

ANEXO II
TERMO DE REFERÊNCIA

SUMÁRIO

1	OBJETO	2
2	GLOSSÁRIO	3
3	JUSTIFICATIVAS	7
3.1	Justificativa do Novo Modelo do SPTA.....	8
3.2	Justificativa da Contratação dos Serviços Técnicos de Modelagem	10
4	SUBSÍDIOS PRELIMINARES PARA MODELAGEM DO SPTA	11
5	ESCOPO DE TRABALHO.....	19
5.1	Estruturação do Trabalho.....	19
5.2	Etapa A	21
5.3	Etapa B	23
5.4	Etapa C	255
5.5	Etapa D	366
6	PARTICIPAÇÃO NA LICITAÇÃO, SUBCONTRATAÇÃO E CRITÉRIOS PARA JULGAMENTO.....	388
7	LOCAL, PRAZO E CONDIÇÕES DE EXECUÇÃO DO OBJETO.....	399
8	DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA	44
9	VIGÊNCIA CONTRATUAL E CRONOGRAMA FÍSICO.....	44
10	GARANTIA CONTRATUAL	45
11	HABILITAÇÃO TÉCNICA	45
12	COMPROVAÇÃO DA CAPACITAÇÃO TÉCNICA.....	48
13	RECEBIMENTO DOS PRODUTOS.....	48
14	CONDIÇÕES DE PAGAMENTO.....	50
15	REAJUSTE CONTRATUAL	51
16	PROPRIEDADE INTELECTUAL	51
17	SIGILO DAS INFORMAÇÕES	52
18	PENALIDADES.....	52
19	OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA	53
20	OBRIGAÇÕES DA SETRANS	56
21	ESTIMATIVA DO VALOR DAS ETAPAS E DO VALOR MÁXIMO DA CONTRATAÇÃO.....	56
22	CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO.....	57

1. OBJETO

- 1.1 O presente Termo de Referência tem por objeto a licitação para a contratação de SERVIÇOS TÉCNICOS necessários ao processo de estruturação de um novo modelo para a prestação do Serviço Público de Transporte Aquaviário Coletivo Intermunicipal de Passageiros e Cargas no Estado do Rio de Janeiro (SPTA).
- 1.1.1 No âmbito da execução dos SERVIÇOS TÉCNICOS, a CONTRATADA executará um amplo conjunto de atividades com vistas a:
- a) definição do MODELO mais adequado à adjudicação à iniciativa privada da prestação do SPTA; e
 - b) elaboração de PRODUTOS necessários para o sucesso das ETAPAS de estruturação do MODELO, licitação e adjudicação da prestação do SPTA.
- 1.1.2 O desenvolvimento de estudos, a condução das atividades técnicas e a elaboração dos respectivos PRODUTOS deverão seguir as diretrizes determinadas pelo ESTADO, sendo realizados sob sua supervisão e acompanhamento.
- 1.2 O escopo dos serviços deste TERMO DE REFERÊNCIA foi separado em duas fases:
- a) Fase 1 - Modelagem da prestação do SPTA; e
 - b) Fase 2 - Apoio à preparação e condução da licitação para adjudicação da prestação do SPTA à iniciativa privada.
- 1.3 Este TERMO DE REFERÊNCIA é Anexo ao Contrato XXXXXX celebrado entre a EMPRESA XXXXXX e o Estado do Rio de Janeiro, neste ato representado pela Secretaria de Estado de Transportes - SETRANS, para apoio no desenvolvimento do modelo de prestação do Serviço Público de Transporte Aquaviário Coletivo Intermunicipal de Passageiros e Cargas no Estado.

2. GLOSSÁRIO

- 2.1 **ACEITE:** é o ato formal, emitido pela **COMISSÃO DE RECEBIMENTO**, que atesta a conformidade dos **PRODUTOS** entregues pela **CONTRATADA** no detalhamento estabelecido neste **TERMO DE REFERÊNCIA**.
- 2.2 **AGETRANS:** Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro.
- 2.3 **ATIVIDADES:** subdivisão das **ETAPAS** de trabalho a serem realizadas para a execução dos **SERVIÇOS TÉCNICOS**.
- 2.4 **BENS DA CONCESSÃO:** significa a coletividade dos bens afetados à concessão durante a prestação dos **SERVIÇOS**, o que inclui os **BENS REVERSÍVEIS** e os **BENS VINCULADOS**.
- 2.5 **BENS REVERSÍVEIS:** são todos os bens móveis e imóveis indispensáveis à prestação dos **SERVIÇOS**, de propriedade do **PODER CONCEDENTE**, cuja utilização foi transferida pelo **PODER CONCEDENTE** à **CONCESSIONÁRIA**.
- 2.6 **BENS VINCULADOS:** são os bens móveis e imóveis úteis à **CONCESSÃO**, integrantes ou não do patrimônio da **CONCESSIONÁRIA**, vinculados à prestação dos **SERVIÇOS**.
- 2.7 **COMISSÃO DE RECEBIMENTO:** é a comissão composta por servidores da **SETRANS**, encarregada da emissão dos **RECIBOS**, **ACEITES** e **TERMOS DE RECEBIMENTO DEFINITIVO DE ETAPA**, conforme consta neste **TERMO DE REFERÊNCIA**.
- 2.8 **CONTRATADA:** é a empresa ou o consórcio de empresas especializadas contratadas para a execução dos **SERVIÇOS TÉCNICOS**.

- 2.9 **CONTRATO:** é o presente Contrato para prestação de **SERVIÇOS TÉCNICOS**.
- 2.10 **COORDENADOR GERAL:** é o profissional referido na tabela 11-1, que será responsável pela coordenação dos **SERVIÇOS TÉCNICOS** e dos coordenadores incumbidos da supervisão técnica das equipes da **CONTRATADA** nos respectivos segmentos profissionais.
- 2.11 **ESTADO:** é o Estado do Rio de Janeiro, pessoa jurídica de direito público interno, com sede no Palácio Guanabara, Rua Pinheiro Machado, s/nº, Laranjeiras, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, inscrito no CNPJ sob o nº 42.498.675/0001-52, para efeito deste **CONTRATO** representado pela **SETRANS**.
- 2.12 **ETAPAS:** são as partes em que foram segmentadas as entregas de **PRODUTOS** e a execução dos **SERVIÇOS TÉCNICOS**, cuja conclusão enseja a realização de pagamentos em favor da **CONTRATADA**.
- 2.13 **FASE 1:** fase de estudos para a definição da modelagem da prestação do **SPTA**, compreendendo os seguintes **PRODUTOS**: Relatório de Eventos de Audiência Pública; Relatório de Diagnósticos; Relatório de Proposição do Modelo de Negócio; Relatório de *Value For Money*; Relatório de Modelagem Operacional; Relatório de Modelagem Econômico-Financeira; Relatório Jurídico-Institucional; Relatório de Conformidade Ambiental do Modelo Operacional; Relatório de Proposição de Modelo de Negócio Definitivo; Relatório de Indicadores de Desempenho; Relatório Final Consolidado; Minutas dos Documentos Necessários à Licitação e do **CONTRATO**; e Plano Operacional Básico – POB.
- 2.14 **FASE 2:** fase de apoio à preparação e condução da licitação para adjudicação da prestação do **SPTA** à iniciativa privada, compreendendo os seguintes **PRODUTOS**: Relatório Prospectivo de Licitantes; Relatório do Evento de **ROADSHOW**; Relatórios de Eventos de Consulta Pública e de Audiência Pública.
- 2.15 **GESTOR DO CONTRATO:** servidor da **SETRANS** formalmente encarregado do acompanhamento, fiscalização e execução de tarefas relativas a este **CONTRATO**.

- 2.16 **GRUPO ECONÔMICO**: empresas na condição de sociedade coligada, controlada ou controladora.
- 2.17 **INPC**: Índice Nacional de Preços ao Consumidor do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).
- 2.18 **LICITANTE**: é a pessoa jurídica participante deste procedimento licitatório.
- 2.19 **MODELO**: é o resultado obtido a partir da realização dos **SERVIÇOS TÉCNICOS**, o qual envolverá o desenvolvimento de soluções para adjudicar à iniciativa privada a prestação do **SPTA**, de acordo com o **MODELO DE NEGÓCIO** adotado.
- 2.20 **MODELO DE NEGÓCIO**: é o arranjo operacional, jurídico-institucional, ambiental e econômico-financeiro mais adequado à adjudicação da prestação do **SPTA** à iniciativa privada.
- 2.21 **PRODUTOS**: resultado dos **SERVIÇOS TÉCNICOS**, a serem entregues ao **ESTADO** sob a forma de relatórios, documentos, pareceres ou apresentações, conforme o caso, segundo especificado neste **TERMO DE REFERÊNCIA**. O responsável por sua elaboração e redação é o **RELATOR**.
- 2.22 **PMO**: *Project Management Office*, entendido aqui como o conjunto dos serviços técnicos de organização, gestão de modelagem e coordenação da interação mantida entre **EMPRESA, ESTADO e STAKEHOLDERS**.
- 2.23 **RECEBIMENTO DEFINITIVO DA ETAPA**: é o ateste pela **COMISSÃO DE RECEBIMENTO** da entrega de todos os **PRODUTOS** e execução de todos os **SERVIÇOS TÉCNICOS**, pela **CONTRATADA**, relativos a uma **ETAPA** definida neste **TERMO DE REFERÊNCIA**.
- 2.24 **RECIBO**: ato formal, emitido pela **COMISSÃO DE RECEBIMENTO**, que atesta a entrega do **PRODUTO** pela **CONTRATADA**, para posterior verificação

da sua conformidade com as especificações técnicas previstas neste **TERMO DE REFERÊNCIA**.

- 2.25 **RELATÓRIO FINAL CONSOLIDADO:** relatório englobando os principais aspectos da modelagem operacional, econômico-financeira, jurídica, ambiental e de governança, relativos aos aspectos técnicos envolvidos nos diferentes segmentos dos **SERVIÇOS TÉCNICOS** e **PRODUTOS**, em especial as principais premissas adotadas, contendo, dentre outros elementos, diretrizes negociais, planilhas de projeções diversas, a identificação e análise das alternativas de investimentos, os resultados obtidos e suas conclusões, com as estimativas de valores de outorga, valor máximo da contraprestação pública pecuniária, aporte de recursos, a depender do **MODELO DE NEGÓCIO** sugerido pela modelagem.
- 2.26 **RELATÓRIO DE PROPOSIÇÃO DO MODELO DE NEGÓCIO:** relatório que deverá sistematizar as variáveis-chave identificadas durante a **FASE 1** de execução dos **SERVIÇOS TÉCNICOS** para pautar a tomada de decisão a respeito do **MODELO**, contemplando os principais aspectos mapeados durante as **ETAPAS A e B**. Será complementado pelo Relatório de *Value for Money*.
- 2.27 **ROADSHOW:** é a apresentação de negócios para potenciais interessados na adjudicação da prestação do **SPTA**.
- 2.28 **SALAS DE INFORMAÇÕES:** são os ambientes virtuais (*data rooms*) em que serão disponibilizados os documentos, dados, relatórios, acessos a sistemas e qualquer outro tipo de informação sobre a modelagem, aos potenciais interessados, possuindo controle de acesso ao ambiente, histórico de acesso aos documentos e, quando aplicável, controle de confidencialidade e restrições a visualização, cópias e encaminhamento dos documentos.
- 2.29 **SERVIÇOS TÉCNICOS:** é o conjunto amplo de atividades a serem prestadas pela **CONTRATADA** à **SETRANS**, como o levantamento de dados e informações, estudos, desenvolvimento de modelos, avaliação, consultoria, assessoria, participações em reuniões e audiências públicas para esclarecimentos,

acompanhamento do andamento dos trabalhos, incluindo-se ainda a elaboração de todos os **PRODUTOS**, conforme a sistemática detalhada neste **TERMO DE REFERÊNCIA**.

- 2.30 **SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO – SPTA:** sistema de prestação do Serviço Público de Transporte Aquaviário Coletivo Intermunicipal de Passageiros e Cargas no Estado do Rio de Janeiro a ser modelado em seu planejamento, controle, execução, gestão e operação.
- 2.31 **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES – SETRANS:** pessoa jurídica, CNPJ nº 42.498.667/0001-06, situada à Avenida Nossa Senhora de Copacabana, nº 493, Copacabana, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, que neste ato representa o **ESTADO**.
- 2.32 **STAKEHOLDERS:** termo usado para definir todos as pessoas e grupos envolvidos ou interessados, ou intervenientes na implantação do **MODELO**.
- 2.33 **TABELA DE PRODUTOS E CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO:** é a tabela apresentada no Anexo II-A, discriminando os **PRODUTOS** a serem entregues ao longo das diversas **ETAPAS** e **FASES** e os relacionando aos prazos para execução e pagamentos parciais do valor de contrato.
- 2.34 **TCE:** o Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, competente, no âmbito de sua alçada de órgão de controle externo, para a fiscalização da legalidade e acompanhamento de atos administrativos de gestão relativos à contratação dos **SERVIÇOS TÉCNICOS** em tela.
- 2.35 **TERMO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO DA ETAPA:** é o documento emitido pela **SETRANS** que atesta o **RECEBIMENTO DEFINITIVO DA ETAPA**, conforme definido neste **TERMO DE REFERÊNCIA**.

3. JUSTIFICATIVAS

3.1 Justificativa do Novo Modelo de Prestação do SPTA

3.1.1 O SPTA é prestado pela iniciativa privada desde fevereiro de 1998, quando foi efetuada a presente concessão, pelo prazo de 25 anos, em decorrência da privatização, por intermédio do Decreto Estadual nº 21.985/96, da Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro - CONERJ, empresa estatal que operava o sistema. Inicialmente, o consórcio BARCAS S/A assumiu o controle acionário da CONERJ. Em 2012 a empresa CCR BARCAS assumiu o controle acionário de BARCAS S/A e passou a explorar a concessão, que se encerrará em fevereiro de 2023.

3.1.2 O novo modelo de prestação do SPTA tem como justificativa principal o fato de que o atual, vigente desde 1998, demonstrou não ser sustentável economicamente, tendo gerado, ao longo das mais de duas décadas de concessão do serviço, um expressivo desequilíbrio econômico-financeiro, que já chega à casa de um bilhão de reais, mercê de não atender a parâmetros mínimos de eficiência e modicidade tarifária. Essas constatações foram sucessivamente corroboradas por estudos (disponíveis na SETRANS) realizados por diversas instituições acadêmicas, como a Fundação de Amparo à Pesquisa e Extensão Universitária – FAPEU, da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC; a Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos – COPPETEC, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ; e a Fundação Getúlio Vargas - FGV. As deficiências do atual modelo foram reconhecidas pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro - AGETRANSP, por intermédio de sua Deliberação nº 660/2015; pela Comissão de Trabalho instituída pela Resolução nº 1163/2015 da SETRANS e pela Comissão Interdisciplinar de Trabalho instituída pelo Decreto Estadual nº 45.427/2015. Todos foram unânimes em sugerir o encerramento do atual contrato de concessão da prestação do serviço, dado o crescente desequilíbrio econômico-financeiro decorrente do modelo vigente. A própria concessionária CCR BARCAS buscou efetuar o distrato consensual antes do encerramento da concessão, ingressando para tanto com ação judicial. Em maio de 2017, a 15ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro – TJRJ considerou a atual concessão nula e determinou que o ESTADO,

num prazo de dois anos a partir do trânsito em julgado da sentença, conduzir licitação para efetuar nova concessão. Em decorrência, foi iniciada uma concorrência pública internacional em junho de 2018, com o propósito de cumprir a supracitada decisão judicial. Contudo, em julho de 2018 o certame foi suspenso, por determinação do TCE, que apresentou diversos questionamentos quanto ao conteúdo do Edital e da minuta de Contrato de Concessão, que remetiam principalmente ao modelo de concessão da prestação do SPTA utilizado para subsidiar o certame. Os questionamentos do TCE, em certos aspectos, eram coerentes com demandas de alguns municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro - RMRJ, do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro - MPRJ e do Poder Judiciário. Após analisar as demandas da Corte de Contas, em agosto de 2019 o ESTADO tomou a decisão de revogar o certame, a fim de conduzir estudos com o propósito de desenvolver um novo modelo, que respondesse aos questionamentos recebidos e atendesse à necessidade da população do Estado de um transporte aquaviário eficiente e módico. Levando em consideração a amplitude e profundidade dos estudos necessários à modelagem da prestação do SPTA, o ESTADO buscou contratar instituição de reconhecida competência e experiência nesse mister, dando origem ao presente certame.

3.1.3 O Voto emitido pelo Relator nos autos do processo instaurado pelo TCE atinente à já citada concorrência pública internacional de 2018, coerentemente com todos os estudos a respeito mencionados no inciso 3.1.2 deste Termo, sintetiza aspectos que obrigatoriamente deverão ser avaliados, a fim de balizar o desenvolvimento de um novo modelo para um serviço de transporte aquaviário dotado de sustentabilidade econômico-financeira, quais sejam:

- a) adoção ou não de exclusividade na operação das linhas, nos termos da Lei nº 8.987/95 e da Lei Estadual nº 2.831/97;
- b) critério a ser utilizado para julgamento da licitação, conforme a Lei nº 12.587/12, devendo, no mínimo, ser comparados os critérios de maior valor de outorga, de menor tarifa e de maior eficiência na prestação do serviço;
- c) justo valor de outorga de cada linha, caso adotado esse critério de julgamento, corroborado por correspondente análise econômico-financeira;
- d) definição do prazo do CONTRATO;

- e) opções de adjudicação de cada linha pelo regime de concessão ou de permissão, conforme previsto na Lei Estadual nº 2.804/97, regulamentada pelo Decreto Estadual nº 23.925/97, e na Lei Estadual nº 2.831/97;
- f) equação econômico-financeira a ser empregada em cada linha, conforme os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira e Ambiental (EVTEFA) atinentes a cada uma delas, que seja regida pelos parâmetros da modicidade tarifária, justa retribuição do investimento e do serviço efetuado pelo respectivo operador, e equilíbrio sustentado ao longo do tempo de contrato, levando em conta os riscos apontados pelos estudos em tela;
- g) definição do valor percentual da Taxa Interna de Retorno (TIR) a ser empregada na composição da equação econômico-financeira e decorrente estimativa de Receita Operacional Bruta (ROB) e Valor Presente Líquido (VPL);
- h) previsão de tarifa social em todas as linhas, de modo que possa ser absorvida pela equação econômico-financeira do CONTRATO sem geração de desequilíbrio ou de onerosidade inaceitável para o Poder Concedente; e
- i) métrica a ser aplicada às regras contratuais de revisão e reajuste tarifários, de modo a não impactar na modicidade ou gerar desequilíbrio econômico-financeiro.

3.2 Justificativa da Contratação dos Serviços Técnicos de Modelagem

3.2.1 A SETRANS, assim como suas empresas vinculadas (destacando que não há uma empresa vinculada relacionada ao transporte aquaviário), não possui corpo técnico com a expertise para efetuar modelagens de sistemas complexos, como o de prestação do SPTA, cujo desenvolvimento requer especialistas nas áreas de administração; contabilidade; direito administrativo, ambiental, comercial e regulatório; economia; engenharia de transportes, de projetos, de sistemas, ambiental e naval; gestão pública, privada e de riscos; licitações e contratos; organização e métodos; e transporte marítimo; dentre outras áreas de conhecimento requeridas pelo tema.

3.2.2 Ademais, a natureza do tema e a sua já citada complexidade irão requerer uma minuciosa avaliação de práticas nacionais e internacionais, atividade que irá demandar o emprego de consultores em gestão de riscos, licitações e contratos; e

operação e gestão do modo de transporte aquaviário, com larga experiência, algo que não está disponível na SETRANS.

3.2.3 Os motivos elencados não só justificam a licitação e contratação de consultoria especializada, como também induzem ao fato de que o processo seletivo se dê através de critérios de competência técnica e menor preço, conforme o caput do Artigo 46 da Lei nº 8.666/93, com o critério de técnica sendo avaliado de acordo com a capacitação técnico-operacional e técnico-profissional das empresas proponentes, mais adiante definidos neste Termo de Referência. É ponto pacífico na doutrina que quando o Objeto exige técnica em grau superior ao preço, o critério adotado seja o de técnica e preço, mesmo que seja atribuído o mesmo peso a ambos os critérios. Dada a complexidade e natureza puramente intelectual do escopo dos serviços apresentado no item 5, não restou dúvida quanto ao critério adotado como propiciador da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, uma vez que, na sua visão, a economicidade e a eficiência não têm caráter unicamente financeiro, mas primordialmente técnico, num grau tal que, inclusive, gerou ponderação com maior peso atribuído à proposta técnica que à de preços, conforme os critérios constantes do Anexo II-B

4. SUBSÍDIOS PRELIMINARES PARA MODELAGEM DA PRESTAÇÃO DO SPTA

4.1 Os dispositivos legais relativos à prestação do SPTA no Estado constam da Lei Estadual nº 2.804/97, regulamentada pelo Decreto Estadual nº 23.925/97.

4.2 A prestação do SPTA poderá ser adjudicada sob regime de concessão ou de permissão, de acordo com o Art. 9º da Lei nº 12.587/12 e com a Lei Estadual nº 2.831/97. Poderá, ainda, ser objeto de parceria público-privada (PPP), conforme previsão da Lei nº 11.079/04. A avaliação do regime a ser empregado deverá ser efetuada para cada linha separadamente, de acordo com o respectivo EVTEFA. A conveniência de efetuar a licitação para cada linha ou por blocos de linhas agrupadas deverá ser sugerida, conforme o EVTEFA realizado linha a linha. O EVTEFA deverá também oferecer subsídios para determinar se haverá apenas um

concessionário/permissionário na linha/bloco de linhas, ou mais de um, considerando a possibilidade de competição e vantagem decorrente, em termos de modicidade tarifária e eficiência do serviço prestado, conforme a Lei nº 8.987/95. Cada EVTEFA produzido deverá ser ratificado formalmente pela SETRANS.

4.3 O ESTADO, na qualidade de Poder Concedente/Permissor, definirá as linhas a serem operadas. Deverão ser realizados EVTEFA para as seguintes linhas:

- Praça XV (Rio de Janeiro) - Praça Araribóia (Niterói) e Praça Araribóia (Niterói)
- Praça XV (Rio de Janeiro);
- Praça XV (Rio de Janeiro) - Charitas (Niterói) e Charitas (Niterói) - Praça XV (Rio de Janeiro);
- Praça XV (Rio de Janeiro) - Cocotá (Rio de Janeiro) e Cocotá (Rio de Janeiro) - Praça XV (Rio de Janeiro);
- Praça XV (Rio de Janeiro) - Paquetá (Rio de Janeiro) e Paquetá (Rio de Janeiro)
- Praça XV (Rio de Janeiro);
- Praça XV (Rio de Janeiro) - Sepetiba (Rio de Janeiro) e Sepetiba (Rio de Janeiro) - Praça XV (Rio de Janeiro);
- Praça XV (Rio de Janeiro) - Galeão (Rio de Janeiro) e Galeão (Rio de Janeiro) - Praça XV (Rio de Janeiro);
- Praça XV (Rio de Janeiro) - Fundão (Rio de Janeiro) e Fundão (Rio de Janeiro) - Praça XV (Rio de Janeiro);
- Praça XV (Rio de Janeiro) - São Gonçalo e São Gonçalo - Praça XV (Rio de Janeiro);
- Praça XV (Rio de Janeiro) - Duque de Caxias e Duque de Caxias - Praça XV (Rio de Janeiro);
- Praça XV (Rio de Janeiro) - Magé e Magé - Praça XV (Rio de Janeiro);
- Mangaratiba - Ilha Grande e Ilha Grande - Mangaratiba; e
- Angra dos Reis - Ilha Grande e Ilha Grande - Angra dos Reis.

4.4 Todas as linhas acima citadas já estão em operação no âmbito da atual concessão, exceto as linhas de/para Sepetiba, Galeão, Magé, São Gonçalo, Fundão e Duque de Caxias. Para essas linhas, o EVTEFA deverá produzir subsídios quanto à

exequibilidade física, econômica e ambiental da sua ativação, sugerindo possíveis locais para instalação das estações, avaliando as condições hidrográficas para a operação de embarcações nelas, assim como as possibilidades de acesso às mesmas, sob a ótica da integração inter-modos de transporte, e sua inserção no meio ambiente urbano de cada local. A estimativa de demanda de passageiros será um aspecto fundamental para demonstrar a viabilidade das linhas em foco. Outrossim, deverá ser verificada a existência de recursos para aporte financeiro por parte dos municípios interessados, em face dos investimentos necessários para efetuar a ativação das linhas citadas, ou a viabilidade de sua realização pelos futuros prestadores do serviço. Cabe ainda ressaltar a necessária interlocução com os municípios envolvidos, a fim de selecionar os possíveis locais das futuras estações e verificar as possibilidades de integração inter-modos. As linhas de/para Paquetá e Cocotá, apesar de municipais, foram historicamente incluídas no SPTA. Ademais, consultado anteriormente pelo ESTADO, o Município do Rio de Janeiro não manifestou interesse na sua operação, conforme o Ofício SMTR nº 208/16. Durante a ATIVIDADE A1, nova consulta será realizada ao Município do Rio de Janeiro, a respeito das citadas linhas, assim como sobre as de Sepetiba, Galeão e Fundão, que serão submetidas a EVTEFA, como previsto no subitem 4.3.

- 4.5 Note-se que qualquer outra linha, mesmo que proposta pela concessionária/permissionária durante a vigência do CONTRATO, deverá ser objeto de nova licitação, subsidiada pelo respectivo EVTEFA.
- 4.6 Como resultado da análise efetuada para cada linha no EVTEFA, deverá ser verificada a possibilidade de atender a todas as linhas propostas com as embarcações hoje existentes de posse da atual concessionária e que se constituem em BENS REVERSÍVEIS da concessão. Tal estudo deverá ser amparado por análise de valoração dos BENS DA CONCESSÃO atual, contemplando a real necessidade de mantê-los, em termos de custo-benefício, tendo em vista que o ESTADO terá que pagar pelos bens que são de propriedade da atual Concessionária e foram titulados por ocasião do Contrato de Concessão original, em 1998. Fruto dessa análise, deverá ser sugerida a distribuição mais aceitável das embarcações pelas linhas, que torne exequível atender à demanda de passageiros esperada para cada linha, tanto nos horários de pico como de vale, conforme a

grade horária para dias de semana, finais de semana e feriados. Releva mencionar que deverão ser definidos, em concurso com a AGETTRANSP, requisitos de oferta mínima de viagens e o *headway* máximo, por horário e por linha. Cada concorrente ao certame da futura licitação deverá incluir na sua proposta uma minuta de plano operacional, contendo a grade horária por período, a oferta de lugares por hora, a possibilidade de empregar embarcações próprias (além daquelas vinculadas à concessão), o cronograma de manutenção de embarcações e os planos de contingência para o serviço. Além disso, deverá ser computada a necessidade de investimentos para reforma de cais ou estações já em operação, assim como para climatizar as embarcações e estações que não possuem sistema de ar condicionado, dentre outras melhorias.

- 4.7 Na elaboração das equações econômico-financeiras para cada linha deverão ser consideradas as tarifas para as categorias de linhas previstas na Lei Estadual nº 2.804/97 e no Decreto Estadual nº 23.925/97: sociais e seletivas. Cabe destacar que para todas as linhas deve ser prevista a existência de tarifa social, conforme a Lei Estadual nº 8.037/18. Essa previsão deverá se refletir, em combinação com os subsídios gerado pelos EVTEFA, nas propostas de grade horária de operação e equação econômico-financeira para cada linha. Igualmente deverá ser avaliada a inserção nas equações das receitas acessórias passíveis de serem geradas a partir da operação das embarcações e das estações. Atividade acessória é definida pela Procuradoria-Geral do Estado – PGE como “atividade complementar à concessão, utilizando, direta ou indiretamente, bem reversível ou vinculado à concessão”. As receitas acessórias devem ser utilizadas como contribuintes para o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, mesmo quando geradas por empresa subsidiária da operadora da linha. É recomendada a oitiva da AGETTRANSP quanto às regras de fiscalização, análise contábil e apuração das receitas acessórias.
- 4.8 A estrutura tarifária para cada linha, em conjugação com a equação econômico-financeira proposta, deverá obedecer ao previsto na Lei Estadual nº 6.138/11, devendo ser elaborada com o concurso da AGETTRANSP. Cabe ressaltar que o citado formulário legal considera o subsídio pago pelo ESTADO, relativo às tarifas aquaviárias sociais, além da sistemática do Bilhete Único, regulada pela

Lei Estadual nº 5.628/09, e regulamentada pelos Decretos Estaduais nº 45.746/16, 45.895/17 e 46.246/18. Igualmente é necessário considerar as gratuidades definidas pelas Leis Estaduais nº 853/85, 987/96, 1.113/87, 1.607/90, 3.339/99, 3.650/01, 4.291/04 e 4.510/05; assim como o benefício tarifário decorrente da integração inter-modos, conforme o estabelecido na Lei Estadual nº 5.628/09 (Bilhete Único Intermunicipal-BUI). Releva igualmente mencionar que o serviço é isento de recolhimento de Programa de Integração Social - PIS/Contribuição para Financiamento da Seguridade Social - COFINS, pela Lei nº 12.860/13, e de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS, conforme o Decreto Estadual nº 42.897/11. Contudo, é realizada a tributação do Imposto de Renda – Pessoa Jurídica - IRPJ, IRPJ adicional e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSSL. Todas essas componentes deverão ser consideradas na montagem da estrutura tarifária. Deverão ainda ser propostos os mecanismos contratuais a serem utilizados para reajuste de tarifas (em princípio anualmente, devido a variações dos preços dos insumos dos serviços prestados) e revisão tarifária (em princípio quinquenalmente, a fim de manter o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO em face do custo dos serviços prestados e da necessidade de justa remuneração do capital invertido pelo operador). Na composição de custos para a revisão tarifária deverão ainda ser considerados parâmetros de produtividade e eficiência operacional.

- 4.9 A análise realizada durante a modelagem deve detalhar a expectativa de equilíbrio econômico-financeiro ao longo do prazo contratual, apresentando para cada ano e quinquênio as estimativas de resultados financeiros consolidados e fluxo de caixa esperado, tendo em vista receitas, custos, despesas, investimentos, tributos e depreciação de bens vinculados. É importante que seja proposta uma metodologia para cômputo dos custos de pessoal, material, manutenção de embarcações, combustíveis e lubrificantes, seguros de bens móveis e imóveis, e conservação das estações, estaleiro e oficinas, conforme o MODELO DE NEGÓCIO a ser proposto.
- 4.10 A modelagem deverá prever a sistemática para operação das estações, caso as linhas não sejam todas operadas em bloco, em regime de exclusividade, por uma única empresa ou grupo empresarial. Deverão ser analisadas as possibilidades de

outorgar a operação das estações a um ou mais dos operadores das linhas, ou ainda a um concessionário/permissionário que não seja operador de uma das linhas e se limite a operar as estações, como ocorre com portos e aeroportos, com o pagamento de taxas de utilização pelos operadores das linhas do SPTA a esse concessionário/permissionário da operação da estação. Nesse sentido, tendo em vista a possibilidade de utilização comercial de espaços nas estações, deverá ser considerada a geração de receitas acessórias na elaboração do respectivo modelo de operação.

4.11 Fruto da modelagem efetuada, deverá ser elaborado um Projeto Operacional Básico - POB para cada linha ou conjunto de linhas, além dos decorrentes Editais e minutas de CONTRATO, que subsidiarão o certame para adjudicação da prestação do serviço à iniciativa privada. O POB deverá abordar, além do próprio SPTA, a sua alimentação pela via da integração inter-modos, considerando as complementaridades em mobilidade urbana previstas no Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU. Um estudo de projeção de demanda, com foco na origem e destino dos passageiros de cada linha deverá subsidiar a abordagem relativa à integração. Além do PDTU, poderão ser colhidos subsídios no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado - PDUI da Região Metropolitana do Rio de Janeiro; nos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável - PMUS e Planos Diretores dos municípios atendidos pelo SPTA; no Plano Estratégico de Niterói; e na Nota Técnica Conjunta nº 001/2021 das Câmaras de Política Econômica e Tarifária (CAPET) e de Transporte e Rodovias (CATRA) da AGETRANSP. A interlocução com representantes das Prefeituras e o concurso do Instituto Rio Metrópole contribuirão para os estudos preliminares à modelagem. Essa interlocução e obtenção de subsídios preliminares junto aos atores interessados no SPTA será feita sob coordenação da SETRANS.

4.12 Na avaliação dos parâmetros de eficiência operacional e qualificação técnica a serem propostos para habilitação de empresas ou consórcios a participarem do certame, é desejável que seja efetuada comparação com serviços urbanos de transporte aquaviário de passageiros e cargas em operação em outros países e estados, tanto privados como públicos. Essa comparação deverá proporcionar subsídios para o estabelecimento de indicadores de desempenho e qualidade da

prestação do serviço, e de exigências relativas às embarcações e estações, a serem incluídas no Edital, quanto a: acessibilidade para cadeirantes e portadores de necessidades especiais (conforme previsto na Lei Estadual nº 4.510/05), conforto oferecido aos passageiros (ar condicionado, poltronas individuais, quantidade de banheiros, oferta de bebedouros e distância entre conveses), nível de ruído a bordo e acomodação dos passageiros. De modo análogo, nas exigências relativas às estações a constarem do Edital, devem ser incluídas: climatização dos salões de espera de passageiros, acessibilidade para cadeirantes e portadores de necessidades especiais, acesso à internet por *wi-fi* gratuito, bicicletário, sistema de bilhetagem eletrônica interoperável, sistema de biometria facial nos validadores do BUI e de acesso de gratuidades (Lei Estadual nº 7.123/15), e painéis eletrônicos para controle de passageiros por viagem.

4.13 No que diz respeito aos indicadores de desempenho e qualidade, a título de exemplo, poderão ser utilizados:

- Índice de Cumprimento de Programação de Viagens (ICPV) – N° de viagens realizadas / N° de viagens programadas;
- Índice de Cumprimento de Programação de Horários (ICPH) – N° de viagens no horário / N° de viagens realizadas;
- Índice de Atendimento de Demanda (IAD) – N° de passageiros que passaram nas catracas / N° de lugares ofertados; e
- Índice de Qualidade do Serviço (IQS) – baseado em pesquisa de opinião junto aos passageiros quanto a limpeza, iluminação, conservação, conforto, tempo de espera em filas, urbanidade no atendimento ao público e informações prestadas, em conjugação com avaliação por parte da AGETRANSP.

4.14 Além do atendimento dos demais requisitos atinentes à segurança da navegação estabelecidos pela Autoridade Marítima (Marinha do Brasil), as embarcações incluídas no SPTA deverão ser classificadas por Sociedade Classificadora homologada pela Diretoria de Portos e Costas e estar dotadas, no mínimo, com equipamento de comunicações VHF que inclua as frequências do Serviço Móvel Marítimo e os seguintes equipamentos de auxílio à navegação: *Global Positioning System - GPS, Automatic Identification System - AIS, Voyage Data Recorder – VDR* e radar de navegação.

- 4.15 Caso a análise dos BENS DA CONCESSÃO apresentar a real necessidade dos estaleiros Cruzeiro do Sul e Mangaratiba, os mesmos deverão fazer parte dos bens vinculados reversíveis que serão adjudicados aos operadores, respectivamente, das linhas Praça XV-Praça Araribóia e Mangaratiba-Ilha Grande. A prestação de serviços de manutenção de embarcações, aos operadores das demais linhas, poderá ser considerada, para efeito de geração de receitas acessórias aos operadores dos dois estaleiros.
- 4.16 Atualmente o SPTA dispõe de um centro de controle de operação e manutenção instalado pela concessionária CCR BARCAS na Praça XV. O centro concentra as informações sobre o funcionamento do serviço e a gestão da manutenção das embarcações, efetuando seu monitoramento em tempo real, controlando o cumprimento da grade de viagens e o cômputo do número de passageiros transportados em cada viagem. Deverá ser proposta uma regra operacional para o funcionamento desse centro, seu uso compartilhado pelos operadores das linhas e a necessidade de instalar outros centros congêneres (por exemplo, poderá existir um centro de controle para as linhas na Baía de Guanabara e um para as linhas na Baía da Ilha Grande).
- 4.17 Do ponto de vista regulatório, considerando que a mesma agência (AGETRANSP) efetua a regulação de todo o transporte público, cujo Poder Concedente/Permissor é o ESTADO, devem ser verificados os contratos de concessão dos modos ferroviário e metroviário, de modo a gerar equanimidade nos procedimentos regulatórios.
- 4.18 Deverá ser utilizado como referência para a elaboração de procedimentos de contingência, o Plano de Contingência Integrado para os Transportes Públicos de Alta Capacidade (Resolução AGETRANSP nº 18/14).
- 4.19 O modelo desenvolvido deverá ser acompanhado das minutas de Edital e respectivo CONTRATO, apensados dos anexos pertinentes, entre eles o POB, e dos subsídios para o decreto de autorização da realização do certame, o que

deverá ser feito individualmente para cada linha ou bloco de linhas, caso o modelo demonstre que a licitação deva ser realizada por linha e não em um único bloco.

4.20 São referências legais, além da legislação estadual aplicável para o certame em tela:

- Constituição Federal;
- Constituição do Estado do Rio de Janeiro;
- Lei nº 8.666/93;
- Lei nº 8.987/95;
- Lei nº 9.074/95;
- Lei nº 9.432/97;
- Lei nº 9.537/97;
- Lei nº 11.079/04;
- Lei nº 12.587/12;
- Lei nº 12.860/13;
- Lei Estadual nº 4.510/05;
- Lei Estadual nº 5.067/07;
- Lei Estadual nº 7.123/15;
- Lei Estadual nº 7.689/17;
- Lei Estadual nº 8.037/18;
- Lei Estadual nº 8.368/19; e
- Leis Orgânicas dos Municípios de Angra dos Reis, Duque de Caxias, Magé, Mangaratiba, Niterói, Rio de Janeiro e São Gonçalo.

5. ESCOPO DE TRABALHO

5.1 Estruturação do Trabalho

5.1.1 Os SERVIÇOS TÉCNICOS deverão ser desenvolvidos em ETAPAS, por sua vez subdividas em ATIVIDADES, com cada uma das ETAPAS gerando um ou mais PRODUTOS DO TRABALHO, consoante o ilustrado na tabela 5-1.

ETAPA	PRODUTOS DO TRABALHO	ATIVIDADES
ETAPA A: CONHECIMENTO DO PROBLEMA	Relatório de Eventos de Audiência Pública e Relatório de Diagnósticos	A1: Obtenção de subsídios com interlocutores relacionados ou interessados no tema.
		A2: Análise detalhada do atual modelo de prestação do SPTA.
		A3: Coleta de subsídios sobre outros modelos de prestação de STA no Brasil e em outros países.
		A4: Coleta de subsídios em documentos de planejamento de alto nível.
ETAPA B: PRÉ – MODELAGEM	Relatório de Proposição do Modelo de Negócio e Relatório de <i>Value for Money</i>	B1: Desenvolvimento de alternativas para o novo modelo de prestação do SPTA.
		B2: Discussão e seleção de alternativa para submissão à aprovação do ESTADO.
		B3: Detalhamento preliminar da alternativa selecionada.
ETAPA C: MODELAGEM	Relatório de Modelagem Operacional; Relatório de Modelagem Econômico-Financeira; Relatório Jurídico-Institucional; Relatório de Conformidade Ambiental do Modelo Operacional; Relatório de Indicadores de Desempenho; Relatório Final Consolidado; Minutas dos Termos Editais, do CONTRATO e do POB	C1: Modelagem do negócio
		C2: Modelagem operacional
		C3: Modelagem econômico-financeira
		C4: Modelagem jurídica e ambiental
		C5: Modelagem da integração intermodos e de inserção no sistema de mobilidade urbana
		C6: Modelagem logística (estações e estaleiros)
		C7: Modelagem das atividades acessórias e investimentos
		C8: Desenvolvimento de indicadores de eficiência
		C9: Consolidação das etapas e atividades anteriores
ETAPA D: APOIO AOS PROCESSO	Relatório Prospectivo	D1: Mapeamento e interação com as

LICITATÓRIO E ADJUDICATÓRIO	de Licitantes;	potenciais licitantes
	Relatório do Evento de ROADSHOW;	• D2: Divulgação do Modelo de Prestação do SPTA
	Relatórios de Eventos de Consulta Pública e de Audiência Pública.	• D3: Revisão do Plano de Negócio Definitivo, dos Termos Editalícios e Contratuais, e do POB

Tabela 5-1: Síntese do escopo de trabalho

5.2 Etapa A

5.2.1 À ETAPA A, conjunto das ATIVIDADES de A1 a A4, estarão relacionados os PRODUTOS DO TRABALHO denominados Relatório de Audiência Pública e Relatório de Diagnósticos. O Relatório de Audiência Pública reunirá os subsídios obtidos em audiências públicas e reuniões realizadas ao longo da ATIVIDADE A1. Já o Relatório de Diagnósticos consolidará os subsídios obtidos ao longo da realização das ATIVIDADES A2, A3 e A4.

5.2.2 A ATIVIDADE A1 consistirá na obtenção de subsídios com interlocutores relacionados ou interessados no tema.

5.2.3 A obtenção de subsídios da ATIVIDADE A1 deverá se processar através de reuniões ou audiências públicas com os atores envolvidos ou interessados no tema do transporte aquaviário, ou que tenham potencial para colaborar. Conforme os contatos preliminares já realizados pela SETRANS, deverão, pelo menos, ser ouvidos: Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro – ALERJ (Frente Parlamentar em Apoio ao Transporte Aquaviário – FPTA e Comissão de Transportes); Autoridade Marítima (Capitania dos Portos do Rio de Janeiro – CPRJ); Câmara Municipal de Angra dos Reis; Câmara Municipal de Duque de Caxias; Câmara Municipal de Magé; Câmara Municipal de Mangaratiba; Câmara Municipal de Niterói; Câmara Municipal do Rio de Janeiro; Câmara Municipal de São Gonçalo; Conselho Estadual de Transportes e Logística; Defensoria Pública do Rio de Janeiro – DPRJ; Ministério Público do Rio de Janeiro – MPRJ; Prefeitura Municipal de Angra dos Reis; Prefeitura Municipal de Duque de Caxias; Prefeitura Municipal de Magé; Prefeitura Municipal de Mangaratiba;

Prefeitura Municipal de Niterói; Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (Secretaria Municipal de Transportes – SMTR); Prefeitura Municipal de São Gonçalo; TCE; e representantes da sociedade de Angra dos Reis, Duque de Caxias, Ilha do Fundão, Ilha do Governador, Ilha Grande, Ilha de Paquetá, Mangaratiba, Magé, Niterói, Rio de Janeiro, São Gonçalo e Sepetiba.

5.2.4 A ATIVIDADE A2 envolverá uma análise detalhada do SPTA, a partir de estudos realizados pela COPPETEC/UFRJ, FAPEU/UFSC, FGV, AGETRANSP e SETRANS; do Voto GA-3 do TCE; e de reuniões presenciais com a atual concessionária e a agência reguladora, promovidas pela SETRANS, que contribuam para identificação dos problemas a serem sanados por meio da implementação do novo modelo do SPTA.

5.2.5 O levantamento da ATIVIDADE A3, no caso de metrópoles estrangeiras e nacionais, deverá se dar através de estudos de caso, a partir de pesquisa bibliográfica. Como sugestões de serviços estrangeiros a serem estudados, podem ser considerados os existentes em: Istambul/TURQUIA, Veneza/ITÁLIA, Lisboa/PORTUGAL, Floro/NORUEGA, New York/EUA, Seattle/EUA, Vancouver/CANADÁ e Kowloon/HONG KONG. Quanto aos nacionais, poderão ser estudados os existentes em São Sebastião e Santos/SP, e Salvador/BA. Caso possível, poderão ser obtidos subsídios com os operadores privados de transporte público aquaviário nas localidades citadas, também por intermédio de videoconferências ou reuniões presenciais. Para cada modelo de gestão identificado, deverão ser apresentadas as características gerais, vantagens e desvantagens, bem como deverá ser feita uma análise, de cada alternativa: (i) sob a ótica privada, nas dimensões do negócio, operacional, financeira e jurídica; (ii) sob a ótica governamental estadual, nas dimensões fiscal, institucional e legal; (iii) sob a ótica da sociedade, nas dimensões de custos, qualidade e externalidades do sistema de transporte abordado.

5.2.6 A ATIVIDADE A4 compreende a coleta de subsídios condicionantes do SPTA em documentos de planejamento de alto nível, como o PDTU, PDUI, PMUS e Planos Diretores dos Municípios atendidos pelo SPTA, assim como em documentos de estudo aplicados ao desenvolvimento econômico do Estado

produzidos pela FIRJAN ou outras instituições, citando-se o estudo acerca do Túnel da Transoceânica da Prefeitura Municipal de Niterói, e a Nota Técnica Conjunta nº 001/2021 das Câmaras de Política Econômica e Tarifária (CAPET) e de Transporte e Rodovias (CATRA) da AGETRANSP . Deverá ser buscada a aderência do modelo desenvolvido aos objetivos formulados e subsídios presentes nesses documentos.

5.3 Etapa B

5.3.1 À ETAPA B, conjunto das Atividades de B1 a B3, estarão relacionados dois PRODUTOS DO TRABALHO, denominados RELATÓRIO DE PROPOSIÇÃO DO MODELO DE NEGÓCIO e RELATÓRIO DE *VALUE FOR MONEY*, por intermédio dos quais, após o estudo dos subsídios colhidos na Etapa A, e o desenvolvimento preliminar e seleção de modelos, será apresentada ao ESTADO uma proposta de concepção geral de modelo que atenda às necessidades elencadas pelos subsídios constantes do inciso 3.1.3 e do item 4 deste Termo de Referência e ofereça solução para os problemas do atual modelo identificados na Etapa A, com o melhor custo-benefício financeiro para o ESTADO.

5.3.2 A ATIVIDADE B1 consistirá no desenvolvimento de alternativas para o novo modelo de operação e gestão do SPTA, envolvendo as seguintes subatividades:

- a) realização dos EVTEFA para as linhas propostas;
- b) análise das vantagens e desvantagens comparativas na adjudicação das linhas em bloco ou individualmente;
- c) análise das vantagens e desvantagens da adjudicação dos blocos ou linhas com exclusividade;
- d) análise do regime de adjudicação dos blocos ou linhas, por concessão, permissão ou PPP;
- e) análise das características de cada linha, enquadrando cada uma como linha de transporte de massa ou linha turística, de acordo com o perfil predominante de passageiros esperado;
- f) análise das vantagens e desvantagens do critério a ser utilizado no julgamento da licitação: maior valor de outorga, menor valor de tarifa ou maior eficiência do serviço; e

g) elaboração de matriz de riscos para cada uma das opções de adjudicação analisadas.

5.3.3 A ATIVIDADE B2 consistirá na discussão e seleção de alternativa para submissão à aprovação do ESTADO, após a realização de análises SWOT e comparativa de vantagens e desvantagens, e do uso de software adequado à resolução de problemas matemáticos de otimização multiobjetivos. Durante essa ATIVIDADE deverá ser elaborado o RELATÓRIO DE *VALUE FOR MONEY*.

5.3.4 Na hipótese de adjudicação da prestação do SPTA por intermédio de PPP, deverá ser elaborado um RELATÓRIO DE *VALUE FOR MONEY* que comprove a conveniência e a oportunidade da contratação, mediante identificação das razões que justifiquem a opção pela concessão na modalidade de PPP, bem como o atendimento das exigências previstas no art. 10, incisos I , II, IV e V da Lei nº 11.079/04 e a comprovação de que o incremento de despesas públicas originadas pelo CONTRATO não ultrapassará o limite do art. 28 da referida Lei, considerando ainda se o respectivo MODELO DE NEGÓCIO não incorre em alguma vedação decorrente do Regime de Recuperação Fiscal (RRF) a que o ESTADO se encontra submetido, conforme a Lei Complementar nº 178/21 e Decreto nº 10.681/21 e Plano de Recuperação Fiscal do Estado do Rio de Janeiro.

5.3.5 Ainda que o MODELO DE NEGÓCIO não preveja uma parceria público-privada, a CONTRATADA deverá elaborar o Relatório de *Value for Money*, de modo que se comprove em termos econômico-financeiros a conveniência e a oportunidade da adjudicação do SPTA à iniciativa privada, em detrimento da prestação direta do serviço pelo ESTADO. O Relatório deverá apresentar uma avaliação quantitativa e utilizar *benchmarks*, bem como material explicativo sobre a metodologia utilizada para a realização de tais comparações e o resultado de cada uma das análises em relação ao custo de prestação do SPTA. Deverá, ainda, apresentar uma avaliação qualitativa, que levará em consideração aspectos da qualidade dos serviços prestados, vis a vis a proposta elaborada pela CONTRATADA para o MODELO DE NEGÓCIO. Deverá ser disponibilizada planilha em formato MS Excel com a análise e os resultados obtidos, bem como um relatório detalhado com todas as premissas utilizadas e conclusões da análise.

5.3.6 O resultado da ATIVIDADE B2 deverá ser validado pela SETRANS, previamente à continuidade dos SERVIÇOS TÉCNICOS.

5.3.7 A ATIVIDADE B3 consistirá no robustecimento do detalhamento preliminar da alternativa de MODELO DE NEGÓCIO selecionada, através da compilação de dados e informações que irão possibilitar o desenvolvimento pleno das modelagens do negócio, operacional, financeira, tarifária, jurídica e ambiental, da integração inter-modos, logística, das atividades acessórias e de investimentos requeridos, e do desenvolvimento de indicadores de desempenho setoriais e global, para o novo SPTA, durante a Etapa C. Ao final dessa ATIVIDADE, estarão definidas todas as premissas relativas à gestão e operação do SPTA que ensejarão a modelagem da adjudicação à iniciativa privada.

5.4 Etapa C

5.4.1 À ETAPA C, conjunto das Atividades de C1 a C9, estarão relacionados os PRODUTOS DO TRABALHO denominados: Relatório de Modelagem Operacional; Relatório de Modelagem Econômico-Financeira; Relatório Jurídico-Institucional; Relatório de Conformidade Ambiental do Modelo Operacional; Relatório de Indicadores de Desempenho; Relatório Final Consolidado; e Minutas dos Termos Editalícios, do Contrato e do POB. O **Relatório de Modelagem Operacional** conterá a definição e detalhada caracterização dos meso-processos operacionais propostos para o SPTA e consolidará o trabalho desenvolvido ao longo das ATIVIDADES C2, C5 e C6, conforme detalhado nos incisos 5.4.6, 5.4.7, 5.4.15 e 5.4.17. O POB SUMÁRIO deverá ser apresentado anexo a esse Relatório. O **Relatório de Modelagem Econômico-Financeira** definirá claramente a equação econômico-financeira e decorrente realidade tarifária e sistemáticas associadas, consolidando o trabalho elaborado ao longo das ATIVIDADES C1, C3 e C7 e atendendo às premissas apresentadas nos incisos 5.4.4, 5.4.9 e 5.4.18. O **Relatório Jurídico-Institucional** demonstrará a conformidade da modelagem com o ordenamento jurídico e com as políticas definidas pelo ESTADO para os transportes públicos e a mobilidade urbana, de acordo com o inciso 5.4.14 e consolidará o trabalho efetuado ao longo

da ATIVIDADE C4. O **Relatório de Conformidade Ambiental do Modelo Operacional** demonstrará a aderência do modelo operacional ao ordenamento jurídico específico de proteção e preservação ambiental, nas esferas federal, estadual e municipal. O **Relatório de Indicadores de Desempenho** reunirá os instrumentos e respectiva métrica de medição definidos ao longo da ATIVIDADE C8, sugeridos para aferir o desempenho do prestador do SPTA e a eficiência do serviço prestado aos usuários. A síntese desses indicadores deverá ser apresentada em um Quadro de Indicadores de Desempenho e Eficiência (QIDE), anexo ao Relatório. O **Relatório Final Consolidado** englobará os principais aspectos da modelagem operacional, financeira, jurídica e de governança, relativos aos aspectos técnicos envolvidos nos diferentes segmentos dos **SERVIÇOS TÉCNICOS** e **PRODUTOS**, desenvolvidos durante as ATIVIDADES de C1 a C8, e consolidados durante a ATIVIDADE C9, em especial as principais premissas adotadas, contendo, dentre outros elementos, diretrizes negociais, planilhas de projeções diversas, a identificação e análise das alternativas de investimentos, os resultados obtidos e suas conclusões, com as estimativas de valores de outorga, valor máximo da contraprestação pública pecuniária, aporte de recursos, a depender do **MODELO DE NEGÓCIO** sugerido pela modelagem.

5.4.2 A ATIVIDADE C1 consistirá na modelagem do negócio do novo SPTA, com a correspondente definição e perfeita caracterização das suas diretrizes de ação e dos seus macroprocessos daí derivados, contendo, dentre outros elementos, informações, dados e levantamentos que possam ser aplicados, pelas LICITANTES interessadas na adjudicação do serviço, na elaboração de seus próprios estudos técnicos.

5.4.3 A ATIVIDADE C1 demandará a estimativa de demanda no transporte público aquaviário e sua projeção ao longo da vida útil do CONTRATO, com base em modelo social, econômico e tecnológico a ser desenvolvido pela CONTRATADA.

5.4.4 A ATIVIDADE C1 compreenderá, em adição:

a) a valoração de todos os investimentos, reinvestimentos, TIR, receitas (operacionais e acessórias), custos operacionais e valores de outorga, ROB e VPL,

compatíveis com o mercado, necessários para viabilizar a implementação do novo SPTA, consoante o especificado neste TERMO DE REFERÊNCIA, de modo a possibilitar a preparação do modelo econômico-financeiro do serviço e outros documentos relativos à sua licitação;

b) o levantamento e a confirmação de todos os BENS REVERSÍVEIS e BENS DA CONCESSÃO passíveis de reversão ao término da atual concessão, com os respectivos valores;

c) a simulação de diferentes cenários dos investimentos, receitas e custos operacionais para o serviço, para diferentes prazos de exploração do novo modelo do SPTA, possibilitando o fornecimento de subsídios para as modelagens adiante descritas; e

d) o desenvolvimento de um MODELO DE NEGÓCIO preliminar para linhas de transporte de massa e um para linhas turísticas.

5.4.5 A ATIVIDADE C2 consistirá na modelagem operacional do novo SPTA, com a correspondente definição e perfeita caracterização dos seus meso-processos afins.

5.4.6 Na ATIVIDADE C2 deverá ser consolidada a relação de linhas e blocos de linhas a serem operadas e as características de adjudicação à iniciativa privada da operação de cada uma delas. Deverá conter, para cada linha, os seguintes itens obrigatórios:

a) denominação da linha, regime de adjudicação e adoção ou não do critério de exclusividade;

b) distribuição das embarcações hoje existentes (bens reversíveis da atual concessão) pelas linhas;

c) demanda estimada pelos horários de vale e pico, nos dias de semana, finais de semana e feriados; e

d) sugestão de grade horária nos dias de semana, finais de semana e feriados, incluindo o *headway* máximo nos horários de pico, e a oferta de lugares por horário.

5.4.7 Na ATIVIDADE C2 deverá ser elaborado o POB SUMÁRIO, contendo pormenorizada descrição das atividades operacionais a serem implementadas para cada linha ou bloco de linhas. Esse POB SUMÁRIO apresentará a arquitetura

operacional básica do SPTA e será robustecido, nas ETAPAS seguintes, com insumos e condicionantes financeiros, tarifários, jurídicos, de integração e logísticos, de forma a gerar o POB consolidado, ao final da ETAPA C.

5.4.8 A ATIVIDADE C3 consistirá na modelagem econômico-financeira e tarifária do serviço, sob as óticas do ESTADO e das empresas ou consórcios a quem será adjudicada a prestação do SPTA.

5.4.9 A ATIVIDADE C3 deverá ser realizada através de modelos financeiros elaborados, os quais deverão:

- a) desenvolver a equação econômico-financeira para cada linha ou bloco de linhas;
- b) apresentar premissas de TIR, TIR Modificada – TIRM e as estimativas decorrentes de ROB, VPL, *Payback* simples e descontado, custo de capital (próprio e de terceiros) e custo médio ponderado de capital (*Weighted Average Cost of Capital* - WACC), para cada linha ou bloco de linhas;
- c) propor metodologia para cômputo de custos de pessoal, de manutenção de embarcações, de aquisição de combustíveis e lubrificantes, de pagamento de seguros de bens móveis e imóveis, e de conservação de estações, estaleiros e oficinas;
- d) possibilitar a alteração de premissas para a simulação de diferentes cenários de funcionamento do SPTA;
- e) adotar um prazo contratual de referência a ser empregado nas simulações, ao fim das quais poderá ser confirmado ou ajustado àquele que gere maior expectativa de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro;
- f) apresentar uma estimativa consolidada de equilíbrio econômico-financeiro e fluxo de caixa ao longo do prazo do CONTRATO, detalhado por quinquênio e por ano, para cada linha e bloco de linhas, discriminando as receitas operacionais e extra-operacionais;
- g) efetuar a inserção das tarifas sociais para todas as linhas, assim como das isenções e benefícios concedidos por Lei, gerando uma estrutura tarifária para cada linha ou bloco de linhas e verificando os impactos para o concessionário/permissionário e para o ESTADO, em cada cenário simulado de

combinação de tarifas seletivas e sociais e de aplicação da estrutura tarifária gerada;

h) verificar o montante estimado de subsídios a ser desembolsado pelo ESTADO ao longo do CONTRATO, em cada cenário simulado;

i) para cada cenário de simulação, estimar os valores mínimos de tarifas para manter o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO;

j) a partir das simulações e respectiva análise econômico-financeira para cada linha ou bloco de linhas, definir parâmetros para avaliar a modicidade tarifária enquanto critério de julgamento do certame licitatório;

k) estimar valores de outorga mínimos para cada linha ou bloco de linhas, para serem empregados como critério de julgamento do certame licitatório;

l) desenvolver a métrica a ser aplicada às regras e mecanismos contratuais de revisão e reajuste tarifário;

m) análises de sensibilidade e de *benchmarking*;

n) indicação de mecanismos e fontes de financiamento;

o) indicação das premissas tributárias utilizadas;

p) análise de indicadores de rentabilidade;

q) valor de aportes públicos, subsídios e contraprestações pecuniárias públicas, caso adotada a modalidade de concessão por PPP;

r) identificação de pontos críticos da modelagem; e

s) verificar parâmetros de eficiência operacional e produtividade que poderão ser inseridos nas métricas para reajuste e revisão tarifária.

5.4.10 Na ATIVIDADE C3, para determinação do Custo de Capital Próprio deverá ser utilizado o modelo *Capital Asset Price Model – CAPM*, devendo ser adotado, como taxa de desconto, o Custo Médio Ponderado de Capital – WACC¹, cujas premissas devem ser definidas pelo avaliador e estar adequadas às condições de mercado observadas para empresas atuantes em setores negociais afins.

5.4.11 Na ATIVIDADE C3 deverão ser utilizadas premissas macroeconômicas usualmente divulgadas por entidades públicas e privadas para projeções do Produto Interno Bruto – PIB nacional (e regional, onde houver), da inflação, das

¹ As premissas empregadas, inclusive para o cálculo do WACC, deverão ser explicitadas e facilmente identificáveis, bem como devidamente justificadas e fundamentadas.

taxas de câmbio, da taxa referencial de juros, dentre outros. Em princípio, para efeito de cálculos de projeções financeiras, deverá ser utilizado como referência o INPC.

5.4.12 Os modelos financeiros elaborados pela CONTRATADA deverão identificar as variáveis críticas e contemplar uma análise de riscos em relação às principais premissas de simulação consideradas, bem como deverão ser construídos cenários distintos, conforme solicitação do ESTADO.

5.4.13 Os modelos financeiros a serem empregados na ATIVIDADE C3 deverão assimilar todas as provisões legais, de modo que na ATIVIDADE C4 tenham demonstrada sua conformidade com a legislação aplicada ao SPTA.

5.4.14 O Relatório de Modelagem Econômico-Financeira deverá apresentar um ou mais modelo(s) econômico-financeiro(s) elaborado(s) pelo método do fluxo de caixa descontado. A modelagem deverá conter projeção dos fluxos das entradas e saídas de caixa, considerando, entre outros elementos pertinentes:

- a) arrecadação, adesão, inadimplência e perdas comerciais;
- b) a estrutura tarifária;
- c) o mix de clientes;
- d) o *benchmarking* do setor;
- e) as receitas operacionais e acessórias;
- f) valor de outorga ou valor das contraprestações ou aportes públicos pecuniários, se for o caso;
- g) investimentos (CAPEX) detalhados;
- i) custo dos serviços prestados;
- j) despesas de operação e manutenção (OPEX) detalhadas;
- k) perdas técnicas e comerciais;
- l) custos com seguros;
- m) necessidade de capital de giro;
- n) encargos tributários e eventuais benefícios fiscais do setor;
- o) taxa de regulação/fiscalização; e
- p) outros fluxos identificados no curso da modelagem.

- 5.4.15 Deverá ser disponibilizada planilha eletrônica automatizada e desbloqueada, contendo painel de controle com as variáveis críticas que impactem a modelagem, possibilitando a alteração de premissas para a simulação de diferentes cenários para o MODELO.
- 5.4.16 Deverão ser apresentados os fluxos de caixa do Modelo Econômico-Financeiro e do acionista, o balanço patrimonial e o DRE, projetados ao longo do prazo da concessão, conforme o *International Financial Reporting Standards* – IFRS e as Interpretações Técnicas do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (ICPC).
- 5.4.17 O modelo financeiro elaborado pela CONTRATADA deverá identificar as variáveis críticas e contemplar uma análise de sensibilidade em relação às principais premissas de simulação consideradas, bem como deverão ser construídos cenários distintos, conforme solicitação da SETRANS.
- 5.4.18 A ATIVIDADE C4 consistirá na modelagem jurídica e ambiental do serviço, que abrangerá o conjunto completo de providências relativas à preparação do edital e CONTRATO de concessão (aí se incluindo também o CONTRATO para PPP) ou permissão, seus respectivos anexos e documentos decorrentes deles, considerando o MODELO DE NEGÓCIO definido e abrangendo a elaboração de opinativos, pareceres, relatórios técnicos e minutas diversas. Dada a relevância do rigoroso cumprimento da legislação ambiental em vigor, deverá ser elaborado o Relatório de Conformidade Ambiental do Modelo Operacional, que demonstrará cabalmente a aderência do modelo operacional desenvolvido ao ordenamento jurídico e normativo de proteção e preservação ambiental aplicável ao SPTA. Abrange ainda a execução de outras atividades de cunho jurídico que se façam necessárias para a licitação, incluindo-se no escopo destes serviços, dentre outros, os seguintes:
- a) verificação de toda a legislação nacional, estadual e municipal com reflexos para o SPTA e o processo licitatório;
 - b) análise dos atos normativos que lastreiam a gestão do transporte público em geral;
 - c) ajuste dos modelos de simulação empregados, de modo a que guardem conformidade com a legislação;

- d) verificação da legislação específica aplicada a possíveis atividades acessórias a serem autorizadas no âmbito da operação do SPTA;
- e) verificação das normas atinentes à segurança da navegação emitidas pela Autoridade Marítima (MB);
- f) verificação da conformidade do modelo operacional desenvolvido durante a ATIVIDADE A2 com a legislação e normas ambientais, nos âmbitos federal, estadual e municipal, sendo ressaltada a aderência à Lei Estadual nº 5.067/07 e ao Plano de Zoneamento Ecológico Econômico do Instituto Estadual do Ambiente – INEA;
- g) verificação dos procedimentos regulatórios adotados pela AGETRANSP, inclusive para os modos ferroviário e metroviário;
- h) geração de subsídios para elaboração da minuta do decreto autorizativo da licitação;
- i) análise de aspectos específicos do MODELO DE NEGÓCIO, a serem indicados pela SETRANS, ao longo do desenvolvimento dos SERVIÇOS TÉCNICOS, especialmente no que tange à adequação desse modelo à legislação e precedentes judiciais aplicados a transportes públicos;
- j) preparação de apresentações, relatórios, pareceres e opinativos jurídicos de temas afetos ao modelo do SPTA, que se mostrem necessários ao longo dos SERVIÇOS TÉCNICOS de modelagem ou que venham a ser solicitados pela SETRANS, incluindo em matriz analítica específica os riscos jurídicos observados, propondo, no que couber, interpretações e alterações legislativas que mitiguem os riscos identificados;
- k) elaboração e revisão de documentos jurídicos e respectivos anexos, necessários para a licitação do SPTA, os quais deverão, em concurso com a Assessoria Jurídica da SETRANS, considerar, dentre outros, os ajustes que decorram da interação com órgãos de controle e fiscalização, ESTADO, empresas e consórcios, além daqueles provenientes de manifestações e contribuições eventualmente acatadas em consulta e audiências públicas;
- l) assessoria na preparação de documentação, inclusive no âmbito de eventuais diligências necessárias junto à ALERJ, ao TCE, à PGE, ao MPRJ, à DPRJ, à AGETRANSP e à Controladoria-Geral do Estado - CGE;
- m) elaboração das versões preliminar e definitiva da matriz contratual de riscos do SPTA e possíveis mitigadores, segundo as melhores práticas adotadas no setor de

transporte público, bem como da matriz de responsabilidades, com definição clara do escopo de cada uma das partes; e

n) mapeamento e suporte jurídico à SETRANS para identificação, análise, revisão, defesa ou recomendação de atos necessários à licitação.

5.4.19 A ATIVIDADE C5 consistirá na modelagem da integração inter-modos e de inserção do SPTA no sistema de mobilidade urbana, constando de:

- a) mapeamento de todas as vias, modos e linhas de acesso de/para as estações;
- b) verificar possibilidades de integração tarifária e decorrentes impactos na equação econômico-financeira das linhas;
- c) realizar estudo estatístico de origem/destino de passageiros para cada linha, efetuando correspondente análise que forneça subsídios para ratificar as opções de integração inter-modos;
- d) analisar a aplicabilidade das complementaridades previstas no PDTU para a seleção de opções de integração inter-modos; e
- e) avaliar a contribuição das opções de integração selecionadas para o incremento da mobilidade urbana, conforme os PMUS e Planos Diretores dos municípios.

5.4.20 Na ATIVIDADE C5 deverá ser levada em conta a eventual possibilidade de gerar integração operacional inter-modos, por intermédio da integração ou simples intercâmbio de dados operacionais dos respectivos centros de controle.

5.4.21 A ATIVIDADE C6 consistirá na modelagem logística do SPTA, a fim de estabelecer e gerir a estrutura de apoio logístico à prestação do serviço, compreendendo:

- a) no caso das linhas de/para São Gonçalo, Duque de Caxias, Magé, Galeão, Fundão e Sepetiba, selecionar e avaliar, com o concurso dos municípios, os locais para instalação das futuras estações;
- b) efetuar o EVTEFA relativo às futuras estações de São Gonçalo, Duque de Caxias, Magé, Galeão, Fundão e Sepetiba;
- c) analisar e propor sistemática para operação das estações já existentes, incluindo o regime de adjudicação, as opções de adjudicar a operação ao operador de uma das linhas que a utilizar ou a uma empresa ou consórcio independente da operação das linhas;

- d) caso seja selecionada a opção de adjudicar a operação da estação a uma empresa ou consórcio independente da operação das linhas, elaborar o POB particular para aquela estação;
- e) estabelecer os requisitos e parâmetros para o desenvolvimento dos projetos e contratação das construções das novas estações de São Gonçalo, Duque de Caxias, Magé, Galeão, Fundão e Sepetiba;
- f) sugerir o MODELO DE NEGÓCIO para operação das estações e sua inserção no modelo do SPTA, incluindo a construção das novas estações;
- g) verificar a necessidade de obras e melhorias nas estações existentes, a fim de adequá-las às exigências apresentadas no subitem 4.12, incluindo as relativas a acessibilidade e atendimento a portadores de necessidades especiais;
- h) avaliar a possibilidade de instalar e operar um segundo centro de controle na Baía da Ilha Grande, a fim de apoiar as linhas entre Mangaratiba, Angra dos Reis e a Ilha Grande;
- i) propor regras para operação e manutenção dos centros de controle do SPTA, incluindo o uso compartilhado pelos operadores de todas as linhas;
- j) analisar e propor a sistemática para operação dos estaleiros Cruzeiro do Sul e Mangaratiba, incluindo o regime de adjudicação, as opções de adjudicar a operação ao operador de uma das linhas ou a uma empresa ou consórcio independente;
- k) caso seja selecionada a opção de adjudicar a operação de um estaleiro a uma empresa ou consórcio, independente da operação das linhas, elaborar o MODELO DE NEGÓCIO particular para aquele estaleiro; e
- l) analisar a inserção das estações e estaleiros, conforme os respectivos POB e modelos de negócio, na equação econômico-financeira das linhas ou blocos de linhas.

5.4.22 A ATIVIDADE C7 compreende a modelagem das atividades acessórias e investimentos necessários para que o SPTA atenda a padrões desejáveis de eficiência. Deverá:

- a) verificar possibilidades de exploração comercial das estações e embarcações;
- b) analisar a inserção das receitas e despesas relativas às atividades acessórias nas equações econômico-financeiras dos respectivos operadores;

- c) analisar e propor possíveis taxações sobre as atividades acessórias, assim como a possibilidade de cobrança de um valor de outorga pela exploração comercial de atividades acessórias empregando bens reversíveis ao ESTADO;
- d) avaliar possibilidades de desenvolvimento de atividades acessórias, em paralelo às linhas de natureza turística, verificando a possibilidade de gerar um **MODELO DE NEGÓCIO** composto, englobando a adjudicação do transporte público e a geração de atividades acessórias relacionadas, por exemplo, às linhas de/para Paquetá e Ilha Grande;
- e) propor opções de inserção das receitas acessórias nas equações econômico-financeiras das linhas, conforme os respectivos modelos de negócio e de operação;
- f) analisar e sugerir o **MODELO DE NEGÓCIO** para gestão das receitas acessórias, considerando a possibilidade de ser efetuada por subsidiária da empresa ou consórcio a quem foi adjudicada a operação das linhas, blocos de linhas, estações e estaleiros;
- g) analisar a geração de receitas acessórias para os operadores dos centros de controle, estações e estaleiros, em decorrência do compartilhamento de uso com outros operadores;
- h) propor, ouvida a AGETRANSP, o repertório de regras de fiscalização, análise contábil e apuração de receitas acessórias, conforme o respectivo **MODELO DE NEGÓCIO**;
- i) verificar as necessidades de investimentos para realizar obras e melhorias nas estações, a fim de adequá-las às exigências apresentadas nos subitens 4.6 e 4.12, incluindo as relativas a reforma de cais, climatização de embarcações e estações, acessibilidade e atendimento a portadores de necessidades especiais;
- j) analisar a inserção de investimentos como obrigações contratuais decorrentes da adjudicação da prestação do SPTA, verificando as injunções econômico-financeiras decorrentes;
- k) verificar as possibilidades de financiamento público e privado para investimentos, que poderão ser incorporados ao **MODELO DE NEGÓCIO**; e
- l) analisar e propor sistemática para operação dos estaleiros Cruzeiro do Sul e Mangaratiba, incluindo o regime de adjudicação, as opções de adjudicá-la ao operador de uma das linhas ou a uma empresa ou consórcio independente, conforme os subsídios decorrentes da análise citada no subitem 4.15.

5.4.23 A ATIVIDADE C8 consistirá na modelagem dos indicadores de desempenho e eficiência do SPTA. Neste sentido, a CONTRATADA deverá desenvolver o QIDE, representado por um conjunto de medidores utilizados para aferição do desempenho do prestador do SPTA e da eficiência do serviço prestado ao usuário, com a definição do padrão aceitável, de sua correlação com a aplicação de sanções pecuniárias (*malus*), e de eventual sistema de recompensa aplicável à remuneração do referido operador (*bônus*). A correlação com a aplicação de sanções deverá ser avaliada com o concurso da AGETTRANSP, a fim de que o cumprimento dos indicadores que constarem do CONTRATO possa ser fiscalizado pela agência reguladora, a quem caberá impor as sanções por descumprimentos contratuais administrativos e operacionais.

5.4.24 O QIDE elaborado na ATIVIDADE C8 deverá englobar toda a cadeia da prestação do SPTA, especificando, preferencialmente, indicadores aplicáveis para as áreas operacional, de investimento, tarifária, comercial, social e logística, com as respectivas fórmulas e detalhamento para apuração, inclusive quanto ao aspecto temporal.

5.4.25 Os indicadores de desempenho e eficiência operacional deverão ser considerados na elaboração dos mecanismos de revisão tarifária, como um componente de retribuição ao operador por produtividade, com método próprio de cálculo.

5.4.26 A ATIVIDADE C9 consistirá na revisão, consolidação e validação das ATIVIDADES da ETAPA C e culminará com a elaboração do Relatório Final Consolidado, dos Termos Editalícios e Contratuais, e do POB.

5.5 Etapa D

5.5.1 À ETAPA D, conjunto das Atividades D1 a D3, estarão relacionados os seguintes PRODUTOS DO TRABALHO denominados: Relatório Prospectivo de Licitantes, Relatório do Evento de ROADSHOW, e Relatórios dos Eventos de Consulta Pública e de Audiência Pública. O **Relatório Prospectivo de Licitantes** apresentará os resultados do mapeamento e interação com potenciais

LICITANTES interessadas na adjudicação da prestação do SPTA, conforme o previsto para a ATIVIDADE D1 no inciso 5.5.2. Para os eventos de **ROADSHOW, Consulta Pública e Audiência Pública**, deverão ser elaborados relatórios específicos a cada evento particular, consolidando os subsídios obtidos, os quais trarão reflexos para a ATIVIDADE D2 e/ou implicarão em ajustes nos documentos relativos ao certame, efetuados na ATIVIDADE D3.

5.5.2 A ATIVIDADE D1 consistirá no mapeamento e interação com potenciais LICITANTES. Nesse sentido, a CONTRATADA deverá executar todas as atividades necessárias e correlatas, tais como:

- a) identificação e avaliação dos potenciais prestadores nacionais e estrangeiros acerca da atratividade dos negócios, incluindo o levantamento de informações relativas ao seu porte, perfil técnico-operacional e capacidade econômico-financeira;
- b) análise de sensibilidade entre: (i) o escopo e dimensão do SPTA; e (ii) as características técnicas e financeiras identificadas nas potenciais LICITANTES;
- c) prestação de informações e esclarecimentos pertinentes a potenciais prestadores, assegurando igualdade de tratamento a todos os interessados, sendo vedada a prática de transmitir informações de natureza privilegiada;
- d) promover e participar de reuniões técnicas com potenciais prestadores e de apresentações a associações de investidores, dentre os quais *ROADSHOWS*, no Brasil, com o objetivo de prestar informações adicionais àquelas contidas nos editais, incluindo preparação de questionários a serem respondidos por estes investidores;
- e) criação de SALAS DE INFORMAÇÕES, incluindo o fornecimento de sistemas, implantação e suporte técnico ao processo licitatório; e
- f) para fins de divulgação do processo licitatório junto a investidores estrangeiros, tradução para a língua inglesa, no mínimo, dos documentos licitatórios (POB, Edital, minuta de CONTRATO e respectivos anexos), do RELATÓRIO FINAL CONSOLIDADO e de apresentações que tenham por objetivo a divulgação dos aspectos principais do novo modelo do SPTA.

5.5.3 A CONTRATADA, no âmbito da ATIVIDADE D2, deverá organizar ao menos um *ROADSHOW* no Brasil, onde todos os custos serão de responsabilidade da

CONTRATADA, exceto os custos referentes à participação de profissionais da SETRANS e/ou de outros agentes públicos no evento.

5.5.4 Com relação à ATIVIDADE D2, a CONTRATADA deverá apresentar ao ESTADO, em até 5 (cinco) dias após a realização de cada um dos *ROADSHOWS*, relatório específico com a descrição das principais informações e contribuições colhidas durante o evento, bem como relação de perguntas formuladas pelos participantes e propostas de respostas.

5.5.5 A ATIVIDADE D3 envolverá a revisão do Plano de Negócio Definitivo, dos Termos Editalícios e Contratuais, e do POB, fruto de subsídios colhidos em decorrência das ATIVIDADES D1 e D2.

6. PARTICIPAÇÃO NA LICITAÇÃO, SUBCONTRATAÇÃO E CRITÉRIOS PARA JULGAMENTO

6.1 Somente será permitida a participação na licitação de empresas que atendam às condições de habilitação, qualificação e regularidade previstas na Lei nº 8.666/93, assim como àquelas especificamente incluídas neste Termo de Referência.

6.2 Será permitida a participação na licitação de empresas em consórcio, dado o caráter multidisciplinar e de natureza altamente técnica do escopo dos serviços, onde é possível que as empresas disponíveis no mercado tenham dificuldade de isoladamente deterem a expertise em todas as áreas e subáreas de conhecimento elencadas nos requisitos constantes do Anexo II-B. Adicionalmente, a admissão de consórcios ao certame amplia a competitividade, contribuindo para uma seleção mais acurada segundo o critério de técnica e preço. Essa participação será admitida desde que:

- a) haja comprovação de compromisso público ou particular de constituição de consórcio, subscrito pelos consorciados;
- b) exista responsabilidade solidária dos integrantes pelos atos praticados em consórcio, tanto na fase de licitação quanto na de execução do CONTRATO; e
- c) qualquer dos integrantes de um dado consórcio não faça parte de outro, no mesmo pleito.

- 6.3 Será admitida a participação na licitação de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País, desde que comprovada a existência de decreto de autorização, e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir.
- 6.4 Será admitido, para efeito de qualificação técnica, o somatório dos quantitativos de cada consorciado, e, para efeito de qualificação econômico-financeira, o somatório dos valores de cada consorciado.
- 6.5 Não será permitida a subcontratação de parcela dos SERVIÇOS TÉCNICOS, tendo em vista a possibilidade de consórcio anteriormente mencionada.
- 6.6 A CONTRATADA, aí inclusas quaisquer das empresas participantes em caso de consórcio, não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação para adjudicação da prestação do SPTA, considerando-se participação indireta a existência de qualquer vínculo de natureza técnica, comercial, econômica ou financeira entre a CONTRATADA e alguma das LICITANTES participantes daquele certame, sendo essa restrição também aplicável aos controladores, controladas, coligadas e entidades sob controle comum da CONTRATADA.
- 6.7 Os critérios para julgamento da licitação e as regras para apresentação das propostas constam do Anexo II-B.

7. LOCAL, PRAZO E CONDIÇÕES DE EXECUÇÃO DO OBJETO

- 7.1 O regime de execução do CONTRATO será o da empreitada por preço global, conforme o inciso VIII do Artigo 6º e o Artigo 10º da lei nº 8.666/93, tendo em vista que o Objeto somente será considerado executado, conforme o escopo dos serviços apresentado no item 5, de forma eficaz, com a entrega de um modelo integral para a prestação do SPTA e o apoio a sua adjudicação à iniciativa privada, até o término do(s) respectivo(s) certame(s), não sendo aceitável a execução parcial, que não atende ao Objeto. Assim, aplica-se a definição do preço certo e total pactuado para a execução global do Objeto, a despeito do faseamento dos

serviços e da definição de produtos a serem entregues ao longo da execução do Objeto, que não são subdivisões do Objeto, mas documentos de referência para apoio a tomada de decisão quanto às próximas etapas do serviço. Isolados, não representam atendimento parcial do Objeto, não sendo aplicável o conceito de preço unitário nem demandada a definição de sua aceitabilidade. O cronograma físico-financeiro apresentado no Anexo II-A estabelece não o pagamento por atendimento parcial do Objeto, mas um fluxo conjugado de produtos necessários ao desenvolvimento dos serviços e remuneração da CONTRATADA, tendo em vista que não se paga produtos materiais, mas remunera-se serviços intelectuais de modelagem e consultoria prestados pelos componentes da equipe técnica da CONTRATADA. Ao contrário de serviços sob regime de empreitada por preço unitário, onde ocorrem medições ao longo da execução, o presente Objeto somente será cumprido com o completo desenvolvimento do conceito do novo modelo de prestação do SPTA e sua colocação em prática na adjudicação à iniciativa privada.

- 7.2 A CONTRATADA deverá arcar com todos os custos relativos ao desenvolvimento de todas as atividades previstas neste TERMO DE REFERÊNCIA, tais como remuneração de profissionais, encargos, tributos, despesas administrativas, viagens nacionais e internacionais, estruturas física e virtual, locação de locais para eventos, bem como quaisquer outras despesas necessárias à integral execução do objeto.
- 7.3 A SETRANS envidará os melhores esforços para a racionalização no agendamento de reuniões, utilizando, sempre que possível e oportuno, ferramentas de comunicação virtual, como videoconferência. A SETRANS comunicará, com antecedência de 48 (quarenta e oito) horas, as datas e locais das reuniões de trabalho e de acompanhamento, sendo que as presenciais serão realizadas preferencialmente na cidade do Rio de Janeiro.
- 7.4 As LICITANTES deverão formular suas propostas de preços com a inclusão de todos os custos para a integral execução do objeto. A SETRANS somente pagará a CONTRATADA pelos PRODUTOS consoante cronograma físico-financeiro constante do Anexo II-A.

- 7.5 Os prazos para a entrega dos PRODUTOS estão indicados no cronograma físico-financeiro constante do Anexo II-A.
- 7.6 Em até 7 (sete) dias contados da data da assinatura do CONTRATO, a CONTRATADA deverá realizar reunião com a SETRANS para:
- a) apresentar sua equipe técnica para a prestação dos serviços e seu COORDENADOR GERAL;
 - b) definir quais documentos deverão ser disponibilizados à CONTRATADA para a realização dos SERVIÇOS TÉCNICOS, sem prejuízo de solicitações posteriores de documentos que se revelem necessários à execução do objeto deste TERMO DE REFERÊNCIA;
 - c) apresentar os Termos de Confidencialidade, devidamente assinados, formalizados entre a SETRANS e a equipe indicada pela CONTRATADA para a prestação dos SERVIÇOS TÉCNICOS; e
 - d) apresentar plano de visitas técnicas (presenciais ou virtuais) a metrópoles selecionadas, no Brasil e no Exterior, para aprovação da SETRANS.
- 7.7 Em até 20 (vinte) dias, contados da data da assinatura do CONTRATO, a CONTRATADA deverá apresentar o Plano de Trabalho, contemplando o cronograma estimado para a realização dos SERVIÇOS TÉCNICOS com os principais eventos, reuniões e atividades necessárias para cumprir o OBJETO definido neste TERMO DE REFERÊNCIA, bem como os responsáveis por cada atividade.
- 7.8 A CONTRATADA realizará todas as atividades necessárias para cumprir o objeto estabelecido, mantendo a qualidade e o prazo estabelecidos no CONTRATO para a realização dos trabalhos.
- 7.9 A CONTRATADA e o COORDENADOR GERAL, quando solicitado pela SETRANS, deverão prestar informações verbais e/ou por escrito, relacionadas aos SERVIÇOS TÉCNICOS, dando suporte para atendimento de solicitações feitas por representantes dos Poderes Legislativo e Judiciário, TCE, Ministério Público e

outros órgãos de fiscalização, regulação e controle externo e interno, entidades de classe e ao público em geral.

- 7.10 A CONTRATADA e o COORDENADOR GERAL obrigam-se a realizar exposições e participar de reuniões, sempre que solicitado pela SETRANS, para prestar informações e esclarecimentos relacionados ao escopo dos SERVIÇOS TÉCNICOS e/ou sobre o andamento dos trabalhos, nos prazos fixados no pedido, verbalmente ou por escrito, ao ESTADO e a terceiros indicados pela SETRANS, tais como auditores externos, representantes dos Poderes Legislativo, Judiciário e Executivo, TCE, Ministério Público e outros órgãos de fiscalização, regulação e controle interno e externo, no âmbito federal ou estadual, entidades de classe e ao público em geral, sem custo adicional para a SETRANS.
- 7.11 A CONTRATADA deverá apresentar periodicamente cópia atualizada do cronograma dos SERVIÇOS TÉCNICOS em formato eletrônico, que possa ser utilizado em software de planejamento de projetos de mercado, em formato “mpp” (*software* MS Project) ou “xlsx” (*software* MS Excel), para que a SETRANS atualize o planejamento dos trabalhos sob sua responsabilidade. Deverá disponibilizar, também, semanalmente, relatório em formato eletrônico, em que demonstre o status geral dos SERVIÇOS TÉCNICOS, as atividades em andamento, os gargalos e pontos de atenção identificados e seus impactos na modelagem e as ações sugeridas para a mitigação dos problemas identificados.
- 7.12 As informações e documentos necessários à execução do objeto deste TERMO DE REFERÊNCIA serão colocados à disposição da CONTRATADA ou deverão ser solicitados diretamente ao responsável pela sua guarda. Caso a solicitação não seja atendida em até 5 (cinco) dias úteis, a CONTRATADA deverá comunicar o fato à SETRANS por escrito.
- 7.13 Caso a CONTRATADA necessite de outras informações durante a execução dos serviços, deverá solicitar imediatamente. A pertinência desta solicitação estará sujeita à avaliação e aprovação pela SETRANS.

- 7.14 A CONTRATADA deverá entregar os PRODUTOS (relatórios, documentos, planilhas de cálculos, material de apresentação e/ou outros materiais) à SETRANS em 2 (duas) vias impressas e por meio eletrônico (gravado em “*dvd-rom*” ou “*pendrive*”), utilizando-se, para tanto, de arquivos com extensões “.docx”, “.xlsx”, “.pdf”, ou outros, conforme a necessidade técnica.
- 7.15 O material produzido pela CONTRATADA, a exemplo de planilhas de cálculo e outros, entregue em meio magnético, deverá ser acompanhado de todas as fórmulas, senhas protetoras e outros mecanismos de segurança digital utilizados.
- 7.16 As avaliações econômico-financeiras preliminares e definitivas e demais elementos quantitativos relativos aos SERVIÇOS TÉCNICOS deverão ser disponibilizados à SETRANS em planilha executável em *Microsoft Excel* (extensão de arquivo “.xlsx”), franqueando-se acesso irrestrito à integralidade das informações empregadas na elaboração da referida planilha, inclusive as fórmulas e memórias de cálculo nela inseridas. O material deverá ser entregue acompanhado das informações referentes a cálculos, premissas e/ou outros procedimentos e dados técnicos adotados na execução do serviço.
- 7.17 Eventuais alterações no procedimento de execução do objeto do CONTRATO poderão ser efetuadas a critério da SETRANS ou por solicitação da CONTRATADA e previamente aprovadas pela SETRANS.
- 7.18 Nenhum relatório ou documento poderá revelar fatos protegidos pelo sigilo bancário, nem segredos de indústria ou de comércio, ou ainda informações relacionadas ao sigilo intrínseco ao processo licitatório. Caso, para fundamentar relatório ou documento, a CONTRATADA utilizar-se de fatos ou informações sigilosas, estes deverão figurar em apenso, separados fisicamente do relatório ou documento.
- 7.19 Os documentos e relatórios deverão se basear em informações e dados o mais recentes possível, que deverão ser atualizados tantas vezes quanto necessário à conclusão da modelagem.

7.20 Os relatórios deverão conter um sumário executivo destacando seus pontos mais relevantes, que possam impactar direta ou indiretamente na realização da modelagem do SPTA.

7.21 Todos os SERVIÇOS TÉCNICOS executados deverão observar os requisitos de sustentabilidade ambiental constantes do parágrafo 3º do Art. 13 do Decreto Estadual nº 46.642/19.

8. DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

8.1 Há disponibilidade orçamentária relativamente às obrigações financeiras decorrentes da presente licitação.

9. VIGÊNCIA CONTRATUAL E CRONOGRAMA FÍSICO

9.1 O CONTRATO será por escopo e a vigência contratual será de 20 (vinte) meses, a contar da data de sua assinatura, desde que posterior à data de publicação do extrato deste instrumento no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, valendo a data de publicação do extrato como termo inicial de vigência, caso posterior à data de assinatura do CONTRATO. Basicamente, os primeiros 8 meses serão dedicados a efetuar a modelagem da prestação do SPTA e os 12 meses seguintes a apoiar a condução do processo licitatório de adjudicação da prestação do serviço. A vigência contratual poderá ser revista nas hipóteses e na forma do parágrafo 1º do Art. 57 da Lei nº 8.666/93.

9.2 O cronograma físico a ser tomado como base é o da tabela 9-1, a seguir apresentada:

ETAPA DE TRABALHO		MÊS 1	MÊS 2	MÊS 3-4	MÊS 5-6	MÊS 7-8	MÊS 9-10	MÊS 11-12	MÊS 13-14	MÊS 15-16	MÊS 17-18	MÊS 19-20
A	CONHECIMENTO DO PROBLEMA											
B	PRÉ-MODELAGEM											

C	MODELAGEM											
D	APOIO AOS PROCESSOS LICITATÓRIO E ADJUDICATÓRIO											

Tabela 9-1: Cronograma físico

10. GARANTIA CONTRATUAL

10.1 A CONTRATADA prestará garantia contratual de 5% (cinco por cento) sobre o valor global do CONTRATO, na modalidade que vier a escolher, dentre as previstas no art. 56 da Lei nº 8.666/93, no prazo de até 10 (dez) dias úteis a contar da assinatura do CONTRATO, prorrogáveis por igual período, a critério da SETRANS.

11. HABILITAÇÃO TÉCNICA

11.1 Para efeito de habilitação técnica para a execução dos SERVIÇOS TÉCNICOS, a CONTRATADA deverá possuir em sua equipe técnica COORDENADOR GERAL, RELATOR, COORDENADORES SETORIAIS, profissionais plenos e juniores nas áreas de conhecimento afetas ao Objeto, além de CONSULTOR DE GESTÃO DE RISCOS e CONSULTOR DE LICITAÇÕES E CONTRATOS, de acordo com os perfis mínimos de formação e experiência profissional descritos na tabela 11-1 abaixo, que comprovem a capacidade técnico-profissional da equipe.

Profissional	Formação profissional	Experiência profissional
Coordenador geral	Formação universitária.	Coordenação geral de ao menos um projeto na Administração Pública.
Relator	Formação universitária.	Relatoria de ao menos um projeto na Administração Pública.
Coordenador – área de negócios	Formação universitária, na área de administração de empresas, engenharia, economia ou organização e métodos.	Participação, na equipe - chave da modelagem do negócio de ao menos um projeto.
Profissional pleno – área de negócios	Formação universitária, na área de administração de empresas, economia ou organização e métodos.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Profissional júnior – área de negócios	Formação universitária, na área de administração de empresas ou economia.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Coordenador – área operacional	Formação universitária, na área de administração de empresas, ciências náuticas, ciências navais, engenharia naval, engenharia de transportes ou engenharia de projetos.	Participação, na equipe - chave da estruturação operacional de ao menos um projeto envolvendo modelagem.

Profissional pleno – área operacional	Formação universitária, na área de ciências náuticas, ciências navais, engenharia naval, engenharia de transportes ou engenharia de projetos.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Profissional júnior – área operacional	Formação universitária, na área de ciências náuticas, engenharia naval, engenharia de transportes ou engenharia de projetos.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Coordenador – área financeira	Formação universitária, na área de economia ou ciências contábeis. Preferencialmente, com pós-graduação ou especialização na área de Economia dos Transportes.	Participação, na equipe – chave da modelagem financeira de ao menos um projeto.
Profissional pleno – área financeira	Formação universitária, na área de economia.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Profissional júnior – área financeira	Formação universitária, na área de ciências contábeis.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Coordenador – área de desenvolvimento de sistemas	Formação universitária na área de análise de sistemas ou engenharia de sistemas. Preferencialmente com pós-graduação na área de Engenharia de Transportes.	Participação, na equipe - chave da modelagem de ao menos um projeto.
Profissional pleno – área de desenvolvimento de sistemas	Formação universitária na área de análise de sistemas.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Profissional júnior – área de desenvolvimento de sistemas	Formação universitária na área de engenharia de sistemas.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Coordenador – área jurídica	Formação universitária na área do direito. Preferencialmente, com pós-graduação ou especialização em Direito Administrativo, Comercial ou Regulatório.	Participação, na equipe – chave da modelagem jurídica de ao menos um projeto.
Profissional pleno – área jurídica	Formação universitária na área do direito.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Profissional júnior – área jurídica	Formação universitária na área do direito.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Coordenador – área ambiental	Formação universitária na área do direito ou engenharia ambiental. Preferencialmente, com pós-graduação ou especialização em Direito Ambiental.	Participação, na equipe – chave da modelagem ambiental de ao menos um projeto.
Profissional pleno – área ambiental	Formação universitária na área da engenharia ambiental.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Profissional júnior – área ambiental	Formação universitária na área do direito. Preferencialmente com especialização em Direito Ambiental.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Consultor de gestão de riscos	Formação universitária, preferencialmente com pós-graduação ou especialização em Gestão Pública ou Privada.	Participação, na qualidade de consultor de análise e gestão de riscos, de ao menos um projeto de modelagem.
Profissional pleno de gestão de riscos	Formação universitária na área de economia. Preferencialmente com pós-graduação em Gestão Pública.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Consultor de licitações e contratos	Formação universitária na área do direito. Preferencialmente com pós-graduação em Direito Administrativo, Gestão Pública ou Direito Comercial.	Participação, na qualidade de consultor, de ao menos uma concorrência pública.
Profissional pleno de licitações e contratos	Formação universitária na área do direito. Preferencialmente com pós-graduação em Gestão Pública.	Experiência profissional na área de conhecimento em que possuir graduação.
Secretária	Formação técnica na área de administração, secretariado ou arquivologia.	Experiência profissional na área técnica de formação.
Auxiliar administrativo	Formação técnica em administração.	Experiência profissional na área técnica de formação.

Tabela 11-1: Perfil mínimo da equipe técnica da CONTRATADA

- 11.2 O COORDENADOR GERAL, o RELATOR e os COORDENADORES SETORIAIS serão responsáveis pela coordenação dos SERVIÇOS TÉCNICOS; elaboração e redação dos PRODUTOS e demais documentos; e supervisão técnica das equipes da CONTRATADA, nos respectivos segmentos técnicos, devendo:
- a) estar disponíveis para as interações com a SETRANS previstas neste TERMO DE REFERÊNCIA ao longo de toda a vigência do CONTRATO, principalmente para realização de audiências públicas, ROADSHOWS e reuniões com a SETRANS, os *STAKEHOLDERS* ou as EMPRESAS; e
 - b) subscrever como responsáveis técnicos os PRODUTOS e demais trabalhos executados no âmbito dos SERVIÇOS TÉCNICOS, de acordo com a respectiva área de atuação.
- 11.3 Para efeito de habilitação técnica para a execução dos SERVIÇOS TÉCNICOS, a CONTRATADA deverá demonstrar possuir a capacitação técnico-operacional nas áreas de conhecimento pertinentes ao Objeto, por intermédio de atestados emitidos por pessoas de direito público ou privado, sem limitação de tempo, local ou época, que comprovem a realização de serviços nessas áreas, com desempenho julgado satisfatório pela atestante, nos quantitativos mínimos estabelecidos na tabela 11-2 abaixo. Releva mencionar que é legal a comprovação da capacitação técnica baseada em atestados que comprovem execução de quantitativo mínimo de serviços aderentes à complexidade do presente Objeto, conforme jurisprudência expressa na Súmula nº 263 do TCU. Os requisitos colocados nos subitens 11.1 e 11.2 deste Termo, de caráter eliminatório, são indispensáveis para que a Administração tenha segurança de que a CONTRATADA possui aptidão, conhecimento e experiência para executar o Objeto conforme os itens 4 e 5. Eles são necessários, suficientes e pertinentes ao Objeto, o mesmo ocorrendo com os critérios de avaliação das propostas presentes no Anexo II-B, de caráter classificatório. A exigência de demonstração da capacitação técnica é ademais coerente com a manifestação da Procuradoria-Geral do Estado (PGE), constante de seu Enunciado nº 39, onde define que:
- “As exigências de qualificação técnica têm por objetivo verificar pela análise de sua experiência pretérita se a licitante possui condições técnicas para executar o Objeto.”*

Atestado	Habilitação mínima
Área de modelagem de sistemas complexos	Participação em ao menos um projeto de modelagem de sistema complexo.
Área de modelagem de negócios	Participação em ao menos um projeto de modelagem de negócio.
Área de modelagem operacional	Participação em ao menos um projeto de estruturação operacional de sistema envolvendo modelagem.
Área de modelagem financeira	Participação em ao menos um projeto de modelagem financeira.
Área de desenvolvimento de sistemas	Participação em ao menos um projeto de modelagem e desenvolvimento de sistema informatizado.
Área de modelagem jurídica	Participação em ao menos um projeto de modelagem jurídica.
Área de modelagem ambiental	Participação em ao menos um projeto de modelagem ambiental.

Tabela 11-2 - Habilitação técnica da CONTRATADA

12. COMPROVAÇÃO DA CAPACITAÇÃO TÉCNICA

12.1 Para a comprovação da capacitação técnico-operacional e técnico-operacional constante da Proposta Técnica da CONTRATADA, conforme as tabelas 11-1 e 11-2, retro, e as Tabelas 1 e 2 do Anexo II-B, deverão ser apresentados atestados, em até 7 (sete) dias da data da celebração do CONTRATO, emitidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, contendo a identificação e cargo do(s) signatário(s), data da atestação, e indicando ainda o escopo do projeto ou concorrência pública, sua data de início e término, dados do contratante, e detalhamento sucinto das atividades executadas pelo profissional.

13. RECEBIMENTO DOS PRODUTOS

13.1 Caberá à COMISSÃO DE RECEBIMENTO a emissão de RECIBO e ACEITE, para os PRODUTOS DO TRABALHO.

13.2 A CONTRATADA deverá prestar os SERVIÇOS e entregar os PRODUTOS nas condições previstas neste TERMO DE REFERÊNCIA e nos prazos definidos no cronograma físico-financeiro constante do Anexo II-A.

- 13.3 Entregue o PRODUTO pela CONTRATADA, a COMISSÃO DE RECEBIMENTO emitirá o respectivo RECIBO, momento a partir do qual a SETRANS iniciará a análise quanto à verificação da sua conformidade com as especificações técnicas previstas neste TERMO DE REFERÊNCIA, no CONTRATO e em seus Anexos.
- 13.4 Os produtos ou serviços a serem entregues pela CONTRATADA, para a obtenção do RECIBO, devem estar, obrigatoriamente, em suas versões finais, não devendo ser entregues, para este fim, em suas versões preliminares, rascunhos ou similares.
- 13.5 Após a emissão do RECIBO, a COMISSÃO DE RECEBIMENTO providenciará a verificação de conformidade dos PRODUTOS com os critérios de aceitação especificados neste TERMO DE REFERÊNCIA, podendo solicitar, sem custos adicionais, os esclarecimentos e ajustes que se fizerem necessários. Verificada a necessidade de ajustes, correções e/ou substituições, o seguinte procedimento será adotado:
- a) a CONTRATADA será convocada por escrito, por carta ou e-mail, a efetuarlos, às suas expensas, em prazo a ser acordado entre a CONTRATADA e a SETRANS, ou, na ausência de acordo, em até 10 (dez) dias corridos, contados da data da convocação;
 - b) realizados os ajustes e/ou as correções solicitadas pela SETRANS, será emitido novo RECIBO, sendo realizada, em seguida, nova avaliação de conformidade pela SETRANS;
 - c) não realizados os ajustes e/ou as correções solicitadas em até 10 (dez) dias corridos contados da data da convocação ou no prazo acordado entre as partes nos termos da alínea "a", o PRODUTO será rejeitado total ou parcialmente, ficando a CONTRATADA sujeita à aplicação das penalidades previstas no CONTRATO.
- 13.6 O prosseguimento dos SERVIÇOS TÉCNICOS no tocante às ETAPAS C e D fica condicionado à aprovação da SETRANS em relação, respectivamente, ao MODELO DE NEGÓCIO (encaminhado ao final da ETAPA B) e ao contido no RELATÓRIO FINAL CONSOLIDADO (encaminhado ao final da ETAPA C).

- 13.6.1 A CONTRATADA somente será remunerada pelos serviços efetivamente prestados. Em relação às ETAPAS C e D, a SETRANS definirá se os SERVIÇOS TÉCNICOS prosseguirão e, caso necessário, os ajustes e correções a efetuar de modo a habilitar o prosseguimento.
- 13.7 Todos os SERVIÇOS TÉCNICOS prestados e os PRODUTOS entregues deverão apresentar alta qualidade, compatível com as melhores práticas de mercado, bem como conteúdo e forma compatíveis com a finalidade a que se destinam.
- 13.8 Caso alguma das ETAPAS não possa ser concluída no cronograma previsto pela SETRANS, desde que não haja dolo da CONTRATADA, esta poderá solicitar o RECEBIMENTO PARCIAL DA ETAPA, indicando os trabalhos efetivamente desenvolvidos, além dos respectivos custos incorridos, para fins de pagamento de eventual ressarcimento parcial.
- 13.8.1 Caso verificado o atendimento das especificações, condições e obrigações previstas neste TERMO DE REFERÊNCIA, no CONTRATO e em seus Anexos, a COMISSÃO DE RECEBIMENTO emitirá o TERMO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO DA ETAPA em até 20 (vinte) dias corridos a contar da solicitação da CONTRATADA, observado que este recebimento:
- a) constitui condição indispensável para o pagamento do valor ajustado;
 - b) transfere ao ESTADO o conteúdo, manuseio e disposição dos PRODUTOS como de sua propriedade;
 - c) não exclui a responsabilidade da CONTRATADA por incorreções reveladas posteriormente, nem pela garantia dos serviços realizados;
 - d) não exclui a responsabilidade ético-profissional pela perfeita execução contratual, dentro dos limites estabelecidos pela lei ou pelo CONTRATO; e
 - e) não exclui a obrigação da CONTRATADA em efetuar atualizações e ajustes posteriores dos PRODUTOS, de modo a atender ao processo de estruturação do modelo de prestação do SPTA e de apoiar sua adjudicação, de acordo com este TERMO DE REFERÊNCIA.

14. CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

- 14.1 Os pagamentos em relação ao objeto contratual serão realizados por ocasião da conclusão de cada ETAPA, após a emissão do TERMO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO DA ETAPA pela COMISSÃO DE RECEBIMENTO e mediante autorização do GESTOR DO CONTRATO.
- 14.2 A nota fiscal/fatura apresentada pela CONTRATADA deverá conter a relação dos SERVIÇOS TÉCNICOS prestados e PRODUTOS entregues e ACEITOS pela COMISSÃO DE RECEBIMENTO, para que o GESTOR DO CONTRATO autorize o pagamento.
- 14.3 Caso haja a solicitação de RECEBIMENTO PARCIAL DA ETAPA, o GESTOR DO CONTRATO analisará o valor a ser pago, relativamente aos serviços efetivamente realizados.
- 14.4 O pagamento será efetuado por meio de crédito em conta corrente da instituição financeira contratada pelo Estado, em até 30 (trinta) dias, a contar da data de apresentação à SETRANS da nota fiscal/fatura, desde que tenha sido efetuado o RECEBIMENTO DEFINITIVO DA ETAPA pela COMISSÃO DE RECEBIMENTO e mediante o ateste pelo GESTOR DO CONTRATO das obrigações contratuais assumidas por parte da CONTRATADA.

15. REAJUSTE CONTRATUAL

- 15.1 Os preços pactuados não sofrerão reajuste.

16. PROPRIEDADE INTELECTUAL

- 16.1 A CONTRATADA, na forma do art. 49 da Lei nº 9.610/98, cede ao ESTADO os direitos autorais patrimoniais relativos a produtos resultantes da prestação dos SERVIÇOS TÉCNICOS objeto deste TERMO DE REFERÊNCIA.
- 16.1.1 O RELATÓRIO FINAL CONSOLIDADO deverá ser disponibilizado no processo de consulta e audiências públicas do SPTA.

16.2 O ESTADO poderá utilizar os direitos autorais patrimoniais em novas modelagens, independentemente da participação da CONTRATADA, sem que haja necessidade de qualquer remuneração adicional.

16.3 Todos os relatórios, análises, memorandos e documentos elaborados pela CONTRATADA poderão ser disponibilizados pelo ESTADO, caso necessário, entre seus funcionários, consultores, as empresas vinculadas e órgãos de fiscalização, regulação e controle interno e externo, mas não poderão ser disponibilizados para terceiros sem o consentimento por escrito da CONTRATADA, salvo relatórios, pareceres, estudos e demais itens dos PRODUTOS, a partir do recebimento definitivo pela SETRANS.

17. SIGILO DAS INFORMAÇÕES

17.1 A CONTRATADA deverá manter o sigilo dos dados, materiais, documentos e informações de natureza sigilosa, direta ou indiretamente, a que venha a ter acesso em decorrência da execução do OBJETO contratual, bem como orientar os profissionais envolvidos a cumprir esta obrigação, respeitando-se as diretrizes e normas de Segurança da Informação do ESTADO.

17.2 Assim que solicitado pelo GESTOR DO CONTRATO, a CONTRATADA deverá providenciar a assinatura, por seu representante legal, dos Termos de Confidencialidade a serem disponibilizados pela SETRANS, responsabilizando-se pela manutenção do sigilo das informações também em nome de seus colaboradores. Esses Termos serão entregues à SETRANS na reunião inicial, 7 (sete) dias após a assinatura do CONTRATO.

18. PENALIDADES

18.1 Em caso de descumprimento das exigências expressamente formuladas pela SETRANS ou inobservância de quaisquer das demais obrigações contratuais e/ou legais, sem motivo justificado, a CONTRATADA ficará sujeita à multa de mora, em caso de atraso no cumprimento da execução das ATIVIDADES, conforme

previsto no cronograma físico-financeiro do Anexo II-A, bem como, às seguintes sanções previstas na Lei nº 8.666/93:

- a) advertência;
- b) multa, no valor de até 20% (vinte por cento), incidente sobre o valor total do CONTRATO;
- c) suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com o ESTADO; e
- d) declaração de inidoneidade para licitar e contratar com a Administração

Pública.

19. OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA

19.1 Além de outras obrigações estipuladas no CONTRATO ou estabelecidas em lei, constituem, ainda, obrigações da CONTRATADA, cumprir todas as disposições deste TERMO DE REFERÊNCIA, devendo prestar os SERVIÇOS TÉCNICOS e entregar os PRODUTOS em padrões de qualidade compatíveis com as práticas usuais de mercado.

19.2 Obriga-se a CONTRATADA a:

- a) manter, durante toda a execução do CONTRATO, em compatibilidade com as demais obrigações assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas no procedimento licitatório;
- b) providenciar, em relação aos serviços a serem prestados, no prazo máximo de 7 (sete) dias corridos, contados da contratação, os registros de responsabilidade técnica necessários, conforme a especialidade, para todos os serviços e profissionais envolvidos, entregando uma via dos documentos à SETRANS;
- c) executar o objeto deste TERMO DE REFERÊNCIA em conformidade com a proposta aprovada, nos exatos moldes estabelecidos no EDITAL e no CONTRATO, e em conformidade com o respectivo planejamento e instruções emitidas pela SETRANS;
- d) conduzir os trabalhos de acordo com as leis, regulamentos, posturas e normas técnicas, em estrita observância às legislações Federal, Estadual e Municipal e a quaisquer ordens ou determinações do Poder Público, incluindo órgãos de regulamentação e fiscalização profissionais, devendo ainda conduzir os trabalhos

e o pessoal de modo a formar, junto ao público, uma boa imagem da CONTRATANTE e da própria CONTRATADA;

e) cumprir rigorosamente as normas de Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho, emanadas da legislação pertinente, caso necessário;

f) responsabilizar-se pela análise e estudos dos elementos técnicos fornecidos pelo ESTADO para a execução dos SERVIÇOS TÉCNICOS, não se admitindo, em nenhuma hipótese, a alegação de ignorância de tais documentos. Caso a CONTRATADA constatare quaisquer discrepâncias, omissões ou erros, inclusive qualquer transgressão às normas técnicas, regulamentos ou leis em vigor, deverá comunicar o fato, por escrito, à SETRANS para que tais defeitos sejam sanados;

g) obter as informações necessárias para a correta execução dos trabalhos, inclusive eventuais consultas a órgãos públicos, empresas privadas e profissionais ou quaisquer outros tipos de prospecção de projetos e dados necessários à correta execução dos serviços previstos nas especificações;

h) sugerir medidas visando ao aperfeiçoamento da execução dos SERVIÇOS TÉCNICOS;

i) admitir e dirigir, sob sua inteira responsabilidade, o pessoal adequado e capacitado de que necessitar, em todos os níveis de trabalho, para a execução dos serviços, mobilizando ou desmobilizando a equipe para adequá-la ao cronograma;

j) comprovar, quando solicitado pela SETRANS, o vínculo jurídico entre os integrantes da equipe técnica e a CONTRATADA;

k) manter, durante a vigência do presente instrumento, a equipe de profissionais indicados para o atendimento das exigências mínimas, admitindo-se, excepcionalmente, a substituição por profissionais que atendam ao perfil mínimo exigido, desde que aprovada pela SETRANS;

l) arcar com todos os ônus e obrigações concernentes à legislação social, trabalhista, previdenciária, tributária, fiscal, securitária, comercial, civil e criminal que se relacionem direta ou indiretamente com a prestação dos SERVIÇOS TÉCNICOS, inclusive no tocante a seus empregados, dirigentes e prepostos, pagando, inclusive, as multas porventura impostas pelas autoridades, de tudo dando ciência à SETRANS;

m) informar à SETRANS se existem e quem são os profissionais alocados, a critério da própria CONTRATADA, em regime de dedicação exclusiva à execução do CONTRATO e apresentar todos as informações e comprovantes de

pagamento relativos a esses profissionais, permitindo à SETRANS a fiscalização integral e irrestrita a respeito do cumprimento de todas as obrigações legais e trabalhistas. A comunicação deverá ser realizada no início da execução do CONTRATO, e atualizada sempre que houver modificações no rol de profissionais em regime de dedicação exclusiva;

n) responsabilizar-se por qualquer ônus decorrente de possível chamamento do ESTADO em juízo, como litisconsorte, em ação trabalhista ou de reparação civil em decorrência da execução dos SERVIÇOS TÉCNICOS, ficando a SETRANS, desde já, autorizada a glosar, nas faturas, as importâncias estimadas com o processo. A inadimplência com referência aos encargos estabelecidos neste subitem não transfere ao ESTADO a responsabilidade por seu pagamento, nem poderá onerar o CONTRATO;

o) substituir, às suas custas, os funcionários que, a critério da SETRANS, apresentarem comportamento inadequado ou, em algum momento, desrespeitarem as condições a eles inerentes;

p) facilitar o pleno exercício das funções do GESTOR DO CONTRATO, sendo o não atendimento das solicitações feitas pela SETRANS considerado motivo para aplicação das sanções contratuais. O exercício das funções do GESTOR DO CONTRATO não desobriga a CONTRATADA de sua própria responsabilidade quanto à adequada execução dos serviços contratados;

q) responsabilizar-se por todo e qualquer prejuízo financeiro que o ESTADO venha a sofrer devido a erros ou incorreções na execução dos serviços prestados, nos prazos previstos na legislação vigente;

r) responsabilizar-se pelas despesas decorrentes da rejeição dos serviços pela SETRANS, e pelos atrasos acarretados por esta rejeição, bem como por qualquer multa a que vier a ser imposta pelo ESTADO;

s) corrigir, sem ônus para o ESTADO, imperfeições, erros, vícios ou incoerências nos serviços prestados dentro do prazo de execução do contrato;

t) constatado dano a bens do ESTADO ou sob a sua responsabilidade ou, ainda, a bens de terceiros, a CONTRATADA, de pronto os reparará ou, se não o proceder, o ESTADO lançará mão dos créditos daquela para ressarcir os prejuízos de quem de direito; e

u) observar as regras do Sistema de Escrituração Fiscal Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas (e-Social), principalmente no tocante ao envio das informações exigidas, de acordo com as regulamentações vigentes.

20. OBRIGAÇÕES DA SETRANS

20.1 Além de outras obrigações estipuladas no CONTRATO ou estabelecidas em lei, constituem, ainda, obrigações da SETRANS:

- a) fiscalizar a execução do objeto do CONTRATO;
- b) fornecer as informações, de sua alçada, necessárias para a execução dos SERVIÇOS TÉCNICOS; e
- c) realizar os pagamentos nos termos previstos no CONTRATO e neste TERMO DE REFERÊNCIA.

21. ESTIMATIVA DO VALOR DAS ETAPAS E DO VALOR MÁXIMO DA CONTRATAÇÃO

21.1 Foi realizada ampla pesquisa de mercado junto a pessoas jurídicas que têm por objeto a realização de serviços similares aos especificados neste TERMO DE REFERÊNCIA, que resultou no valor estimado e máximo da licitação, equivalente à média dos valores cotados, correspondente a R\$ 4.565.397,20.

21.2 Para fins de aceitabilidade das propostas, serão observados os seguintes critérios:

- a) o preço máximo global para a contratação é de R\$ 4.565.397,20;
- b) para a ETAPA A, o valor máximo admitido será de 10% (dez por cento) do valor global;
- c) para a ETAPA B, o valor máximo admitido será de 20% (vinte por cento) do valor global;
- d) para a ETAPA C, o valor máximo admitido será de 40% (quarenta por cento) do valor global;
- e) para a ETAPA D, o valor máximo admitido será de 30% (trinta por cento) do valor global.

22. CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO

22.1 Em até 7 (sete) dias a partir da convocação, como condição para a celebração do CONTRATO, a LICITANTE vencedora deverá:

- a) indicar o COORDENADOR GERAL, o RELATOR, os COORDENADORES SETORIAIS e demais profissionais que serão alocados ao CONTRATO e apresentar um plano de alocação da sua equipe técnica para a execução dos SERVIÇOS TÉCNICOS; e
- b) apresentar os currículos e a documentação comprobatória do perfil mínimo dos profissionais, consoante este TERMO DE REFERÊNCIA.

22.2 A equipe técnica da LICITANTE deverá ser composta por membros que possuam as devidas habilitações e capacidade profissional para a adequada execução dos SERVIÇOS TÉCNICOS conforme o cronograma estipulado, cabendo observar que a contratação dos profissionais em questão só será exigida após a celebração do CONTRATO.

ANEXOS:

Anexo II-A – TABELA DE PRODUTOS E CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

Anexo II-B – CRITÉRIOS PARA JULGAMENTO DA LICITAÇÃO E REGRAS PARA APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

CARLOS EDUARDO MACHADO DOS SANTOS DANTAS

Assessor Especial

Assessor-Chefe da Assessoria Técnica

Id Funcional – 5097680-0