e as provisões que se fizerem necessárias ao longo da vigência contratual.

27) Quanto aos demais bens não citados acima que ao final da concessão não serão revertidos ao poder concedente (ex: garagem, equipamentos, etc.) como foi previsto o custo das transferências do referido patrimônio no modelo financeiro desenvolvido pela EMTU?

R: No modelo desenvolvido pela EMTU/SP, não há obrigatoriedade de transferências.

28) Qual o valor, no modelo financeiro da concessão, considerado para a desmobilização da SPE?

R: Vide resposta à questão 26, primeira parte.

29) Os custos relacionados à desmobilização da SPE, ao serem incorporados na concessão, oneram ainda mais o usuário, uma vez que serão incorporados na tarifa. Esse ônus não pode ser evitado com a constituição de consórcio ao invés da SPE?

R: As questões de desmobilização não oneram o usuário, vide respostas 26 e 27.

Considerando que a futura operadora do sistema deverá iniciar suas atividades em um prazo curto de tempo é claro que a mesma não terá tempo de contratar e treinar pessoas que não estejam alocadas no mercado de transporte coletivo, uma vez que a formação de motoristas, cobradores, fiscais, mecânicos, etc. demanda tempo, portanto não há dúvida que qualquer operador que venha a vencer o processo licitatório irá deslocar parte de sua equipe de outras operações para dar início à operação do sistema metropolitano de Campinas.

Com a formação da SPE os funcionários da operadora deverão ser demitidos da empresa e contratados pela SPE. Dessa forma há um custo de demissão e contratação para qualquer operador que venha a assumir a operação do sistema em discussão.

Isto posto, pergunta-se:

30) Esse custo de demissão e recontração foi considerado no estudo financeiro realizado pela EMTU?

R: Vide resposta 26.

Ressalve-se que o prazo estabelecido para assunção dos serviços é de até 300 dias, considerado suficiente para mobilização.

31) Qual o valor considerado para essas atividades essenciais para o início da operação?

R: Dependerá das projeções financeiras de responsabilidade de cada licitante.

32) Os custos relacionados à demissão e recontração do pessoal da SPE oneram ainda mais o usuário, uma vez que serão incorporados na tarifa. Esse ônus não pode ser evitado com a constituição de consórcio ao invés da SPE?

R: As questões de desmobilização não oneram o usuário, vide respostas 26 e 27.

Considerando que é objetivo firme do GESP a implantação do Bilhete Integrado Metropolitano, incluindo os sistemas municipais, o sistema metropolitano em licitação e outros sistemas regionais, como trens regionais e/ou suburbanos de trens da CPTM, pergunta-se:

33) Como serão consideradas as futuras alterações decorrentes desta implantação no Edital e no futuro contrato dele decorrente?

R: Caso ocorram novas integrações que ocasionem desequilíbrio econômico-financeiro, a situação será tratada como revisão contratual.

34) Quais os critérios e mecanismos para determinação das tarifas e das repartições das receitas entre os diversos sistemas?

R: Serão avaliados oportunamente, quando criados dentro do contexto do equilíbrio contratual.

35) Qual será a participação dos diversos Municípios e do GESP nesta questão e quais os mecanismos e instrumentos institucionais e legais que garantirão as regras contratadas entre o operador do sistema e a EMTU?

R: A participação se dará por convênios entre os interessados.

Ainda considerando que a futura operadora do sistema deverá iniciar suas atividades em um curto prazo de tempo é claro que os veículos a serem alçados no início da operação não serão, e nem haveria tempo hábil para serem, adquiridos e entregues entre a data da assinatura do contrato e o início da operação, portanto não há dúvida de que parcela significativa dos veículos já será de propriedade do futuro operador, É sabido que a grande maioria (para não dizer a quase totalidade) dos veículos de transporte de passageiros é adquirida sob a forma de financiamento junto ao BNDES (sob a forma do FINAME). Os financiamentos não podem ser transferidos de uma empresa para outra sem a anuência do BNDES ou qualquer outra instituição que estiver à frente do financiamento.

Com a constituição da SPE e com a necessidade de todos os veículos serem de propriedade dessa empresa e com as considerações sobre o financiamento dos veículos apresentada anteriormente, fica claro que o operador deverá quitar toda a dívida relacionada à frota para transferi-la a SPE.

Isto posto pergunta-se:

36) O estudo econômico-financeiro levou em consideração a necessidade de quitação dos financiamentos da frota por parte do futuro operador?

R: O financiamento é uma relação entre interessado e financiador. O edital não obriga que a concessionária seja proprietária do bem.

Ressalve-se que o prazo estabelecido para assunção dos serviços é de até 300 dias, considerado suficiente para mobilização, inclusive para definição quanto a forma de inserção dos veículos na operação dos serviços, bastando a futura concessionária demonstrar a que título detém a posse dos veículos.

37) Se tal não foi considerado, como a EMTU previu, sob os aspectos financeiros e jurídicos, a transferência da frota da futura operadora para a SPE?

R: A futura concessionária é que indicará como apresentará sua frota e quais os critérios de financiamento ou a que título detém a posse dos veículos.

Considerando que a quantidade de veículos para a operação do sistema metropolitano de Campinas é bastante elevado e que pela disposição geográfica das

linhas e cidades são necessárias diversas garagens para a operação do sistema é de se inferir que para o início da operação a futura operadora deverá socorrer de estruturas já existentes na região, caso contrário não poderá cumprir com suas obrigações contratuais.

Após essa ponderação pergunta-se:

38) Será possível a SPE locar garagens já existentes na região, sejam elas de empresas operadoras municipais ou de fretamento?

R: Sim.

39) Se a resposta para a questão anterior for negativa, qual o tempo que a EMTU considerou como suficiente para que a SPE adquira o terreno e implante toda a estrutura necessária para operar um sistema de transporte coletivo?

R: Vide resposta 38.

40) A garagem e demais instalações para a operação do sistema metropolitano poderá ser compartilhada com operações municipais ou de fretamento durante o prazo da concessão, visando diminuição de custos?

R: Sim.

Nome: Belarmino da Ascensão Marta Júnior

Empresa: SETCAMP - Sindicato das Empresas de Transporte Metropolitano e Urbano de Passageiros da Região Metropolitana de Campinas

Fone:

Assunto: Concessão

Email:

41) Pergunta: Considerando que as empresas que operam na RMC, e já o fazem há muitos anos com sua marca/logotipo e não tem intenção de que isso seja extinto, certamente participarão da licitação e, uma vez que a lei não obriga a constituição de SPE e, ainda, que a própria EMTU já mantém 4 contratos de concessões na RMSP, formalizados com os consórcios participantes da licitação, perguntamos porque da necessidade do vencedor do certame constituir-se em SPE?

Por outro lado, consideramos que as questões tributárias, rescisões trabalhistas, entre outros passivos de extrema relevância financeira que a constituição de uma SPE acarretará no presente caso poderá inclusive inviabilizar a participação de interessados no certame.

R: A exigência de SPE, no entendimento até agora do Poder Concedente melhor conduzirá deveres e obrigações advindos do serviço a ser delegado, no entanto, dado os questionamentos de natureza diversa, a exigência de tal constituição poderá ser objeto de nova análise pelo Conselho Diretor do PED.

Avaliando a questão do possível esvaziamento no processo licitatório, a exigência de SPE poderá ser objeto de nova análise pelo Conselho Diretor do PED, a pedido da EMTU/SP. Vide respostas 1, 16 e 17.