



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

As contribuições estão ordenadas segundo a sua afinidade temática, de forma a concentrar os assuntos em blocos, na seguinte ordem:

(A). CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – CONTRATO.....	1
(B). CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS - DIVERSOS.....	7
(C). CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – EDITAL.....	11
(D). TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL.....	20
(E). MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA.....	24
(F). MUDANÇA DE LOCAL.....	61
(G). DIVERSOS.....	75
(H). TRANSIÇÃO.....	90

(A). CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – CONTRATO

Contribuição nº 43

Sugerimos que o limite superior do compartilhamento de receitas líquidas proveniente de empreendimentos associados passe a ser de 5% ao invés dos atuais 10%.

Tal redução traria maior segurança jurídica, aumentando a atratividade do projeto para a iniciativa privada.

Ademais, a redação do subitem 20.3.5.1, traz:

“a CONCESSIONÁRIA poderá indicar a necessidade da dispensa do compartilhamento de receitas em prol da viabilidade da exploração de empreendimentos associados, uma vez que tais empreendimentos têm como objetivo principal trazer benefícios socioeconômicos para a região do terminal, sendo esses imprescindíveis para um impacto positivo perante a sociedade.”

Assim, a redução do percentual proposta, bem como a possibilidade descrita acima, abrirá o rol de possibilidades de a Concessionária angariar melhores serviços à disposição dos usuários.

Resposta

Agradecemos a contribuição.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

A cláusula 19.3.1 da Minuta de Contrato não estabelece como obrigatório o percentual de 10%. Ela estabelece uma faixa percentual não inferior a 0,5%, nem superior à 10%, como se vê:

*19.3.1 A solicitação da exploração de atividades complementares adicionais deverá ser encaminhada pela CONCESSIONÁRIA instruída com o plano de negócios e com a sugestão de um percentual de compartilhamento de receitas com o PODER CONCEDENTE, que **não poderá ser inferior a 0,5%** (meio por cento) **ou superior a 10%** (dez por cento) das receitas líquidas estimadas para a atividade.*

Logo, o plano de negócios da atividade complementar é que fundamentará o percentual a ser sugerido pela Concessionária.

Por esta razão, a recomendação não será acatada.

Contribuição nº 44

O item em referência [*item 21.3 da minuta do contrato*] prevê que os valores a serem cobrados pelo uso dos espaços na Rodoviária serão em conformidade com acordos firmados entre a Concessionária e os respectivos interessados, sendo obrigatório considerar os custos relativos a cessão dos espaços da Rodoviária, sugerimos que seja esclarecido a responsabilidade do repasse destes custos, se o mesmo ficará a cargo da Concessionária.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A negociação com os interessados em explorar os espaços comerciais será incumbência da Concessionária, inclusive em relação aos custos envolvidos na cessão dos espaços, como se verifica na cláusula 21.3, que assim diz:

21.3 Os valores a serem cobrados pelo uso do espaço serão livremente pactuados entre a CONCESSIONÁRIA e os interessados;

Importante informar que as regras da cessão de uso deverão ser formalizadas por meio de contrato entre a Concessionária e interessados, conforme determina a cláusula 21.2:

21.2 A cessão do uso de áreas será formalizada por meio de contrato de direito privado, tal como a locação, arrendamento ou comodato.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 45

Sugerimos esclarecer que a Concessionária somente assumirá o pagamento do IPTU incidente sobre as áreas de exploração comercial e não sobre as áreas operacionais da rodoviária, sendo tal risco do Poder Concedente. Isso porque alguns municípios pretendem cobrar IPTU sobre as áreas operacionais, ainda que o Supremo Tribunal Federal não tenha esclarecido a questão.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A observância e interpretação da legislação tributária é obrigação da Concessionária, que deverá efetuar o pagamento dos tributos para seu regular funcionamento, e avaliar os riscos tributários respectivos, que serão de sua responsabilidade

Não obstante, importante informar que o contrato prevê reequilíbrio econômico-financeiros no caso de eventuais alterações na legislação tributária, caso efetivamente ocorridas, conforme cláusula 25.2.9:

25.2 Poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO em favor de qualquer das PARTES, a depender dos impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro, os seguintes eventos:

25.2.9 criação, extinção ou alteração de tributos ou encargos legais, ressalvados os impostos e contribuições sobre a renda e o lucro, que tenham impacto direto nas receitas/remuneração ou despesas da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, relacionados especificamente com a execução dos serviços objeto da CONCESSÃO;

Contribuição nº 46

Haja vista que, a Taxa de Fiscalização devida mensalmente foi estabelecida pela Lei Estadual nº 6.187/71, em seu art. 15, §1º. E, sendo que, a base de cálculo e respectiva alíquota foi confirmado pelo Decreto nº 21.072/71, que dispõe:

“Art. 43 - O recolhimento da taxa de fiscalização devida ao DAER pelos concessionários de Estações Rodoviárias, deverá ser efetuado por intermédio da Mesa de Rendas ou Exatorias Estaduais, mensalmente, até o último dia do mês posterior ao vencido.

Parágrafo único - A taxa de fiscalização é fixada em três por cento (3%) da renda bruta auferida da venda de passagens e despachos de malas e encomendas.”



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Com base no art. 43, a base de cálculo desta taxa está relacionada ao valor total pela venda de passagens e encomendas, entendemos que a Concessionária deverá considerar a base de cálculo o valor de comissão recebida pelo montante do valor de venda de passagens e encomendas, sendo assim sugerimos a seguinte redação:

“24.6. Pela execução das atividades de fiscalização da CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA pagará mensalmente ao PODER CONCEDENTE a taxa de fiscalização, instituída pela Lei Estadual nº 6.187/1971 e destinada a custear tais atividades, no montante correspondente a 3% (três por cento) da renda bruta auferida com COMISSÃO pela comercialização de passagens intermunicipais e serviços de despacho de ENCOMENDAS

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A base de cálculo descrita na Minuta de Contrato reflete a legislação de regência, mais especificamente, o parágrafo único do art. 43 do Decreto Estadual nº 21.072/1971, e será aperfeiçoada de forma a esclarecer que a renda bruta é aquela auferida pela CONCESSIONÁRIA.

Contribuição nº 47

Considerando que a Concessionária deverá enviar relatório anual conforme detalhado no item em referência, sugerimos que o mesmo seja entregue juntamente com as demonstrações financeiras conforme disposto no item 24.10.

Portanto, sugerimos a seguinte alteração:

“24.13. A CONCESSIONÁRIA deverá enviar ao PODER CONCEDENTE, em até 120 (cento e vinte) dias contados do encerramento do ano civil, relatório anual de conformidade em conjunto com as demonstrações financeiras disposto no item 24.10, sendo que contemple, minimamente, descrição detalhada: a) das atividades realizadas, b) das receitas decorrentes da exploração econômica da ESTAÇÃO RODOVIÁRIA, c) das demais receitas operacionais percebidas no período, d) dos investimentos e desembolsos realizados com as obras ou com os serviços, e) do cumprimento de metas e indicadores de performance, f) das obras de melhoria, g) das atividades de manutenção preventiva e emergencial, h) dos eventuais períodos de interrupção e falhas do serviço e suas justificativas, i) do estado de conservação da ESTAÇÃO RODOVIÁRIA e j) dos demais dados e informações que a CONCEDENTE julgar relevantes sobre a ESTAÇÃO RODOVIÁRIA.”



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O relatório de conformidade abrange informações mais amplas do que as demonstrações financeiras, não se confundindo com esta última. Por este motivo, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 48

Tendo em vista que a Concessionária deverá fiel cumprimento das obrigações contratuais e entregar os investimentos obrigatórios de acordo com o estabelecido no Anexo 3 do Contrato, sugerimos que a garantia de execução do contrato seja da seguinte forma:

Período	Valor
Do 1º ano de vigência do CONTRATO até a entrega dos investimentos obrigatórios	R\$ 7.672.318,07 (sete milhões, seiscentos e setenta e dois mil, trezentos e dezoito reais e sete centavos)
Da entrega dos investimentos obrigatórios até o fim do contrato	R\$ 3.836.159,03 (três milhões, oitocentos e trinta e seis mil, cento e cinquenta e nove reais e três

Eventuais valores ainda poderão ser corrigidos até a publicação da versão final do edital de licitação, contudo.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A tabela da Cláusula 29.1 será alterada, recebendo a seguinte redação:

<i>Período</i>	<i>Valor</i>
<i>Do 1º ano de vigência do CONTRATO até a entrega dos investimentos obrigatórios de acordo com os prazos indicados no Anexo 3,</i>	<i>R\$ 7.672.318,07 (sete milhões, seiscentos e setenta e dois mil, trezentos e dezoito reais e sete centavos).</i>



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

<i>item 2.</i>	
<i>Do ano após a entrega dos investimentos obrigatórios até o fim do contrato.</i>	<i>R\$ 3.836.159,03 (três milhões, oitocentos e trinta e seis mil, cento e cinquenta e nove reais e três).</i>

Contribuição nº 49

O Anexo 2 define os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade dos serviços prestados pela Concessionária, na forma de aferição da qualidade do resultado obtido. Contudo nota-se algumas incongruências quanto aos três indicadores para a composição do Índice de Qualidade, que dependerá da Nota de Satisfação (NS), a ser obtida pelo cálculo da média dos indicadores abaixo:

- Satisfação dos Usuários (SU);
- Satisfação dos Lojistas (SL);
- Satisfação dos Operadores (SO).

A avaliação do índice de qualidade dependerá da perfeita excelência no atendimento de todas as avaliações e pesquisas quanto a prestação de serviços. Conforme a seguinte fórmula:

$$NS = [0,5*(SU) + 0,25*(SL) + 0,25*(SO)]$$

Com relação ao indicador de satisfação dos lojistas e operadores, entendemos que a exigência é incompatível com a realidade do mercado, pois é impossível o 100% de aprovação na prestação de qualquer serviço público.

O critério de avaliação do índice de qualidade deveria apenas levar em consideração o pleno atendimento da satisfação dos usuários, visto que a prestação do serviço pela concessionária visa atender as necessidades dos mesmos. Não pode ser considerado para avaliação da qualidade dos serviços a avaliação feita pelos lojistas e operadores uma vez que os mesmos fazem parte dos serviços de uma Estação Rodoviária, sendo que a qualidade dos serviços destes influenciará a avaliação a ser feita pelos usuários.

Outro ponto desta questão trata-se da imparcialidade quanto à dependência da concessionária em relação aos lojistas e operadores na avaliação da qualidade dos serviços, pois tais agentes têm



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

interesses comerciais conflitantes com o satisfatório desempenho da concessionária na gestão e operação do Terminal.

Portanto, sugerimos que a metodologia de avaliação de satisfação seja alterada de acordo com o utilizado no mercado, sendo assim:

$$NS = [0,7*(SU) + 0,05*(SL) + 0,25*(SO)]$$

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A fórmula que estabelece a Nota de Satisfação será alterada, recebendo a seguinte redação:

$$NS = [0,5*(SU) + 0,15*(SL) + 0,35*(SO)]$$

(B). CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS - DIVERSOS

Contribuição nº 59

A Associação Rio-Grandense de Transporte Intermunicipal – RTI, entidade que congrega e representa as empresas de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, vem, respeitosamente, ante Vossa Senhoria, por seus representantes, dizer e requerer o seguinte:

O período de consulta pública abre à sociedade análise e participação em negócio público-privado tendente a alterar relação comercial existente há mais de 50 anos.

Estas premissas estão voltadas à garantia da continuidade das atividades empresárias ali envolvidas, mas, sobretudo, estão voltadas ao passageiro que depende do transporte coletivo para se locomover.

Ainda que desejável seja a modernização do terminal rodoviário de passageiros de Porto Alegre, o estudo e as propostas de minuta de Edital e Contrato de Concessão exigem não apenas cautela, mas preocupação do transportador com o vindo à público.

Problemas históricos de infraestrutura local e da capacidade operacional do imóvel localizado no Largo Vespasiano Júlio Veppo, nº 70, continuar partindo viagens intermunicipais, interestaduais e internacionais sem prejuízo do fluxo viário cotidiano parecem ter sido ignorados ou sonogados do estudo técnico vindo à público. O imaginado aumento na demanda pelo transporte de passageiros (gráfico defls. 94 do relatório de estudos de viabilidade – produto 20) não dialoga com obras no entorno do imóvel que supostamente permitiriam maior fluxo de veículos de transporte coletivo.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

O aumento na demanda é expectativa econômica sem lastro ou referência histórica plausível com a realidade vivenciada pelas empresas. Nos últimos anos, o setor de transporte coletivo de passageiros amarga queda constante na procura pelo serviço público delegado. E os esforços para reversão desta realidade não são poucos.

O passageiro é destinatário último da atividade empresária de cada transportador. A preocupação em conforto e segurança deve(ria) ser o mote do estudo e da modelagem proposta. Mas até agora pouco se (ou)viu sobre as necessidades e propostas voltadas à garantia da continuidade do serviço, periodicidade de linhas, modicidade tarifária e satisfação do usuário.

Mesmo assim, a expectativa de incremento na receita a partir da probabilidade de aumento na renda das pessoas nos próximos anos, parece submeter ao pernicioso argumento de “outras receitas” à sustentação do negócio.

“Outras receitas” podem desvelar “outros negócios” divergentes da estação rodoviária e de sua vocação precípua de venda de passagens para o sistema intermunicipal de passageiros.

O mínimo que se espera do negócio vindo ao escrutínio público é o efetivo compromisso para com o sistema REGULAR de transporte coletivo de passageiros, hipótese não verificada no Edital e no Contrato de Concessão.

Mas as empresas de transporte ainda dependem de outra garantia não avaliada, ou subavaliada, no Contrato. Mais do que previsões de processos administrativos morosos e pouco efetivos, o transportador necessita de garantias reais e/ou fidejussórias legítimas (com instituições financeiras que lhes prestem lastro) de suas receitas operacionais.

Estas premissas estão voltadas à garantia da continuidade das atividades empresárias ali envolvidas, mas, sobretudo, estão voltadas ao passageiro que depende do transporte coletivo para se locomover.

O passageiro é destinatário último da atividade empresária de cada transportador. A preocupação em conforto e segurança deve(ria) ser o mote do estudo e da modelagem proposta. Mas até agora pouco se (ou)viu sobre as necessidades e propostas voltadas à garantia da continuidade do serviço, periodicidade de linhas, modicidade tarifária e satisfação do usuário.

Então, ao tempo em que se desvelaram posições institucionais legítimas ao processo, questiona-se:

1) Quais (outras!) obras estão previstas ao entorno da Estação Rodoviária capazes de suportar eventual aumento na demanda, sem prejuízo do fluxo viário da cidade de Porto Alegre?



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

2) Qual a garantia de que o futuro Concessionário está(rá) adstrito ao transporte regular de passageiros?

3) Quais as garantias reais e/ou fidejussórias (com lastro em instituições financeiras) de repasse da receita da venda de passagens ao transportador?

Ao tempo em que reafirmamos a posição institucional de nossos filiados, postula-se enfrentamento e análise dos questionamentos propostos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto ao item 1, consideramos pertinente a contribuição. Serão incluídos nos estudos os valores de obras necessários para mitigar impacto urbanístico. Para melhor identificação dessas obras, foi solicitado junto à prefeitura de Porto Alegre as diretrizes para o Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU), de forma que a municipalidade manifestou opinião técnica quanto às medidas compensatórias e/ou mitigatórias necessária ao EVU.

As obras previstas para atendimento do EVU serão descritas no Anexo 3 da Minuta de Contrato.

Quanto ao item 2, relativo ao tema das receitas acessórias, a legislação admite, expressamente, a permissão para que a concessionária obtenha receitas acessórias, complementares ou extraordinárias a partir do contrato, conforme se verifica no art. 11 da Lei Federal nº 8.987/1995:

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Ainda, o art. 11 da Lei Estadual nº 10.086/1994 assim diz:

Art. 11. O poder concedente poderá estabelecer, ainda, em favor do concessionário, de acordo com as peculiaridades do serviço, outras fontes acessórias de receita, na forma prevista no edital e no contrato, as quais deverão ser consideradas de modo a assegurar modicidade, estabilização ou redução da tarifa.

Neste sentido, não há irregularidade na previsão de receitas deste tipo na concessão. Tampouco significa que haverá desvio de finalidade na exploração da Estação Rodoviária.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Ao contrário, o incremento dos serviços oferecidos ao usuário é medida que tende a melhorar o conforto dos usuários e a demanda pelos serviços de transportes coletivos de passageiros.

E quanto ao objeto principal do contrato, que é a disponibilização de serviços e infraestrutura de apoio ao embarque e desembarque de passageiros, a comercialização de passagens intermunicipais e a disponibilização de serviços de despacho de encomendas, a Cláusula 2.1 da Minuta de Contrato não deixa dúvidas quanto ao escopo das atividades.

- 2.1 *O objeto do presente CONTRATO é a delegação, por meio de concessão comum, da gestão, operação, manutenção e melhoria da disponibilização de infraestrutura de apoio ao embarque e desembarque para os serviços de transporte coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de longo curso de passageiros e ENCOMENDAS na ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE PORTO ALEGRE, assim como da prestação dos serviços de comercialização de passagens para viagens intermunicipais e de despachos de ENCOMENDAS, realizadas no Estado do Rio Grande do Sul, a partir da ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE PORTO ALEGRE.*

Quanto ao item 3, que versa sobre eventuais garantias ao repasse do valor das passagens para os operadores de linhas de transporte, o art. 47 da Lei Estadual nº 14.834/2016 assegura o repasse destes valores em até 48 horas a contar da data da venda:

- Art. 47. O repasse dos créditos pela venda das passagens e despachos de encomendas deverá ocorrer, para as concessionárias, no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas após a venda e emissão do bilhete de passagem e dos conhecimentos de transporte.*

Não bastasse a solidez da norma legal, as Cláusulas 17.6 e 17.7 da Minuta de Contrato ainda preveem a suspensão do direito de comercialização, em caso de infringência dos prazos legais:

- 17.6 *Os valores arrecadados com a comercialização de passagens e despachos de ENCOMENDAS através do SISTEMA DE VENDAS da CONCESSIONÁRIA deverão ser repassados aos OPERADORES, já descontados os valores referentes às COMISSÕES, em até 48 (quarenta e oito) horas após a venda e emissão do bilhete de passagem e do conhecimento de transporte.*
- 17.7 *Em caso de inadimplência no repasse dos valores arrecadados aos OPERADORES, o PODER CONCEDENTE, por meio da Superintendência de Terminais Rodoviários da Diretoria de Transportes Rodoviários do DAER/RS, suspenderá o direito de comercialização de passagens e dos serviços de despacho de ENCOMENDAS pela*



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

CONCESSIONÁRIA, respeitado o devido processo administrativo, que deverá ser concluído em até 30 (trinta) dias, observados os seguintes termos:

Por fim, em relação ao tema conforto e segurança do usuário, as diversas intervenções contidas nas obras obrigatórias, bem como as cláusulas relativas à satisfação do usuário, indicam que o projeto tem como objetivo o cumprimento da Constituição Federal, da legislação relativa às concessões de serviços e, principalmente, a melhoria do serviço prestado ao usuário da Estação Rodoviária.

(C). CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS – EDITAL

Contribuição nº 28

Os requisitos de qualificação técnica relativos ao aspecto de maior relevância para a contratação estão definidos nos itens 13.21.1. e 13.21.2 do Edital. Contudo, estes requisitos são complementados pelo item 13.22 e seguintes, segundo o qual a exigência ali prevista poderá ser satisfeita não apenas diretamente pela licitante, mas também por meio da apresentação de atestados emitidos em nome de Consórcio, de uma das concorrentes, ou ainda, em nome de empresa a ser subcontratada ou de parte relacionada.

Ou seja, qualquer licitante, sem nenhuma experiência, capacidade ou conhecimentos prévios para o desenvolvimento das atividades correspondentes à parcela de maior relevância do objeto da concessão poderá participar da licitação, desde que se comprometa a contratar empresa com tal expertise futuramente. Isto certamente cria o risco de que os usuários do sistema de transporte rodoviário passem a contar com uma empresa totalmente inexperiente no setor e que tenha o seu foco de atuação, sem qualquer preocupação com o interesse público e a qualidade dos serviços prestados ao usuário da rodoviária.

Portanto, tais experiências deverão ser comprovadas necessariamente pela licitante, não se admitindo a possibilidade de comprovação por meio de atestado de terceiros.

Esta disparidade no tratamento revela inegavelmente uma maior preocupação em relação à exigência relativa ao atestado de gestão e operação de estação ou terminal de passageiros rodoviário ou assemelhados do que ao atestado de realização de empreendimentos. Uma cuidadosa análise da legislação aplicável, dos objetivos da licitação e do próprio objeto da concessão revela que há uma total incongruência na definição dos critérios de qualificação técnica, que não se justifica. Dessa forma, as exigências de qualificação técnica atualmente previstas acabam por denotar maior preocupação do Poder Público em relação à capacidade de geração de receitas acessórias (como a própria denominação mostra, não são o objetivo principal da concessão) do que efetivamente à sua



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

expertise no desenvolvimento de atividades que correspondem ao núcleo duro da concessão e que estão diretamente associadas ao interesse público tutelado pela Administração Pública.

Um equívoco bastante semelhante a este já foi cometido no passado pelo governo federal. A primeira versão dos documentos submetidos à consulta pública relativos à concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos Internacionais de Guarulhos/SP, Viracopos/SP e Brasília/DF não trazia qualquer exigência de qualificação técnica relativa à experiência na administração de aeroportos ou processamento de passageiros. A única exigência que constava era justamente relacionada à realização de empreendimento de infraestrutura, de maneira semelhante à redação atual do item 15.5.1, (c) da presente licitação, conforme reproduzido a seguir:

“Atestado(s) emitido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, que comprove que a Proponente tenha realizado empreendimento de grande porte em infraestrutura, sendo responsável direta ou indireta pela construção ou exploração do empreendimento, no qual tenha sido necessário investimento de pelo menos R\$ 1.000.000.000 (um bilhão de reais), provenientes de capital próprio ou de terceiros”.

Após o período de consulta pública, e após uma melhor ponderação do Poder Público em relação às exigências mais adequadas, a redação foi alterada, eliminando-se o requisito anterior e acrescentando dois novos itens, estes sim relacionados ao objeto da concessão, quais sejam: (i) experiência mínima de 5 anos como Operador Aeroportuário, e (ii) processamento mínimo de 5 milhões de passageiros anuais, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em conexão, em pelo menos um ano nos últimos 10 anos.

Dessa forma foi corrigido o equívoco inicial, privilegiando-se na contratação pública a expertise que estava realmente atrelada ao objeto licitado, contribuindo com uma melhor contratação para o Poder Público e para a população que viria a utilizar os aeroportos. A mudança atendeu não apenas aos anseios da população afetada pela concessão, mas também às recomendações das autoridades públicas envolvidas e de juristas com experiência no setor de contratações públicas.

Diante de todo o exposto, entende-se imprescindível que sejam alteradas as disposições que integram o item 13.22.1 do edital, relativos à documentação relativa à qualificação técnica exigida dos licitantes, visando corrigir as distorções atualmente existentes no texto editalício e sanar as irregularidades existentes.

Vale salientar que o atestado de “gestão e operação” pode ser comprovado em experiências em diversos modais (terrestre, aeroportuário, ferroviário e aquaviário), e existem só no Brasil mais de 40 concessionárias que atendem esta qualificação técnica e estarão aptas a participar da licitação. Como a concorrência é internacional, este número ultrapassa 100 licitantes com plenas condições de participarem da referida concorrência, ou seja, não há razões de mercado limitado ou de monopólios para que justifique a subcontratação ou de parte relacionada. A redação atual da experiência exigida já é bastante flexível e garante um amplo espectro de potenciais licitantes no certame, não sendo



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

necessário, chegando a ser bastante condenável, a flexibilização da regra ao ponto de não exigir a demonstração de expertise do próprio licitante.

Sendo assim, sugerimos a seguinte redação:

“13.22.1. poderá ser feita mediante a apresentação de atestados ou certificações emitidas em nome da CONCORRENTE, ou, em caso de CONSÓRCIO, de uma das CONCORRENTES.”

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Inexiste contrariedade entre os requisitos de habilitação técnica previstos na Minuta de Edital e a legislação de regência. Como é sabido, a Lei Federal nº 8.666/1993 admite, em seu art. 30, inc. II, a exigência de comprovação de aptidão para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação.

Note-se que não se admite, contudo, a exigência de comprovação de experiência em objetos e quantitativos idênticos ao da licitação, sob pena de se restringir a competitividade do certame e direcioná-lo a um grupo específico de empresas.

No presente caso, o instrumento convocatório exige experiência em duas atividades fundamentais para a futura concessão: (i) a experiência na operação e gestão de estação ou terminal de passageiros similares à Estação Rodoviária; (ii) gestão de empreendimento de porte financeiro similar a presente concessão.

Os dois requisitos são imprescindíveis para a boa execução do futuro contrato de concessão. Além da expertise na gestão operacional de empreendimentos similares, a concessão, como empreendimento financeiro de longo prazo, também demanda conhecimento técnico na administração de investimentos de grande volume. Reunindo estas duas características, o licitante demonstrará aptidão para gestão da concessão da Estação Rodoviária.

A comprovação desta experiência poderá ser realizada mediante a apresentação de atestados diretamente em nome da licitante, em nome de empresas a ele consorciadas ou, ainda, de subcontratadas e partes relacionadas.

No caso das subcontratadas, a autorização legal é expressa, conforme Lei federal nº 8.987/1995, que assim diz:

Art. 25 Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

§ 1º *Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, a concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.*

Se a subcontratação é possível, nada impede às licitantes indicar que o farão e apresentar atestados em nome das empresas que irão subcontratar – afinal, serão estas as responsáveis pela execução da parcela do objeto a ser subcontratado.

Ademais, a contratação é consentânea com práticas de mercado envolvidas nos contratos de concessão. Dada a sua complexidade, é inevitável que parcelas de execução do contrato sejam subcontratadas em mercado ou internamente ao próprio grupo econômico da licitante vencedora.

A previsão editalícia não induz a contratação de empresas sem expertise, afinal, a execução das atividades será responsabilidade de empresa (a subcontratada) que não só terá de possuir experiência prévia, como também deverá comprová-la já na etapa de licitação.

A minuta de edital confere maior rigor e formalidade a esta prática, exigindo que, nas parcelas inerentes à concessão, relevantes para fins de qualificação técnica, as subcontratantes sejam apresentadas ao Poder Concedente já na etapa licitatória e comprovem aptidão técnica para desempenhar as atividades a que se dedicarão futuramente.

No caso de atestação via partes relacionadas, o racional não é diferente. É reflexo das características da organização empresarial dos grupos econômicos atuantes no setor de infraestrutura. Via de regra, neste setor, os grupos se organizam em estruturas societárias complexas, em que uma holding controla diversas subsidiárias, que por sua vez, participam de sociedades de propósito específico (SPE) para executar os contratos de concessão.

A atestação de experiência, neste contexto, deve ser capaz de capturar não só a expertise da SPE, que executa diretamente os contratos, mas também das demais empresas integrantes deste grupo econômico, visto que estas são responsáveis diretas para a constituição, organização e aporte do conhecimento técnico necessário para que a SPE possa executar seus respectivos contratos.

Portanto, limitar a atestação às licitantes ou às integrantes de um consórcio, exclui do certame um universo considerável de companhias atuantes no setor de infraestrutura que poderiam vir a participar da licitação, prejudicando a competitividade do certame.

Pelas razões acima, entendemos justificadas as previsões sobre a comprovação de qualificação técnica inseridas na Minuta de Edital, sendo elas suficientes para assegurar a aptidão dos potenciais interessados, dentro das condições atuais de mercado, sem prejudicar a competitividade do certame.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 29

Considerando que, o procedimento licitatório instituído no certame em referência é a inversão de fases, tudo conforme a legislação, entendemos que mesmo trazendo agilidade e eficiência na licitação, não o torna mais seguro para ao Poder Público.

Tendo em vista que, a complexidade do certame, determina a apresentação de uma série de documentos para comprovação jurídica, técnica e econômico-financeira, assim, conferindo uma maior segurança ao Poder Público, de que o vencedor do certame executará integralmente o objeto contratado.

Além da segurança ao órgão competente, a fase de habilitação tem a função de proteger o próprio certame licitatório, que impede empresas desqualificadas e que não possuam a expertise no negócio ofertem preços na licitação.

Contudo, sugerimos que, para o interesse público, a melhor adoção será o procedimento comum de licitações, ou seja, caberá a administração pública analisar primeiramente as condições de habilitação das empresas e estando regular, proceder com o julgamento das propostas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A inversão de fases é expressamente admitida nos procedimentos licitatórios de concorrência pública para a concessão de serviços públicos, conforme Lei Federal nº 8.987/1995, que assim diz:

Art. 18-A. O edital poderá prever a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, hipótese em que:

...

Ademais, a segurança do Poder Público e da licitação está assegurada pela efetiva realização da fase de habilitação. O que a inversão de fases promove é a realização deste procedimento apenas em relação ao proponente vencedor, assegurando maior celeridade e racionalidade ao procedimento licitatório.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 30

O edital de licitação estabelece no item 18.3.3. o capital social mínimo a ser subscrito e integralizado pela Concessionária. De acordo com o ali disposto, o capital social deverá ser subscrito como condição prévia à assinatura do contrato, no valor de R\$ 20 milhões.

Contudo, o montante definido para o capital social é excessivamente alto, incompatível com os investimentos exigidos das concessionárias ao longo da concessão, razão pela qual se entende imprescindível a redução sensível da exigência prevista no item 18.3.3. do Edital de acordo com os seguintes parâmetros:

18.3.3. Comprovação de integralização do capital social da SPE, obrigatoriamente em moeda corrente nacional, no valor de R\$ 3.836.000 (três milhões, oitocentos e trinta e seis mil reais);

De acordo com as obrigações definidas no Anexo 3 do Contrato de Concessão – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário – Obrigações de Investimentos, a maior parte dos investimentos a serem realizados pela concessionária, necessários para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço, de forma a atender às novas demandas das condições de conforto e segurança dos usuários e à otimização do espaço existente.

Considerando as estimativas de investimentos verifica-se que estes são incompatíveis com as exigências de capital social da SPE.

A título exemplificativo, estima-se investimentos da ordem de R\$ 76.723.180,65, para execução de todos os investimentos previstos. E ainda, exige-se que a SPE tenha capital social subscrito no valor de R\$ 20 milhões. Ou seja, o capital social a ser subscrito pela Concessionária corresponde a absurdos 20% do total de investimentos previstos.

A definição do capital social mínimo da SPE deve guardar proporcionalidade com as características do objeto da concessão, sob o risco de tornar a licitação restritiva de maneira indevida e acarretar em um aumento dos custos envolvidos na execução do objeto da concessão.

Sendo assim, a exigência do item 18.3.3. é totalmente incompatível com as características do projeto, revelando-se restrição indevida à participação de licitantes no certame, devendo ser reduzida a exigência, conforme sugerido na contribuição acima.

A exigência de integralização de capital social como condição prévia à assinatura do contrato de concessão imporá aos licitantes que utilizem recursos próprios para capitalizar a concessionária, visto que não haverá tempo hábil para a obtenção de financiamentos ou qualquer captação de recursos junto a terceiros.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Se for dilatado o prazo para a integralização do capital social, como ocorre na grande maioria dos projetos de concessões e parcerias público-privadas em todas as esferas do país, será possível a utilização de recursos obtidos por meio de financiamentos ou captação no mercado, não sendo necessária a utilização de capital próprio.

Em vista disto, acaba se traduzindo em verdadeira restrição indevida à participação na licitação, que acabará reduzindo de maneira totalmente injustificada a competição na licitação, afastando-se empresas com reais

Salienta-se que deverá assegurar que a Concessionária tenha recursos suficientes para realizar tal pagamento. Dessa forma, não resta justificativa plausível para se manter esta restrição à participação de interessados na licitação. Portanto, verifica-se clara ofensa ao princípio da razoabilidade insculpido no artigo 2º da Lei federal nº 9.784/99, e contrária ao art. 2º, da Lei Federal nº 8.666/93, sendo impositiva a alteração deste item do edital.

Nesse sentido, sugerimos que seja estipulado o montante máximo de 5% acerca dos valores de investimentos à título de obrigação de subscrição do capital social da SPE, o que corresponde ao total de R\$ 3.836.000 (três milhões, oitocentos e trinta e seis mil reais).

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Consideramos pertinente a contribuição em relação ao valor de subscrição do capital social da SPE, todavia o valor sugerido não será acolhido.

Inobstante, face a dimensão do empreendimento, é necessário que a concessionária demonstre capacidade financeira para atender os investimentos estimados, os quais serão melhor quantificados a partir da emissão das diretrizes para os Estudos de Viabilidade Urbanística pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

Logo, quando da publicação da versão final do edital os valores serão divulgados.

Contribuição nº 61

PARTE 1 – COMENTÁRIOS E SUGESTÕES (Edital)

ITEM DO EDITAL: SEÇÃO I - PREÂMBULO (PÁGINA 1)

“... O critério de julgamento será o do Maior Valor de Outorga Fixa, conforme admitido pelo inc. II do art. 15 da Lei Federal nº 8.987/1995.”



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Nos termos do edital, entendemos que a concorrência envolve também aspectos técnicos, serviços e obras de grande vulto. Desta forma, sugerimos que a concorrência, mais adequada para o certame, seja do tipo “melhor técnica e preço”.

Resposta

O critério “melhor técnica e preço” é pertinente a procedimentos licitatórios em que a obra ou o serviço a serem executados demandam, invariavelmente, a aplicação de técnicas complexas e específicas, cuja adoção é fundamental para o sucesso da contratação.

Entretanto, em contratações em que existam múltiplas técnicas possíveis para a consecução do objetivo da contratação, a utilização deste critério não é recomendável, pois mitiga a objetividade do certame.

Nestes casos torna-se impossível a definição objetiva de critérios de seleção que abranja todo o espectro de técnicas de engenharia capaz de levar aos resultados exigidos pelo futuro contrato.

Assim, corre-se o risco de privilegiar, sem justificativa, técnicas aplicáveis às obras ou aos serviços, em detrimento de outras – o que é absolutamente ilegal.

Por outro lado, os critérios de habilitação, que exigem prévia experiência no setor, mostram-se suficientes para qualificar a escolha pública e mitigar os riscos de seleção adversa.

As minutas asseguram a qualidade técnica das propostas a partir das exigências quanto a qualificação técnica dos licitantes. Somente poderão participar da licitação empresas que detenham experiência prévia na gestão de empreendimentos similares sob o ponto de vista técnico e econômico à Estação Rodoviária.

Veja-se, por fim, que as licitações realizadas pelo Governo Federal (ANAC) para concessão de Aeroportos, que são equipamentos sabidamente mais complexos do rodoviárias, foram realizadas pelo critério de julgamento de maior outorga.

Contribuição nº 62

ITEM 13.12.2

13. DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

13.12.2. Balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados, já exigível na forma da lei, devidamente aprovados pela assembleia geral ou sócios, conforme o caso, vedada a apresentação de balancetes ou balanços provisórios. Esses documentos deverão ser apresentados de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e acompanhados da Análise Contábil Financeira de Licitante – ACF, preenchida nos termos do Decreto Estadual nº 36.601/1996, ou Certificado de Capacidade Financeira Relativa de Licitantes, emitida pela Contadoria e Auditoria Geral do Estado – CAGE, disponível no site www.sefaz.rs.gov.br.

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

De acordo com o Art. 31. A documentação relativa à qualificação econômico-financeira limitar-se-á a:

I - balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais quando encerrado há mais de 3 (três) meses da data de apresentação da proposta;

Sugerimos, assim, a retificação do item.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A previsão reflete exigência específica, contemplada no Decreto Estadual nº 36.601/1996 do Estado do Rio Grande do Sul, que no exercício de sua competência suplementar, exigiu que as informações sobre a qualificação econômico-financeira das licitantes, no Estado do Rio Grande do Sul, sejam apresentadas em um formulário específico, em que serão apurados índices de sustentabilidade financeira, conforme admitido pelo §5º, do art. 31 da Lei Federal nº 8.666/1993.

Contribuição nº 63

ITEM 13.16.5

13.16.5. Prova de regularidade com a Fazenda Estadual da sede da CONCORRENTE, bem como com a Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul, mediante apresentação da Certidão de Situação Fiscal, independente da localização da sede ou filial da CONCORRENTE;

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

A regularidade fiscal deve ser feita com base na sede da licitante e não em local diverso em que a licitante não tem sede, de sorte, pois, que, ao exigir a regularidade fiscal perante o Município de



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Porto Alegre, o Edital viola frontalmente o art. 29, inciso III, da Lei nº 8.666/93 e já demonstra a sua seletividade e direcionamento, impedindo que empresas de outros estados possam participar.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Não há exigência de comprovação de regularidade fiscal quanto ao Município de Porto Alegre na Minuta de Edital.

Conforme se depreende do item 13.16.6 somente se exige comprovação de regularidade fiscal quanto a fazenda municipal da sede do licitante:

13.16.6. Prova de regularidade com a Fazenda Municipal da sede da CONCORRENTE;

A exigência quanto a regularidade em face da fazenda estadual do Estado do Rio Grande do Sul não enseja direcionamento, pois visa apenas atestar a inexistência de débitos junto à Fazenda Estadual, não implicando necessidade de cadastramento nas autoridades fazendárias locais.

Para não contribuintes, a certidão Negativa é fornecida de imediato se o interessado (CPF ou CNPJ) não constar nos Bancos de Dados da Secretaria da Fazenda, caso em que a Certidão será expedida sem nome.

Toda e qualquer empresa, mesmo aquelas sem atuação no Estado do Rio Grande do Sul, poderá obter tal certidão através do link abaixo:
https://www.sefaz.rs.gov.br/Site/MontaDuvidas.aspx?al=l_cer_faq.

Portanto, não se vislumbra qualquer direcionamento na licitação ou restrição à participação de empresas sem atuação local. A previsão tão somente tutela a administração contra a contratação de empresas que estejam inadimplentes com a Fazenda Estadual.

(D). TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL

Contribuição nº 1

Boa tarde. Havia repassei aos amigos as minhas sugestões ao escrever o p vcs esqueci uma bem importante. Linha de micro-ônibus lotação que faça o itinerário aeroporto rodoviária e vice-versa!! Obrigada.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A criação de linhas de transporte público no Município de Porto Alegre não pode ser inserida no contrato de concessão por não ser um serviço público atribuído ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Conforme dispõe a Lei Municipal nº 8.133/1998, cabe à Prefeitura de Porto Alegre a criação de linhas de ônibus e micro-ônibus na cidade.

Relembramos que a ESTAÇÃO RODOVIÁRIA é conectada diretamente ao Aeroporto Internacional Salgado Filho por linhas regulares de ônibus e pelo TRENSURB, com conexão direta até o terminal de passageiros.

Contribuição nº 2

Boa Tarde Senhores. Muito contente fiquei e espalhei por whats está novidade entre amigos e familiares.

Afinal todos de uma forma outra transitam pela rodoviária de Porto Alegre.

Há muitos anos sugiro aos Vereadores da cidade com outras importantes lideranças conseguir no transporte público uma única linha q seja, possa deixar os passageiros da Zona Região Norte da Bela Capital, na calçada ou mais próximo possível que desembarque com segurança ali. Até hj nada. Quem sabe agora conseguem!! Não é nada difícil. E vai aumentar muito o fluxo dentro desse ônibus!! E so ter boa vontade!! Todos saíram lucrando já q está a palavra mais bem utilizada pelos novos governantes: lucro!!!

A linha Jardim Lindóia 611 ou 610 nao lembro ao certo e TR61 q transitam pela Ccolombo Benjamim e A.Brasil no terminal triângulo faz um trajeto inútil. Não embarca nenhum passageiro ali. Quem sabe usar esta linha uma volta produtiva deixando os pagantes perto da rodoviária. E pensar e avaliar.

Minhas contribuições além desta descrita e Urgente posto d saúde e policial. ha muitos assaltos nas redondezas já fui premiada!! residi 35 anos em POA e nunca tinha acontecido.

01/01/19 antes das 8 hs fui surpreendida!!!, apesar da sede da SSPublica ser bem proxima da Rodoviária.

Muito obrigado



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A criação e alteração de linhas de transporte público no Município de Porto Alegre não pode ser inserida no contrato de concessão por não ser um serviço público atribuído ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Conforme dispõe a Lei Municipal nº 8.133/1998, cabe à Prefeitura de Porto Alegre a criação de linhas de ônibus e micro-ônibus na cidade.

No que diz respeito à segurança, a Minuta de Contrato prevê obrigação de destinação de área para a instalação de um Posto Policial, que atuará na garantia da segurança dos usuários no entorno da Estação Rodoviária e em seu interior, conforme item 3.2.2, do Anexo 3:

3.2.2 Áreas de Apoio aos USUÁRIOS

Áreas de Apoio aos USUÁRIOS	Critérios e Dimensões Mínimas
...	
Posto Policial	O Posto Policial terá área mínima de 25 m ² , com sanitário e lavatório independentes inclusos na área.

Além disso, a Minuta de Contrato prevê obrigação de serviços de segurança aos usuários, bem como monitorar as áreas internas e externas da Estação Rodoviária, conforme a Cláusula 10.1.7:

10.1 A CONCESSIONÁRIA deverá executar obrigatoriamente, na forma do Anexo 4 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário – Obrigações Operacionais, os seguintes serviços na ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE PORTO ALEGRE:

10.1.7 Serviços de segurança e monitoramento das áreas internas e externas da ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE PORTO ALEGRE;

Além disso, a segurança também será critério de avaliação do desempenho da concessionária. Em caso de desempenho insatisfatório, a concessionária estará sujeita a reduções em sua remuneração, como se vê no item 1.1.2 do Anexo 2:

1.1.2. Indicadores

Estão apresentados, a seguir, os quesitos que serão avaliados na Pesquisa de Satisfação.

a) Pesquisa de Satisfação dos USUÁRIOS

Grupo	Item
-------	------



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Grupo	Item
<i>Terminal (Geral)</i>	<i>Segurança</i>
<i>Guarda-volumes</i>	<i>Segurança</i>
<i>Área Externa</i>	<i>Segurança</i>

b) Pesquisa de Satisfação dos Lojistas (SL)

Grupo	Item
<i>Terminal (Geral)</i>	<i>Segurança</i>

c) Pesquisa de Satisfação dos Operadores (SO)

Grupo	Item
<i>Terminal (Geral)</i>	<i>Segurança</i>

Por fim, a criação de postos de saúde não pode ser inserida como obrigação da concessionária, pois o objeto da concessão não compreende a gestão deste serviço público.

Contribuição nº 22

Sobre as sugestões para a rodoviária:

As conexões com os transportes públicos de porto Alegre, trem, ônibus e Taxi, devem ser cobertas e com acessibilidade, pois hoje para ir ao trem a calçada é ruim, descoberta, e com pouca acessibilidade. Para com as paradas de ônibus, também. Todo aquele acesso deveria ser coberto e modernizado.

Permitir o acesso ao Trem e aos ônibus municipais, com acessibilidade, conforto e segurança. Nesses trajetos poderia ser alugados espaços, onde com comércio teria mais segurança. Poderia ser um estilo aconchegante e de interação com a comunidade.

Também deveria ter espaço para os aplicativos, iguais ao UBER, por exemplo. Onde Esses aplicativos poderiam ajudar a manter ou se responsabilizarem por estes espaços.

Sobre o 'Transfer' até o Aeroporto, facilitar com uma linha especial, e conectar a rodoviária, diretamente com o trensub, sendo que hoje, se sai da rodoviária, por uma calçada sem proteção e com muitos problemas.

Verificar a possibilidade de linhas diretas até os principais hospitais de Porto Alegre.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A primeira sugestão formulada já está contemplada pela minuta do contrato de concessão, que prevê em seu Anexo 3 a necessidade de se instalar acesso coberto da estação de Metrô à Estação Rodoviária de Porto Alegre- ERPA.

Por fim, em relação à acessibilidade, tem-se que a minuta do contrato de concessão, no item 10.1.5 da cláusula 10ª, determina que a futura concessionária deverá disponibilizar “*estruturas que assegurem a acessibilidade a todos os USUÁRIOS a qualquer das áreas e instalações da ESTAÇÃO RODOVIÁRIA, inclusive para aqueles com dificuldade de locomoção e portadores de necessidades especiais*”.

A segunda proposta, referente à criação de espaços comerciais nos trajetos entre a rodoviária, as paradas de ônibus e a estação do metrô, é uma possibilidade que pode ser explorada pela futura concessionária.

Trata-se de uma hipótese mencionada no item 20.7 da cláusula 20 da minuta do contrato de concessão, segundo o qual a futura concessionária poderá criar, enquanto empreendimento associado à concessão, centros comerciais.

Da mesma forma, a terceira contribuição encontra fundamento no mesmo item 20.7 da cláusula 20 da minuta do contrato de concessão, que permite com que a futura concessionária desenvolva, em empreendimento associado à Estação Rodoviária, plataforma para o embarque e desembarque de modais de transporte alternativos.

Relembramos que a ESTAÇÃO RODOVIÁRIA é conectada diretamente ao Aeroporto Internacional Salgado Filho por linhas regulares de ônibus e pelo TRENSURB, com conexão direta até o terminal de passageiros.

(E). MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA

Contribuição nº 8

Prezados;

Venho por este meio apresentar sugestões para a nova Rodoviária, junto com as razões.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

1) Ligação direta com o metrô por túnel, sem necessidade de sair da rodoviária para depois voltar.

Justificativa: sair da rodoviária sujeita o passageiro a intempéries ou ações de trombadinhas e assédio de ambulantes, em virtude da localização próxima ao centro.

2) Construção de túneis que liguem o passageiro diretamente aos ônibus da passam na rodoviária, semelhante a um sistema de BRT

Justificativa; mesma acima

3) Desnecessidade de trocar por bilhete físico um comprado pela internet, com leitura digital de bilhetes

Justificativa: funcionalidade

4) Banheiros limpos e gratuitos, tal como ocorre nos aeroportos, ainda que localizados apenas na área de embarque e desembarque, para evitar que pessoas fiquem entrando na rodoviária apenas para utilizar os banheiros

5) Licitação para instalação de um restaurante a preços populares

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato contempla as contribuições apresentadas.

A concessionária deverá oferecer espaços e serviços de apoio a chegada dos usuários na Estação Rodoviária via ônibus, táxis, trens, metrôs ou outros modais de transporte, conforme Cláusula 10.1.13:

10.1.13 Oferecimento de estruturas acessórias ao embarque e desembarque de passageiros que cheguem à ESTAÇÃO RODOVIÁRIA por meio de táxis, trens, metrôs, ônibus municipais ou transporte terrestre oferecido via aplicativos;

Especificamente no caso do Trem, no Anexo 3 da Minuta de Contrato se estabelece expressamente a obrigação de a concessionária construir uma ligação com a Estação do Trensurb, que necessariamente deverá ser coberta e permitir o acesso à Estação.

3.1 Programa Arquitetônico Mínimo - Unidades Componentes do Terminal Rodoviário



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

A seguir, estão relacionadas as unidades mínimas que deverão ser incluídas no Programa Arquitetônico.

...

Ligação com a Estação de Metrô;

A Minuta de Contrato também obriga a concessionária a instituir um sistema de vendas eletrônicas de passagens para viagens intermunicipais, que deverá observar as funcionalidades descritas na Cláusula 18 do contrato.

- 18.1 *A CONCESSIONÁRIA deverá implantar SISTEMA DE VENDAS informatizado, que comporte a venda presencial e em ambientes digitais, tais como site na internet, aplicativos ou tecnologias similares de passagens intermunicipais e dos serviços de despacho de ENCOMENDAS e bagagens de qualquer OPERADOR que estacionar na ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE PORTO ALEGRE, nos termos da Resolução nº 6.410, de 31 de janeiro de 2017, do Conselho de Tráfego do DAER/RS ou de outra que venha a substituí-la.*

Em relação à limpeza dos banheiros, a concessionária está obrigada a manter as condições de higiene, estabelecendo rotinas de limpeza frequente destas áreas, conforme estabelecido na Cláusula 10.1.1.

- 10.1.1 *Limpeza das áreas da ESTAÇÃO RODOVIÁRIA, conforme periodicidade indicada no Anexo 4 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário – Obrigações Operacionais;*

O anexo 2 também aborda o tema ao permitir que o usuário avalie o desempenho da Concessionária, por meio de pesquisa de satisfação, como segue:

Indicadores

Estão apresentados, a seguir, os quesitos que serão avaliados na Pesquisa de Satisfação.

- a) *Pesquisa de Satisfação dos USUÁRIOS*

...

Sanitário	<i>Limpeza</i>
	<i>Disponibilidade de material utilizado</i>
	<i>Presença de odores desagradáveis</i>
	<i>Atendimento</i>

Quanto a instalação de restaurantes, a Minuta de Contrato estabelece, em sua cláusula 10.1.15, que a concessionária poderá disponibilizar, mediante contrato com terceiros, espaços para a alimentação dos usuários. Porém, não há definição prévia de preços a serem praticados.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 9

Bom dia,

Queria que a nova rodoviária tivesse dois bicicletários, um gratuito bem localizado e um interno pago, semelhante a um guarda-volumes.

Obrigado!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A concessão prevê a instalação de bicicletário, na forma do item 3.2.6 do Anexo 3 da Minuta de Contrato.

3.2.6. Áreas Externas

Áreas Externas	Critérios e Dimensões Mínimas
	<i>Todas as áreas externas, especialmente as áreas operacionais, deverão ser cercadas em relação ao espaço público.</i>
Bicicletário	<i>- O número de vagas para as bicicletas deverá atender, no mínimo, a 10 unidades; - Deverá ser provido de cobertura.</i>

Contribuição nº 10

Seguem sugestões para a Consulta Pública da Rodoviária:

- Compra de passagens online, pelo cartão de crédito ou débito, em uma plataforma de fácil acesso, não só com transferência bancária. Isso iria desafogar as filas gigantescas nos caixas.
- Criar um app que permita ver os horários dos ônibus e avisos, inclusive se o ônibus está atrasado ou por quais cidades já passou, ou se está prestes a sair ou já saiu, porque o site da rodoviária é horrível e mal dá pra verificar os horários pelo celular. Também poderia permitir criar um cadastro para compra e disponibilização da passagem pelo app, com um QR Code pra fazer a verificação para o embarque diretamente no celular.
- Investir em atendimento mais rápido nos guichês, implantando UM SISTEMA MELHOR E MAIS RÁPIDO, pois leva muito tempo pra ele processar uma compra e as pessoas se atrasam.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

- Diminuir o valor das passagens se o atendimento não melhorar. Cobrar das empresas de ônibus serviços melhores, sem atrasos e com Wi-Fi, que prometem e nunca tem.

Aguardo confirmação de recebimento

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato já contempla as soluções requisitadas.

No que diz respeito ao sistema de vendas de passagens, a Concessionária está obrigada a desenvolver e implantar um sistema de vendas eletrônico, com vendas pela internet e com as funcionalidades descritas na Cláusula 18ª, como segue:

Cláusula 18ª – DO SISTEMA DE VENDAS DE PASSAGENS E INTERMUNICIPAIS E ENCOMENDAS

18.1 A CONCESSIONÁRIA deverá implantar SISTEMA DE VENDAS informatizado, que comporte a venda presencial e em ambientes digitais, tais como site na internet, aplicativos ou tecnologias similares de passagens intermunicipais e dos serviços de despacho de ENCOMENDAS e bagagens de qualquer OPERADOR que estacionar na ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE PORTO ALEGRE, nos termos da Resolução nº 6.410, de 31 de janeiro de 2017, do Conselho de Tráfego do DAER/RS ou de outra que venha a substituí-la.

A concessionária também é obrigada pela Cláusula 10.3.4.2 da Minuta do contrato a disponibilizar em seu sítio eletrônico todas as informações acerca dos horários de chegada e de partida dos ônibus, bem como as informações a respeito da pontualidade das viagens.

10.3.4 Divulgar no seu sítio eletrônico, sem o prejuízo de outras que julgarem relevantes, as seguintes informações:

...

10.3.4.2 Horários de chegadas e partidas dos ônibus e informações em tempo real acerca da pontualidade da viagem;

Quanto ao preço das passagens e qualidade dos serviços de transporte de longo curso, este tema não é de competência da concessionária da Estação Rodoviária, sendo obrigação das próprias operadoras de linha de ônibus atender às exigências de qualidade previstas em seus respectivos contratos de concessão de transporte de passageiros.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 11

Ola

Gostaria de sugerir modificação na área de embarque e desembarque que é uma bagunça sem fim. Um local que deveria ter acesso rápido paraninfar e largar passageiros está com 100 carros taxi estacionados atrapalhando toda a passagem.

Minha sugestão é transformar o terraço da rodoviária em um estacionamento e lá ficam os táxis estacionados. Lá é estacionamento pago para pessoas comuns.

A área atual de largar e buscar pessoas ficaria livre.

Eliminar pedintes nas plataformas.

Mais acessos para carregar celular.

Totens onde possamos comprar passagens mais rápido! Aquelas filas imensas são absurdas.

A área de embarque e desembarque de passageiros deveria ter dois andares.

Um andar somente para deixar passageiros (uber, taxis, familiares) e o outro andar somente para buscar.

O prédio tem pé direito para isso.

E acho q esta na hora de modernizar o design no prédio que é engradasse cidade. Tijolos a vista é muito cafona.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato prevê a reestruturação das áreas de acesso à Estação Rodoviária, ordenando o embarque e desembarque dos usuários, em diferentes modais de transporte, nas áreas de acesso à rodoviária, conforme o disposto no Anexo 3 da Minuta de Contrato da concessão.

Contribuição nº 12

Prezada ouvidoria

A passarela, que consta no projeto da rodoviária de Porto Alegre, que vai circular os passageiros para o saguão de embarque, tem que ter barras de proteção nas laterais direita e esquerda em tamanho maior até a cintura, pois pode aparecer pessoas mal intencionadas a se jogar da passarela e fazer acidente e interromper o fluxo de tráfego dos ônibus no local. Esta é uma observação que eu constatei.

Atenciosamente



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Foram considerados fechamentos de proteção na passarela citada. O projeto apresentado é um plano de massas, e dessa forma, não demonstra este nível de detalhamento. Ou seja, a concessionária será obrigada a implantar essa melhoria.

Destacamos que o layout apresentado no projeto é referencial/exemplificativo, e contempla o previsto no Anexo 3 do Contrato - Programa de Exploração do Terminal Rodoviário - Obrigações de Investimentos.

Em outras palavras, a futura Concessionária poderá apresentar, nos prazos previstos no edital e no contrato, um layout diferente, desde que atenda a todos os requisitos previsto no Anexo 3 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário.

Contribuição nº 13

INSTALAR BANHEIROS MASCULINO/FEMININO GRATUITOS E BANCOS AMBOS CONFORTÁVEIS NO TÉRREO.

ATT

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A contribuição já se encontra contemplada pela Minuta de Contrato de concessão na medida em que seu item 19.1.8 prevê que pelo menos um sanitário gratuito de fácil acesso aos usuários será disponibilizado pela futura concessionária.

Quanto à instalação de bancos, dentre os serviços que deverão ser prestados pela futura concessionária segundo a cláusula 10ª e o Anexo 3 da minuta do contrato de concessão, encontra-se a disponibilização de assentos para os usuários, principalmente nas áreas de espera de embarque e desembarque.

De igual forma, a Minuta dispõe em seu Anexo 3 que a área de espera do embarque e desembarque de passageiros terá acesso controlado e equipada com assentos. No caso da área de espera de embarque, deverão ser disponibilizados no mínimo 250 lugares, enquanto na área de espera do desembarque, no mínimo, deverão estar presentes 80 lugares.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 14

É sabido que os passageiros que vão embarcar e chegam de carro, têm um espaço de mais ou menos 50 metros para descer e descarregar suas malas. Mas, absurdamente, apenas cerca de 10 metros possuem proteção contra chuva. Ou seja, se você chega à rodoviária para embarcar em dia de chuva, muito provavelmente irá tomar um banho enquanto descarrega sua bagagem.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O item 3.2.1 do Anexo 3, da Minuta de Contrato, ao listar as diretrizes técnicas relacionadas aos investimentos mínimos obrigatórios nas áreas de circulação e acessos públicos, determina que a área de chegada dos usuários ao terminal rodoviário deverá ser coberta.

Contribuição nº 16

Acho que a rodoviária deveria sair do lugar que se encontra,mas como não é este o motivo da consulta,minha sugestão é:

Que o prédio seja fechado,como é o aeroporto,hoje é um prolongamento de rua,ou uma passarela onde qualquer um entra.

Que as lancheiras sejam removidas para uma praça de alimentação

Que tenha uma área de embarque com cadeiras,que seja liberado somente no embarque.

Que os táxis sejam reordenados, evitando aquela confusão na saída

Acessibilidade completa

Sanitários modernizados e com limpeza constante

Informativos sobre linhas de ônibus urbanos para locomoção na cidade

Reformulação da sinalização e WiFi

Cadeiras elétricas para idosos

Informatização, completa de compra de passagens e horários de chegadas e partidas



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato estipula em sua cláusula 10^a, Anexo 3 e Anexo 4, os investimentos que são considerados obrigatórios para proporcionar a melhoria da infraestrutura e dos serviços ofertados pela Estação Rodoviária, sem proibir, contudo, que a concessionária desenvolva outras soluções e investimentos que vier a considerar pertinente.

Neste sentido, a Minuta de Contrato prevê em sua cláusula 10.1.5 a obrigação de a concessionária disponibilizar estruturas que assegurem a acessibilidade de todos os usuários a qualquer das áreas e instalações da Estação Rodoviária.

De igual forma, a Minuta dispõe em seu Anexo 3 que a área de espera do embarque e desembarque de passageiros será climatizada e terá acesso controlado e equipada com assentos. No caso da área de espera de embarque, deverão ser disponibilizados no mínimo 250 lugares, enquanto na área de espera do desembarque, no mínimo, deverão estar presentes 80 lugares.

A Minuta prevê também que a concessionária poderá disponibilizar serviços de alimentação aos usuários, incluindo lancherias, restaurantes e outras modalidades equivalentes, conforme previsto na Cláusula 10.1.15 e na Cláusula 21.1.

A Minuta de Contrato prevê igualmente a reestruturação das áreas de acesso à Estação Rodoviária, ordenando o embarque e desembarque dos usuários, em diferentes modais de transporte, nas áreas de acesso à rodoviária, conforme o disposto no Anexo 3 da Minuta de Contrato.

Os sanitários também são objeto de disciplina na Minuta de Contrato. Sua higiene, disponibilidade de materiais (papel higiênico, sabonetes, etc.) deverão ser disponibilizados aos usuários, conforme disposto na Cláusula 10.1.16, sendo que, pelo menos um deles deverá obrigatoriamente ser de acesso gratuito. O Anexo 3 estabelece parâmetros mínimos de qualidade e estrutura a serem observados.

A qualidade dos sanitários será avaliada periodicamente pelo Poder Público e, em caso de más condições, a concessionária verá sua remuneração diminuída e estará sujeita a penalidades.

Importante destacar, ainda, que estes deverão ser posicionados pela concessionária de forma a assegurar o maior conforto possível, reduzindo a distância dos acessos pelos usuários.

No que toca à sinalização, a Minuta de Contrato prevê em sua Cláusula 10.1.4 que a concessionária está obrigada a instalar todo o tipo de sinalização necessária à orientação dos usuários, ônibus e veículos que circulam pelo terminal. Ademais, em seu Anexo 4, no item 4.5, a Minuta estabelece que



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

a futura concessionária deverá desenvolver programa de identidade visual, uniformizando toda a sinalização da Estação Rodoviária.

No que diz respeito às informações de circulação na cidade, a Minuta estabelece em sua cláusula 10.3.4.4 que a concessionária deverá disponibilizar em seu site informações sobre as diferentes formas de acesso à Estação Rodoviária, além de dispor em sua Cláusula 10.1.14 sobre a obrigatoriedade do oferecimento de serviços de apoio ao usuário.

Quanto a informatização do sistema de vendas, esta também é considerada pela Minuta de Contrato, em sua cláusula 18ª, que obriga a concessionária a instalar um sistema de venda de passagens intermunicipais e despacho de encomendas que admite a aquisição via internet de passagens.

Contribuição nº 17

Prezados,

Minha sugestão seria ter uma área de embarque separada dos que não irão viajar, como aeroporto, inclusive com controle de bagagens e vistoria de passageiros.

Obrigado

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta dispõe em seu Anexo 3 que a área de espera do embarque e desembarque de passageiros, obrigatoriamente, terá acesso controlado e será climatizada. Portanto, a sugestão já está contemplada.

Contribuição nº 18

Prezados,

Gostaria de saber quais serão as melhorias com relação ao estacionamento na rodoviária para usuários. Pois, atualmente, as vagas disponíveis estão muito aquém do necessário.

Além disso, aquele número excessivo de taxistas continuarão a impedir uma acessibilidade adequada dos passageiros? Haverá um local para embarque e desembarque de fácil acesso?



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A minuta do contrato de concessão da estação rodoviária de Porto Alegre, no item 20.7.3 da cláusula 20, permite que a futura concessionária desenvolva empreendimentos associados, dentre os quais se encontra o estabelecimento de estacionamento para veículos, sendo que há área, de propriedade do poder público em rente à ESTAÇÃO RODOVIÁRIA, destinada para tal atividade por parte do concessionário.

Quanto à pergunta referente à organização da área de embarque e desembarque, tem-se que a minuta do contrato de concessão também possui dispositivos que visam resolver o problema apontado.

A Minuta de Contrato prevê igualmente a reestruturação das áreas de acesso à Estação Rodoviária, ordenando o embarque e desembarque dos usuários, em diferentes modais de transporte, nas áreas de acesso à rodoviária, conforme o disposto no Anexo 3 da Minuta de Contrato.

Destaca-se principalmente a previsão existente no item 3.2 do Anexo 3 da minuta do contrato de concessão, que, ao definir as diretrizes técnicas das unidades que compõem a estação rodoviária, determina que a área de chegada de usuários ao terminal rodoviário deverá possuir uma faixa de rolagem e outra para a parada de veículos. Sobre a área de saída de usuários do terminal, há determinações expressas para que a parada de veículos particulares não interfira com o local de parada dos táxis.

Contribuição nº 19

Sugestão 1: Telhado Verde/Muros Verdes

Considerando o contexto urbano árido, poluído e pouco aprazível no entorno da Estação Rodoviária; considerando a extensa área de cobertura (telhado) de concreto; e considerando a quantidade de muros externos e viadutos que fazem parte e/ou se misturam à Estação; Gostaria de sugerir a implantação de telhados verdes, muros verdes e todas as coberturas vegetais que possam ser associadas à estrutura de concreto que compõe a estação rodoviária. Essa medida traria impactos imediatos para a revitalização da região, bem como auxiliariam na drenagem pluvial e diminuição da temperatura no interior da estação.

Sugestão 2: Iluminação/Segurança no entorno da rodoviária (passeios públicos lindeiros ao prédio).



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

A iluminação é precária no entorno da Rodoviária, causando grande sensação de insegurança ao chegar e sair do prédio no período noturno. Seria importante que o prédio reforçasse a iluminação da área externa, sem precisar depender exclusivamente da iluminação pública municipal (que é precária). Seria importante que as cabines de segurança patrimonial fossem instaladas em pontos estratégicos para terem maior cobertura visual e para proporcionarem maior sensação de segurança aos usuários.

A Estação Rodoviária pode ser pioneira na revitalização de uma das regiões mais degradadas de Porto Alegre e que paradoxalmente é o portal de entrada da cidade para quem chega de ônibus.

Atenciosamente,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato estipula em sua cláusula 10ª, Anexo 3 e Anexo 4, os investimentos que são considerados obrigatórios para proporcionar a melhoria da infraestrutura e dos serviços ofertados pela Estação Rodoviária, sem proibir, contudo, que a concessionária desenvolva outras soluções e investimentos que vier a considerar pertinente.

No que diz respeito à temperatura da estação, as áreas de espera de passageiros, tanto no embarque quanto no desembarque, deverão ser climatizadas conforme previsto no Anexo 3 da Minuta de Contrato. Muito embora não esteja previsto no contrato, a concessionária não está impedida de, em seu planejamento, introduzir muros e telhados verdes na Estação Rodoviária, ou mesmo de utilizar o telhado para geração de energia fotovoltaica, por exemplo.

Quanto a segurança, a minuta de contrato exige que a concessionária assegure a segurança dos usuários enquanto estiverem no uso da estação rodoviária, além de exigir que esta proceda ao monitoramento das áreas externas desta última. Ademais, cumpre ressaltar que deverá ser destinada área da Estação Rodoviária para a instalação de posto policial, que atuará em prol da segurança do local.

A iluminação externa também é uma obrigação da concessionária, que será avaliada quanto a sua qualidade pelo Poder Concedente, conforme previsto no Anexo 2 da Minuta de Contrato.

Contribuição nº 20

Prezados



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Embora utilize pouco a Rodoviária de Porto Alegre, e considero que ela esteja atualmente em local pouco privilegiado, criando problemas de trânsito em todo o redor da área, vamos ao que talvez possa auxiliar:

- Deveria ser mais limpa;
- Deveria fornecer internet WIFI aos frequentadores;
- Deveria ser mais iluminada e segura;
- Aliás deveria se espelhar no nosso aeroporto;
- Deveria ter um web site decente, que prestasse serviços, não apenas compra / venda / troca de passagens, mas informar se possível horários dos ônibus em tempo real e previsão de chegadas/partidas;
- Informar sobre condições de trânsito nas redondezas (isso deve ser possível via API do Google/Waze);
- Deveria possuir app para usuários comprarem / trocarem / cancelarem passagens a qualquer tempo (claro com alguma folga entre a hora da partida do ônibus);
- Deveria tratar motoristas particulares, motoristas de aplicativos e motoristas de táxi da mesma forma;

De imediato são minhas considerações.

Desejo muito sucesso - e que tenhamos um novo concessionário para um novo tempo!

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato estipula em sua cláusula 10ª, Anexo 3 e Anexo 4, os investimentos que são considerados obrigatórios para proporcionar a melhoria da infraestrutura e dos serviços ofertados pela Estação Rodoviária, sem proibir, contudo, que a concessionária desenvolva outras soluções e investimentos que vier a considerar pertinente.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

A limpeza da Estação Rodoviária de Porto Alegre é uma obrigação da concessionária (cláusula 10.1.1), que deverá realizá-la de forma constante, disponibilizando lixeiras aos usuários, na forma do Anexo 4 da Minuta de Contrato.

A limpeza também será critério de avaliação do desempenho da concessionária, que caso não tenha sido desempenhada corretamente, sujeitará a concessionária a reduções em sua remuneração.

A concessionária deverá assegurar também a adequada iluminação da Estação Rodoviária, sendo este também um aspecto importante na avaliação de desempenho da concessionária, conforme definido no Anexo 2 da Minuta de Contrato.

Quanto a segurança, a minuta de contrato exige que a concessionária assegure a segurança dos usuários enquanto estiverem no uso da estação rodoviária, além de exigir que esta proceda ao monitoramento das áreas externas desta última. Ademais, cumpre ressaltar que deverá ser destinada área da Estação Rodoviária para a instalação de posto policial, que atuará em prol da segurança do local.

No que diz respeito ao web site, a Minuta de Contrato estabelece em sua cláusula 10.3.4, uma série de funcionalidades que deverão constar do site da concessionária, notadamente: (i) informações sobre os indicadores de desempenho da concessionária; (ii) horários de chegadas e partidas e informações em tempo real sobre a pontualidade da viagem; (iii) informações sobre as empresas de transporte que atuam na estação rodoviária, (iv) informações sobre a forma de acesso e contato com a estação rodoviária, inclusive, para reclamações; (v) informações e links para acesso ao sistema de comercialização de passagens e despachos de encomendas.

O acesso de motoristas de táxi e outros prestadores de serviço de transporte serão reordenados, com o intuito de melhor organizar o desembarque de usuários junto à Estação Rodoviária, nos termos estabelecidos pelos Anexos 3 e 4 da Minuta de Contrato.

As demais contribuições poderão ser implementadas pela concessionária, sem, contudo, assumirem caráter obrigatório.

Contribuição nº 21

Olá, primeiro quero parabenizá-los por abrir esse canal para a população poder opinar e colaborar com o projeto da revitalização da rodoviária de Porto Alegre.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Acredito que um exemplo bacana para esse projeto é o da rodoviária de Córdoba na Argentina, que em castelhano é o "terminal de ônibus de Córdoba". Muito contemporâneo e algo de primeira para atender as necessidades dos viajantes.

Mas minha contribuição é especialmente para o aproveitamento do TELHADO do prédio de forma racional e eco-sustentável, algo que pode projetar essa rodoviária no mundo e até ser uma atração turística.

Acredito que claro uma parte do telhado deva ser usada para instalação de uma planta fotovoltaica além de aerogeradores, que tornariam o prédio auto-suficiente em energia.

O telhado também bem poderia contar com estruturas de captação da água das chuvas para abastecer o edifício.

E além disso algo incrível seria transformar boa parte do telhado em um enorme TELHADO VERDE (talvez o o maior da América do Sul) PADRÃO PARQUE até com mirante, como se pode ver o exemplo no vídeo anexo do que foi feito no edifício da Biblioteca da Universidade Nacional de Varsóvia na Polônia.

<https://www.youtube.com/watch?v=yiQ1m4jHv9Y>

Esperamos que a revitalização da rodoviária de Porto Alegre seja exitosa e um divisor de águas, através do melhor projeto o mais contemporâneo possível.

Ficam minhas sugestões, grato,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato estipula em sua cláusula 10ª, Anexo 3 e Anexo 4, os investimentos que são considerados obrigatórios para proporcionar a melhoria da infraestrutura e dos serviços ofertados pela Estação Rodoviária, sem proibir, contudo, que a concessionária desenvolva outras soluções e investimentos que vier a considerar pertinente.

O foco do projeto, quanto às obrigações estipuladas pelo Poder Concedente, é melhorar ao máximo os serviços prestados aos usuários quanto ao conforto e segurança, dentro da previsão de receitas estimadas, nada impedindo, contudo, melhorias outras que possam ser avaliadas pelo futuro concessionário.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 23

Olá, sobre a consulta pública - rodoviária de Porto Alegre, sugiro:

- sobre estrutura, "isolamento" do usuário durante a espera do embarque, dos ônibus, evitando contato com ruídos, poluição, minimizando efeitos de temperatura, chuva etc...
- considero que em relação à segurança, o acesso de pessoas deveria ser limitado nos espaços de embarque apenas aos passageiros (como na rodoviária interestadual de Brasília).
- venda de bilhetes via internet, sugiro passagens com código de barras ou QR code, como no check in de viagens de avião, claro que será opcional, o passageiro que prefere imprimir sua passagem o fará guichê de emissão de passagens.
- acessibilidade, fundamental para todos, com ou sem deficiência e não só, mães com crianças, idosos, deficientes visuais, etc.....
- rotas de evacuação em emergência melhor sinalizadas.
- indicações em português/inglês .

Resposta

A primeira sugestão já está prevista na minuta do contrato de concessão, visto que, no item 1 do Anexo 3, fixa-se como objetivo das intervenções que serão realizadas, dentre outras coisas, a climatização das áreas de espera dos usuários.

O mesmo item trata da segunda contribuição apresentada ao determinar que, visando a garantia da segurança do usuário da estação rodoviária, o acesso às plataformas de embarque será restrito.

A terceira proposta apresentada também encontra respaldo na minuta do contrato de concessão, que estabelece, no item 10.1.9 de sua cláusula 10ª, que a futura concessionária disponibilizará sistema de vendas informatizado, capaz de viabilizar a comercialização presencial e via internet de passagens para viagens intermunicipais.

Quanto à quarta contribuição, referente à acessibilidade na estação rodoviária, tem-se que a minuta do contrato de concessão já contempla esta observação no item 10.1.5 da cláusula 10ª, segundo o qual a futura concessionária deverá disponibilizar "estruturas que assegurem a acessibilidade a todos os USUÁRIOS a qualquer das áreas e instalações da ESTAÇÃO RODOVIÁRIA, inclusive para aqueles com dificuldade de locomoção e portadores de necessidades especiais".

Em relação à quinta contribuição, tem-se que a melhor sinalização das rotas de evacuação está compreendida na minuta do contrato de concessão, cujo item 4.5 do anexo 4 trata do plano de programação visual que será desenvolvido pela futura concessionária e que uniformizará as sinalizações e informações exibidas na estação rodoviária. Quanto à disponibilização de informações em inglês, apesar de não haver nenhuma obrigação que se imponha à futura concessionária nesse



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

sentido, tem-se que, tecnicamente, ela pode optar em fazer este serviço ao elaborar o plano de programação visual.

Contribuição nº 24

Olá, sugiro para consulta pública rodoviária de Porto Alegre: - fraldário também no banheiro masculino, -o espaço onde os ônibus trafegam para embarque e desembarque dos passageiros, é aberto ao público como uma rua, onde passam pessoas, durante a manobra dos ônibus com risco de acidentes, talvez pessoas e ônibus deveriam estar separados para garantir segurança.

Obrigada,

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Ambas as contribuições já se encontram contempladas pela minuta do contrato de concessão da estação rodoviária de Porto Alegre.

O item 3.2.1 do Anexo 3, ao especificar as diretrizes técnicas que deverão ser observadas na reforma e construção de sanitários públicos, menciona expressamente que deverá haver instalações de fraldário, com acesso que permita homens ou mulheres usarem.

Quanto à contribuição referente à segurança dos passageiros, tem-se que a minuta do contrato de concessão prevê, no item 1 do Anexo 3, para garantir a segurança dos usuários, a restrição ao acesso às áreas das plataformas e de manobras de ônibus.

Dentre as medidas que serão adotadas, pode-se mencionar o controle de acesso à área de espera do embarque, previsto no item 3.2.1 do Anexo 3.

Contribuição nº 85

Boa tarde.

Conforme notícia Correio do Povo de hoje, 30/04/19, venho sugerir itens para um melhor terminal rodoviário para todos.

O que considero mais importante é a limpeza.

Banheiros, até o pago, cheira muito mal. Tem louças, pisos e paredes muito velhas e encardidas.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Táxis com carros velhos, sujos e encardidos. Não ligam o ar condicionado. Carros pequenos, obrigatoriedade de uso de sedans, mesmo o compacto, ajudaria bastante.

Também precisamos atrair para o transporte público que não necessita dele, mas para que isto aconteça, necessitamos de locais, veículos e demais estrutura com a qualidade e agilidade que todos os usuários merecem igualmente.

Uma boa melhorada na aparência e limpeza das lancherias seria bom também.

Att

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Minuta de Contrato busca assegurar a qualidade e asseio dos banheiros obrigando a concessionária a manter as condições de higiene destes últimos, conforme estabelecido na Cláusula 10.1.1. A Minuta ainda obriga a concessionária a estabelecer rotinas frequentes de limpeza e a observar parâmetros mínimos de qualidade quanto a estrutura destes banheiros, conforme seus Anexos 3 e 4.

A qualidade destes serviços também será objeto de avaliação de desempenho, que se não atingir os parâmetros desejáveis, sujeitará a concessionária a redução tarifária.

Quanto ao nível de serviço dos táxis, esclarecemos que o serviço de transporte individual de passageiros é de competência e fiscalização municipal, regulado pela EPTC. Por este motivo, não é possível estabelecer neste contrato obrigações quanto aos veículos utilizados pelos taxistas. O que se prevê, contudo, é a reordenação da área de acesso à Estação Rodoviária, buscando assegurar maior organização e facilidades aos usuários.

A higiene do Terminal também é obrigação da concessionária, conforme se depreende da Cláusula 10.1.1 da Minuta de Contrato e será periodicamente avaliada na forma do Anexo 2 da Minuta de Contrato.

Contribuição nº 50

1. Princípios e Objetivos das Intervenções

No referido item 1, destacam-se os investimentos a serem realizados na estação rodoviária, dentre eles está a climatização das áreas de espera dos usuários.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Sugerimos alteração para áreas de espera de passageiros, considerando que usuários da rodoviária é uma escala muito grande, portanto:

- Climatização das áreas de espera dos PASSAGEIROS;

E mais, com o intuito de contribuir com a operação da Rodoviária, sugerimos alterar a redação no que se trata de o reposicionamento das bilheterias serem preferencialmente no piso superior, portanto:

- Reposicionamento das bilheterias, que deverão estar separadas da área de desembarque, preferencialmente no piso superior;

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão já integra a minuta apresentada.

Contribuição nº 51

Conforme o item 3.1 foram relacionadas as unidades mínimas que deverão ser inclusas no Programa Arquitetônico, sendo para as áreas de apoio aos usuários:

- Áreas de Apoio aos USUÁRIOS

- ✓ Guichê de Informações;
- ✓ Bilheterias
- ✓ Guarda-volumes de 40m² e Achados e Perdidos de 6m²;
- ✓ Posto Policial de 25m²;
- ✓ Juizado de Menores de 20m²;
- ✓ Posto de Assistência Social de 30m²;
- ✓ Lojas/Comércios.

Para melhor desempenho na operação, bem como melhor aproveitamento das áreas da Rodoviária, sugerimos alterar a área mínima do Guarda-Volumes, Posto Policial, Juizado de Menores e Posto de Assistência Social, portanto:

- Áreas de Apoio aos USUÁRIOS

- ✓ Guichê de Informações;



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

- ✓ Bilheterias
- ✓ Guarda-volumes de 25m² e Achados e Perdidos de 6m²;
- ✓ Posto Policial de 15m²;
- ✓ Juizado de Menores de 15m²;
- ✓ Posto de Assistência Social de 30m²;
- ✓ Lojas/Comércios – dependerá de modulação e autorização da área comercial.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão não será acatada, pois as dimensões estão adequadas.

Contribuição nº 52

Considerando que a ANTT é um órgão fiscalizador, sugerimos a exclusão deste item, tendo em vista que já faz referência aos órgãos fiscalizadores nas áreas operacionais, portanto:

- Áreas Operacionais
- Guarita de Controle;
- Central de Operações;
- Central de Controle;
- Órgãos Fiscalizadores;
- Plataformas de Embarque e Desembarque;
- Central de Despacho de Cargas e Encomendas;
- Carga e Descarga.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 53

Considerando os critérios e dimensões mínimas das áreas de circulação e acessos públicos, para melhor operação e melhorias na rodoviária, sugerimos alterar a área mínima do saguão e área de espera do desembarque, portanto:

<p>Saguão Deverá estar localizada no edifício frontal.</p>	<p>Espaço de circulação dos USUÁRIOS no interior do Terminal Rodoviário e que faz a articulação dos espaços de espera, bilheterias e de comércios e serviços.</p> <ul style="list-style-type: none">- Aproveitamento de iluminação e ventilação naturais, com o devido cuidado com a incidência excessiva de raios solares;- A área mínima livre do saguão deverá ser de 800,00 m²;- As áreas de circulação deverão ter largura mínima de 2,50 m livres;- Deverá possuir monitores para a veiculação de informações aos USUÁRIOS;- Devido ao alto tráfego de USUÁRIOS, deverão ser empregados pisos de alta resistência que, além de atender ao quesito de durabilidade, serão de fácil manutenção (higienização e substituição).
<p>Área de Espera do Desembarque</p>	<p>Deverá estar localizada no edifício frontal.</p> <p>As portas da área das plataformas de desembarque deverão ser controladas;</p> <ul style="list-style-type: none">- A área mínima livre da Sala de Espera deverá ser de 800,00 m²;- A quantidade mínima de assentos deverá ser de 80 lugares;- As áreas de circulação deverão ter largura mínima de 2,5 m livres.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os valores das áreas foram definidos a partir da área já disponível (projeção da cobertura existente), de forma a otimizar os espaços para uma operação adequada e aprimorar a segurança, o conforto, os serviços e a acessibilidade dos usuários à Estação Rodoviária.

Dessa forma, a sugestão não será acatada.

Contribuição nº 56

Verificamos que no guarda-volumes deverá ter 40m² de área em parede vertical. Solicitamos uma descrição mais detalhada da parede vertical.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A área de 40 m² em parede vertical é a projeção das dimensões do equipamento a ser utilizado, na posição vertical. Portanto, as licitantes terão que seguir essa diretriz na elaboração da proposta técnica a ser entregue no certame licitatório.

Contribuição nº 57

Na condição de maior operadora de terminais rodoviários, entendemos que a Concessionária deverá ter liberdade de dimensionar a quantidade mínima de plataformas para embarque e desembarque, considerando as condições técnicas e operacionais da estação rodoviária, e em conformidade com os indicadores de desempenho. Neste intuito, sugerimos que seja considerado a quantidade mínima de 50 (cinquenta) plataformas, portanto sugerimos:

Plataformas de Embarque e Desembarque	<ul style="list-style-type: none">- Deverão ser mantidas, no mínimo, 50 plataformas, sendo que, a Concessionária poderá estabelecer a quantidade mínima das plataformas de embarque e desembarque; - As plataformas de acostamento deverão estar alinhadas na diagonal, por esta solução reunir as qualidades de agilidade de operação, economia de espaço e segurança. O uso de outra tipologia de plataforma deverá ser justificado
---------------------------------------	--



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos a contribuição, que será acatada parcialmente.

As plataformas poderão ser direcionadas para embarque e desembarque, em conformidade com a dinâmica operacional da Concessionária. A quantidade total mínima de 58 plataformas poderá ser modulada para se adequar às demandas em cada horário e período de operação.

Contribuição nº 58

Considerando a experiência da interessada na operação de terminais terrestres e na gestão de passageiros, é visível o crescimento na utilização de meios de transportes alternativos (aplicativos mobile), e considerando os períodos de picos na demanda na Rodoviária, sugerimos que a Concessionária reforce a organização dos embarques em táxis e transportes de passageiros alternativos. Sendo assim, sugerimos a seguinte redação:

“[...]”

Também deverá ser reforçada a organização dos embarques em táxis e transportes alternativos, buscando realizar mais de um embarque ao mesmo tempo, em fila indiana.”

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão será acatada.

Contribuição nº 65

Segue abaixo comentários e sugestões a respeito das intervenções de ampliação e melhorias físicas e operacionais descritas no item 3.2 (Intervenções de Ampliação e Melhorias Físicas e Operacionais) do Volume 2 – produto rodoviária vol2 tomo ii cadastro e intervenções propostas da Rodoviária.

- Área de Público

1. Chegada de Usuários ao Novo Terminal:

O projeto apresenta a requalificação desta área destinada a parada de veículos particulares e táxis com a redistribuição das faixas de parada, rolagem e estoque de táxi.

- 1.1 Chegada em automóveis



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

A solução adotada no projeto apresentado prejudica a dinâmica do embarque e desembarque dos usuários do terminal rodoviário quando da supressão de uma das faixas de rolagem para a criação de uma plataforma de desembarque de usuários de aplicativos, que, além de criarem uma ilha estreita, criaram uma faixa única para desembarque, também estreita, que não permitirá ultrapassagem. Provavelmente isso irá provocar um acúmulo de automóveis na chegada ao Terminal.

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Nos parece que o grande equívoco desse projeto é não ter previsto estacionamento de automóveis, por menor que fosse possível, pois um equipamento público dessa envergadura, em que se pretende fazer uma reforma geral ao custo previsto de aproximados 43 milhões, com demandas reprimidas, o fato de não se prever a construção de um estacionamento, prejudica a solução apresentada.

Por isso, entendemos que a construção de um estacionamento em pavimentos rampados, pode ser a solução do tráfego no entorno do Terminal.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A futura Concessionária terá liberdade para implantar um estacionamento nas imediações do terminal, em terreno público destinado para tal atividade. Atualmente, o entorno já oferece vagas que estão subutilizadas.

Contribuição nº 66

1.2 Chegada e saída de PEDESTRES

No projeto consta 5 portões de acesso de pedestre, o que dificulta sensivelmente o controle e a segurança, com isto, não deve ser quantificado o número de portões de acesso, devendo ficar ao critério da Concessionária estabelecer a operacionalização do controle de acesso.

2. Saguões

O projeto apresentado estabelece, através do edital, critérios mínimos para as áreas e circulação, além da ênfase para o aproveitamento da iluminação e da ventilação natural dos saguões.

2.1 Saguão S1 e S2



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

De um modo geral os saguões propostos não aproveitam de forma contundente a iluminação e principalmente a ventilação natural, propondo ambientes confinados, indo de encontro com conceito teórico descrito no memorial. Além disso, no saguão S1 se propõe um perigoso estreitamento do acesso a esse ambiente de grande fluxo de usuários, um problema sério para a segurança de todos em momentos de aglomeração.

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Rever o layout desses saguões.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O Projeto considerou os principais movimentos de pedestres existentes atualmente, e os pontos originários, tais como o TRENSURB, a passarela de pedestres, dentre outros. Será necessário o desenvolvimento de um projeto executivo de fluxos de acesso.

Destacamos que o layout apresentado no projeto é referencial/exemplificativo, e contempla o previsto no Anexo 3 do Contrato - Programa de Exploração do Terminal Rodoviário - Obrigações de Investimentos.

Em outras palavras, a futura Concessionária poderá apresentar, nos prazos previstos no edital e no contrato, um layout diferente, desde que atenda a todos os requisitos previsto no Anexo 3 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário.

Informamos ainda que o projeto referencial/exemplificativo que acompanha o edital já está contemplado com as diretrizes de emissão de EVU obtidas junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e que a apresentação de projeto diverso poderá implicar na necessidade de emissão de novas diretrizes.

Contribuição nº 67

2.2 Saguão de espera embarque (Central)

2.2.1 O projeto prevê um grande volume de aterro (mais de 1 metro) nivelando a circulação entre saguões com as plataformas de embarque.

Entendemos ser uma ideia desnecessária e de custosa obra, pelo simples fato do desnível já estar originalmente minimizado por diversas rampas existentes.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Manter a situação existente, pois o desnível não prejudica a circulação dos usuários que acessam as plataformas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

O edital não determina a realização de aterro. O que é especificado é o nivelamento do acesso dos USUÁRIOS à circulação e manobras dos ônibus, cabendo à futura concessionária estabelecer o método construtivo e a solução de engenharia mais adequada ao atendimento desta obrigação contida no Anexo 3 do CONTRATO.

Contribuição nº 68

2.2.2 Entendemos que o aterro proposto no item acima, para nivelamento do piso, teve sua causa na intenção de confinarem a grande área com vidro temperado, para implantação de um sistema de refrigeração e controle da temperatura ambiente, que pode ser um item de conforto interessante, porém não necessariamente em 100% da área.

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Seria muito mais econômica a implantação de salas refrigeradas de no máximo 100 m² cada, dispostas estrategicamente em todos os saguões e oferecidas às empresas de ônibus como salas especiais, para seus passageiros. Assim evitaríamos o custoso aterro.

Resposta

Agradecemos a contribuição

Não é objetivo dessa proposição criar segmentação no serviço mínimo a ser oferecido aos usuários. O usuário padrão deverá ter direito ao parâmetro mínimo de qualidade. Assim, considera-se que a oferta de salas climatizadas como mínimo a ser atendido. O referido aterro não é uma obrigação, como já mencionado no item anterior.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 69

2.2.3 O projeto prevê a demolição total das estruturas existentes das áreas comerciais, na edificação central, para reestruturação de novo layout geral, porém com uma significativa redução da área comercial e custosas intervenções, que poderiam ter outra diretriz.

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Sem reduzir a ABL do Terminal, poderíamos melhorar os acessos às áreas comerciais e renovar o layout, sem grandes volumes de demolição e obras.

Além disso, poderíamos evitar a demolição de toda a estrutura de sanitários e reservatórios propostos no projeto.

Resposta

Agradecemos a contribuição

A futura Concessionária deverá desenvolver um projeto de exploração comercial, onde deverão estar identificados os principais lojistas e suas necessidades de área. No projeto desenvolvido foi estabelecida uma hipótese típica, que considerou a vacância existente atualmente.

Destacamos que o layout apresentado no projeto é referencial/exemplificativo, e contempla o previsto no Anexo 3 do Contrato - Programa de Exploração do Terminal Rodoviário - Obrigações de Investimentos.

Em outras palavras, a futura Concessionária poderá apresentar, nos prazos previstos no edital e no contrato, um layout diferente, desde que atenda a todos os requisitos previsto no Anexo 3 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário.

Informamos ainda que o projeto referencial/exemplificativo que acompanha o edital já está contemplado com as diretrizes de emissão de EVU obtidas junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e que a apresentação de projeto diverso poderá implicar na necessidade de emissão de novas diretrizes.

Contribuição nº 70

2.2.4 O projeto prevê, além da demolição do viaduto por onde passam os ônibus, a construção de uma passarela ligando o segundo pavimento da edificação principal com o saguão da plataforma de embarque, invertendo todo o fluxo de pedestres e de ônibus, existentes. Com isso, além de ampliar consideravelmente os equipamentos de circulação vertical como escadas rolantes e elevadores,



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

transformam radicalmente o que poderia ser uma solução simples, numa grande e custosa intervenção.

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

O viaduto deve ser mantido, sem maiores problemas, mantendo-se o fluxo de usuários por baixo desse viaduto, sem precisar construir uma passarela.

Resposta

Agradecemos a contribuição

O objetivo da alteração dos fluxos é dar segurança e controle dos usuários, e estimular a utilização da área superior, valorizando a exploração comercial da Estação. Considera-se que existem alternativas de circulação que poderão ser submetidas à análise do Poder Concedente.

Destacamos que o layout apresentado no projeto é referencial/exemplificativo, e contempla o previsto no Anexo 3 do Contrato - Programa de Exploração do Terminal Rodoviário - Obrigações de Investimentos.

Em outras palavras, a futura Concessionária poderá apresentar, nos prazos previstos no edital e no contrato, um layout diferente, desde que atenda a todos os requisitos previsto no Anexo 3 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário.

Informamos ainda que o projeto referencial/exemplificativo que acompanha o edital já está contemplado com as diretrizes de emissão de EVU obtidas junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e que a apresentação de projeto diverso poderá implicar na necessidade de emissão de novas diretrizes.

Contribuição nº 71

2.3 Saguão de espera desembarque

2.3.1 O projeto prevê o fechamento da sala de espera do Desembarque, com refrigeração geral. Isso confinaria o ambiente desprovendo-o de boa iluminação e ventilação natural. A implantação de muitas portas de vidro irá requerer maior custo com vigilância e manutenção.

Um saguão de desembarque não necessita de uma climatização total, num ambiente de passagem. Também a plataforma de desembarque mistura o desembarque interestadual e internacional sem controles distintos e com muitas saídas.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Como se sabe, nenhum saguão de desembarque necessita de muita área para espera, pois não se trata de um saguão de embarque. Menos assentos e menos áreas comerciais é o bastante, pois o usuário tem a tendência de sair imediatamente do Terminal ao desembarcar. Por isso, sugerimos o não confinamento da área, muito menos refrigerar.

Resposta

Agradecemos a contribuição

Foi considerado um sistema de fechamento único para a rodoviária, com foco na solução arquitetônica. A futura Concessionária poderá utilizar outros materiais para os fechamentos. Com relação à área de desembarque, a dimensão exigida tem como racional a acomodação também de não passageiros que aguardarão para fazer o receptivo dos desembarques. Além disso, deverá ser dimensionada para os fluxos e tempos de permanência dos usuários. Deverá ser climatizada.

Destacamos que o layout apresentado no projeto é referencial/exemplificativo, e contempla o previsto no Anexo 3 do Contrato - Programa de Exploração do Terminal Rodoviário - Obrigações de Investimentos.

Em outras palavras, a futura Concessionária poderá apresentar, nos prazos previstos no edital e no contrato, um layout diferente, desde que atenda a todos os requisitos previsto no Anexo 3 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário.

Informamos ainda que o projeto referencial/exemplificativo que acompanha o edital já está contemplado com as diretrizes de emissão de EVU obtidas junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e que a apresentação de projeto diverso poderá implicar na necessidade de emissão de novas diretrizes.

Contribuição nº 72

3. Bilheterias

Dentre alguns critérios estabelecidos pelo edital, para a área de bilheterias, está o seu posicionamento em local de fácil visibilidade e acesso, como também possibilitar área confortável para as filas.

3.1 A ideia de se transferir as bilheterias para o pavimento superior é interessante e necessária. No entanto, a implantação de um grande volume de áreas comerciais em frente às bilheterias, é



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

condenável porque além de prejudicar a ventilação e iluminação naturais, cria um conflito de interesses e fluxos opostos, com atividades não correlatas entre si, no mesmo ambiente fechado e repleto de usuários em fila, para comprar sua passagem.

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Relocar as bilheterias, sem áreas comerciais nos espaços de filas. Ou, pelo menos reduzir sensivelmente esse comércio.

Resposta

Agradecemos a contribuição

Foi desenvolvido um anteprojeto comercial preliminar, que considera a máxima exploração dos espaços. As atividades comerciais nessas áreas deverão ser reguladas pela área comercial da futura Concessionária, visando evitar-se os conflitos de usos.

Destacamos que o layout apresentado no projeto é referencial/exemplificativo, e contempla o previsto no Anexo 3 do Contrato - Programa de Exploração do Terminal Rodoviário - Obrigações de Investimentos.

Em outras palavras, a futura Concessionária poderá apresentar, nos prazos previstos no edital e no contrato, um layout diferente, desde que atenda a todos os requisitos previsto no Anexo 3 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário.

Informamos ainda que o projeto referencial/exemplificativo que acompanha o edital já está contemplado com as diretrizes de emissão de EVU obtidas junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e que a apresentação de projeto diverso poderá implicar na necessidade de emissão de novas diretrizes.

Contribuição nº 73

Área Operacional

4. Guaritas de Controle

A quantidade exagerada de guaritas definidas no projeto, demonstra uma certa preocupação excessiva com controles ineficientes e custosos. Não é a quantidade de guaritas que tornará o Terminal mais controlado e sim o posicionamento estratégico de dispositivos de controle e muita tecnologia.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Delegar ao concorrente a estratégia de controle, inclusive com mais tecnologia, sem definir quantidade de guaritas.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

As guaritas de controle de acesso poderão ser operadas por sistemas informatizados, conforme as tecnologias disponíveis. Caberá à futura concessionária definir o seu modelo operacional.

Destacamos que o layout apresentado no projeto é referencial/exemplificativo, e contempla o previsto no Anexo 3 do Contrato - Programa de Exploração do Terminal Rodoviário - Obrigações de Investimentos.

Em outras palavras, a futura Concessionária poderá apresentar, nos prazos previstos no edital e no contrato, um layout diferente, desde que atenda a todos os requisitos previsto no Anexo 3 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário.

Informamos ainda que o projeto referencial/exemplificativo que acompanha o edital já está contemplado com as diretrizes de emissão de EVU obtidas junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e que a apresentação de projeto diverso poderá implicar na necessidade de emissão de novas diretrizes.

Contribuição nº 74

5.Área de Estocagem de Ônibus (Mangueira)

O projeto sugere a eliminação total da plataforma de embarque internacional e interestadual contendo hoje 11 vagas de ônibus, para a construção de um espaço destinado à estocagem dos ônibus em fila de 5 veículos. Convém explicar, que esse embarque interestadual e internacional, foi transferido para a plataforma de embarque intermunicipal. Aumentando consideravelmente o fluxo de ônibus e de passageiros nessa plataforma intermunicipal.

Uma das intervenções mais radicais nessa proposta é a eliminação dessas 11 vagas de ônibus da atual plataforma de embarque interestadual e internacional para dar lugar a somente cinco vagas em linha, visando a implantação de um estoque (mangueira) extremamente insuficiente. Além disso, criam grandes áreas de despacho de encomendas para atendimento de apenas cinco vagas de



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

ônibus em fila. Isso cria um conflito operacional no movimento de encomendas misturado com estoque de ônibus alheios aos trabalhos de carga e descarga.

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Manter a disposição das 11 vagas (decks) de ônibus em ângulo, para caber maior quantidade de veículos na mangueira.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A operação atual utiliza vagas de embarque e desembarque como apoio à área de estoque (mangueira). A futura concessionária deverá estabelecer o seu modelo operacional e definir as áreas de estoque mais adequadas a este modelo.

Destacamos que o layout apresentado no projeto é referencial/exemplificativo, e contempla o previsto no Anexo 3 do Contrato - Programa de Exploração do Terminal Rodoviário - Obrigações de Investimentos.

Em outras palavras, a futura Concessionária poderá apresentar, nos prazos previstos no edital e no contrato, um layout diferente, desde que atenda a todos os requisitos previsto no Anexo 3 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário.

Informamos ainda que o projeto referencial/exemplificativo que acompanha o edital já está contemplado com as diretrizes de emissão de EVU obtidas junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e que a apresentação de projeto diverso poderá implicar na necessidade de emissão de novas diretrizes.

Contribuição nº 75

Área de Instalações Técnicas

3. Infraestrutura de elétrica

Não foi previsto ampliação do sistema de energia elétrica, como transformadores e geradores, para atender à nova demanda de equipamentos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Na orçamentação dos investimentos mínimos obrigatórios, foi prevista a ampliação das instalações elétricas e implantação de geradores.

Contribuição nº 76

4. Infraestrutura de Hidráulica

Com a demolição dos reservatórios existentes, não foi previsto construção de novos reservatórios de água para atender a nova demanda dos sanitários, áreas comerciais e de combate a incêndio. Consequentemente, isso terá uma grande influência no valor da obra.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os custos necessários para a instalação de novos reservatórios foram considerados nas instalações hidráulicas, na planilha orçamentária. Tais obrigações serão objeto de disposição específica no Anexo 3 do Contrato.

Contribuição nº 77

Área Externa

5. Proposta de Novo Pavimento

A pavimentação atual do sistema viário operacional da rodoviária é em asfalto, porém mal mantido. A grande maioria dos Terminais Rodoviários do país possui a pavimentação do seu sistema viário operacional em asfalto e somente o pavimento das vagas dos ônibus (decks) são em concreto armado com espessura em torno de 25 cm. Isso é o que entendemos ser suficiente para um Terminal Rodoviário. Propor a eliminação total do asfalto para a construção de pavimento em concreto entendemos ser totalmente desnecessário.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Adotou-se pavimento de concreto também das áreas de circulação, por ser mais adequado ao tráfego lento e canalizados dos ônibus. Além disto, pavimentos de concreto reduzem a reflexão de calor e exigem menos manutenção, o que do ponto de vista operacional é muito desejável em



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

terminais de ônibus movimentados. Tais obrigações serão objeto de disposição específica no Anexo 3 do Contrato.

A sugestão não será aceita.

Contribuição nº 78

6. Não foi contemplado a reforma da programação visual do terminal que é importante para orientação dos usuários.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A programação visual foi prevista no item sinalização e mobiliário na planilha orçamentária. Tais obrigações serão objeto de disposição específica no Anexo 3 do Contrato.

Contribuição nº 79

7. A área construída do terminal, descrita no documento apresentado foi de 16.700,00 m² o que não estar correto. Sugerimos a revisão desses cálculos.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A área construída de 16.700 m² informada considera somente as áreas internas, sem contar coberturas externas, baias de ônibus e outros que contabilizam um total de 26.000 m².

Portanto, será alterado o texto introdutório do Tomo II – Cadastro Geral da Rodoviária e Intervenções Propostas, passando a ter a seguinte redação:

“A Estação Rodoviária está instalada em um terreno de 32.000 m², com área construída de, aproximadamente, 26.000 m², distribuídos em um prédio principal com dois pavimentos e quatro edificações externas que abrigam utilidades da infraestrutura.”

Contribuição nº 80

01 – Sistema viário



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Item Planilha tabela 8: Piso/Passeio de Concreto Armado, incluindo o Preparo da Caixa, Lastro de Brita, Tela Metálica e a Mão-de-obra Referente aos Serviços no Concreto: Lançamento e Acabamento (Ripado e Desempenado), Exclusive o Fornecimento do Concreto 1.002,10 m³.

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

A substituição do piso/pavimentação de concreto armado, das áreas do Sistema Viário e do Pátio de Manobra, pela pavimentação em intertravado diminui o custo da execução, manutenção do pavimento.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Adotou-se pavimento de concreto também das áreas de circulação, por ser mais adequado ao tráfego lento e canalizados dos ônibus, além da possibilidade de obter-se resistência ao desgaste compatível com o grau de solicitação imposto pela alta rotatividade dos veículos no terminal.

A sugestão não será aceita.

Contribuição nº 81

02 – Alterar a cobertura de 2.022,33 m² e estruturas de fechamento para uma Claraboia, deixando a ventilação e iluminação natural.

Item Planilha tabela 8: Telhamento com Telha Metálica Termoacústica E = 30 mm, com até 2 Águas, Incluso Içamento. Af_06/2016 / Estrutura de Concreto e Fechamento com Caixilhos de Alumínio e Vidro

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Sugerimos a substituição da cobertura e o fechamento lateral com telhas metálicas, por uma Claraboia, que é mais leve, não precisa de uma estrutura tão reforçada para sua sustentação. Além de reduzir custos da execução e com iluminação artificial, a claraboia aumenta o conforto dos passageiros com a utilização da iluminação e ventilação natural.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A futura Concessionária deverá climatizar a área de embarque referida. A forma de cobertura e iluminação deverão atender às normas técnicas.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Destacamos que o layout apresentado no projeto é referencial/exemplificativo, e contempla o previsto no Anexo 3 do Contrato - Programa de Exploração do Terminal Rodoviário - Obrigações de Investimentos.

Em outras palavras, a futura Concessionária poderá apresentar, nos prazos previstos no edital e no contrato, um layout diferente, desde que atenda a todos os requisitos previsto no Anexo 3 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário.

Informamos ainda que o projeto referencial/exemplificativo que acompanha o edital já está contemplado com as diretrizes de emissão de EVU obtidas junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e que a apresentação de projeto diverso poderá implicar na necessidade de emissão de novas diretrizes.

Contribuição nº 82

03 – Substituir o piso de ladrilho hidráulico das Plataformas por piso de alta resistência;

Item Planilha tabela 8: Ladrilho Hidráulico Sulcado, Branco ou Preto: 15.031,86 m²

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Sugerimos a substituição do ladrilho hidráulico especificado no Edital, por piso de alta resistência por ser um piso econômico, com custo aproximado de R\$ 87,88/ m² enquanto que o ladrilho hidráulico custo cerca de R\$ 118,70/m².

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A definição dos tipos de pisos é de exclusividade da futura Concessionária, adequados às solicitações do tráfego de pessoas em cada local.

Destacamos que o layout apresentado no projeto é referencial/exemplificativo, e contempla o previsto no Anexo 3 do Contrato - Programa de Exploração do Terminal Rodoviário - Obrigações de Investimentos.

Em outras palavras, a futura Concessionária poderá apresentar, nos prazos previstos no edital e no contrato, um layout diferente, desde que atenda a todos os requisitos previsto no Anexo 3 – Programa de Exploração do Terminal Rodoviário.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Informamos ainda que o projeto referencial/exemplificativo que acompanha o edital já está contemplado com as diretrizes de emissão de EVU obtidas junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e que a apresentação de projeto diverso poderá implicar na necessidade de emissão de novas diretrizes.

Contribuição nº 83

04 – Não encontramos no orçamento previsão de SPDA, CFTV, Incêndio, Cabeamento Estruturado, drenagem, exaustão e catracas.

Item Planilha tabela 8: Instalações Hidráulicas / Instalações Elétricas

COMENTÁRIO/SUGESTÃO:

Na planilha orçamentária não consta investimentos em Sistemas de SPDA/PCIP (que é obrigatório para licença do Corpo de Bombeiros), Cabeamento Estruturado, CFTV, exaustão, catracas. Estes investimentos são indispensáveis para o adequado funcionamento de um Terminal. Portanto, na visita feita ao terminal, constatou-se a necessidade que se realizar investimentos nestas instalações, sob pena de a Concessionária vencedora pleitear reequilíbrio econômico financeiro do contrato por falta de previsão do Poder Concedente.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Na Planilha da tabela 8 do Tomo II – Volume 2 Cadastro e Intervenções Propostas, foram considerados os seguintes custos:

- SPDA: item Instalações Elétricas
- Exaustão: item Equipamentos de Movimentação e Climatização

O custo relativo ao PCIP foi considerado na verba prevista para o item Investimentos em Mitigação de Impactos Ambientais, constante na tabela 14 do Tomo II – Volume 2 Cadastro e Intervenções Propostas.

Os custos referentes ao cabeamento estruturado e catracas foram considerados na tabela 8 Preços Unitários dos Veículos, Equipamentos e Sistemas do Volume 3 – Modelo Operacional.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

(F). MUDANÇA DE LOCAL

Contribuição nº 3

Sugestões né?

Por favor, tirem a rodoviária de onde ele está!!

Tanto lugar no quarto distrito, no humaita, próximo ao aeroporto, mas por favor, tirem a rodoviária da única saída da cidade!

É um caos aquilo! Não dapra ser ali!

Se removerem ela, e arrumarem as pistas, aquela vai ser uma ótima saída para a cidade!

Mas como é a principal saída, com a rodoviária ali, é sempre um caos!

Resposta

Agradecemos as contribuições.

Quanto à alteração de local da Estação Rodoviária, importante ressaltar que os estudos buscaram maximizar os investimentos já realizados no prédio da Estação Rodoviária e aprimorar a segurança, o conforto, os serviços e a acessibilidade dos usuários.

A alteração de local envolveria a construção de um novo prédio, que demandaria custos acima do que a receita atual é capaz de suportar, bem como de soluções de transporte urbano e metropolitano para integração aos demais modais, como TRENURB e ônibus municipais e metropolitanos, que demonstram a posição estratégica da localização atual, de difícil replicação em outros pontos da cidade, que exigiriam modificações substanciais em toda a malha de transporte da cidade de Porto Alegre, para que haja o atendimento integral da cidade (acesso dos usuários da Zona Sul, por exemplo).

Além disso, o novo terminal careceria de obras viárias e de infraestrutura no entorno, a fim de comportar o novo fluxo na nova localidade, obras estas que tem o potencial de custos mais volumosos do que a própria construção do prédio.

De outra parte, importante informar que estão previstas obras que impactarão positivamente a mobilidade urbana no entorno da Estação.

Informamos, ainda, que já há inclusive a definição pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre – PMPA das diretrizes de licenciamento para a reforma proposta, bem como das medidas compensatórias



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

e/ou mitigatórias que poderão ser determinadas quando da realização do Estudo de Viabilidade Urbanístico – EVU.

Qualquer nova localização implicará longo processo de emissão de licenciamento, haja vista o previsto no Anexo 11.2 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre. Portanto, no momento a realização de importantes melhorias na Rodoviária atualmente existente se mostra a melhor opção para qualificar o quanto antes os serviços prestados ao cidadão.

A Rodoviária, por estes motivos, permanecerá no local atual.

Contribuição nº 4

O modelo de concessão deveria ser moderna, visando o futuro. Sendo assim, esse modelo deveria ser benéfico para o concessionário e não simplesmente a troca de 'proprietário'. Pensando nisso, acho que o edital deveria prever um novo local com uma nova edificação.

O novo local deveria ser MUITO próximo ao Aeroporto visando se tornar um hub de mobilidade, no local já constam rodovias instaladas (BR280 leste e freeway, BR116 e BR448) e Trensurb. Nesse local, faz com que seja de fato seja rodoviária do estado do RS e não de Porto Alegre. A proximidade com aeroporto faria com que o passageiro integre ônibus com o aeroporto, assim poderia despachar a mala em Santa Maria por exemplo e pega-la em Miami. Isso já ocorre em cidades pelo mundo.

Caso não se consiga um local próximo ao aeroporto, poderia ser um local no bairro Humaitá, fazendo uma ligação tipo shuttle com o Aeromovel. Poderia ser a linha existente ou prolongamento dela ou uma nova utilizando os veículos que município de Canoas comprou e desistiu e serão sucateados. O Terreno da RFFSA, hoje com a Rumo Logística seria uma ótima opção também.

Além disso, o sistema todo seria mais eficiente, não se perderia tempo entrando e saindo de Porto Alegre para ir de Santa Maria para Litoral num caso de não haver ligação direta. Sem contar com melhora do fluxo local na Av. Castelo Branco.

O local antigo poderia ser vendido ao privado ou construído o centro administrativo do município de Porto Alegre que o governo atual tem interesse.

Obrigado,



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos as contribuições.

Quanto à alteração de local da Estação Rodoviária, importante ressaltar que os estudos buscaram maximizar os investimentos já realizados no prédio da Estação Rodoviária e aprimorar a segurança, o conforto, os serviços e a acessibilidade dos usuários.

A alteração de local envolveria a construção de um novo prédio, que demandaria custos acima do que a receita atual é capaz de suportar, bem como de soluções de transporte urbano e metropolitano para integração aos demais modais, como TRENURB e ônibus municipais e metropolitanos, que demonstram a posição estratégica da localização atual, de difícil replicação em outros pontos da cidade, que exigiriam modificações substanciais em toda a malha de transporte da cidade de Porto Alegre, para que haja o atendimento integral da cidade (acesso dos usuários da Zona Sul, por exemplo).

Além disso, o novo terminal careceria de obras viárias e de infraestrutura no entorno, a fim de comportar o novo fluxo na nova localidade, obras estas que tem o potencial de custos mais volumosos do que a própria construção do prédio.

De outra parte, importante informar que estão previstas obras que impactarão positivamente a mobilidade urbana no entorno da Estação.

Informamos, ainda, que já há inclusive a definição pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre – PMPA das diretrizes de licenciamento para a reforma proposta, bem como das medidas compensatórias e/ou mitigatórias que poderão ser determinadas quando da realização do Estudo de Viabilidade Urbanístico – EVU.

Qualquer nova localização implicará longo processo de emissão de licenciamento, haja vista o previsto no Anexo 11.2 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre. Portanto, no momento a realização de importantes melhorias na Rodoviária atualmente existente se mostra a melhor opção para qualificar o quanto antes os serviços prestados ao cidadão.

A Rodoviária, por estes motivos, permanecerá no local atual.

Contribuição nº 5

Boa tarde, uma ideia seria descomprimir a Rodoviária atual e construir do lado da Freeway no sentido Centro / Bairro próximo a Coca-Cola na Assis Brasil o terreno é grande ou na súbida da



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Freeway que vai em direção a Cachoeirinha mas no sentido Bairro / Centro do lado direito tem um terreno enorme, e descomprimir o Centro de Porto Alegre e colocar os ônibus na Rodoviária atual.

Ou fazer pequenas rodoviárias dentro da cidade, para que não fique muito congestionada a Freeway é a Castelo Branco em dias de muito movimento, como existe em Buenos Aires na Argentina. Obrigado

Resposta

Agradecemos as contribuições.

Quanto à alteração de local da Estação Rodoviária, importante ressaltar que os estudos buscaram maximizar os investimentos já realizados no prédio da Estação Rodoviária e aprimorar a segurança, o conforto, os serviços e a acessibilidade dos usuários.

A alteração de local envolveria a construção de um novo prédio, que demandaria custos acima do que a receita atual é capaz de suportar, bem como de soluções de transporte urbano e metropolitano para integração aos demais modais, como TRENURB e ônibus municipais e metropolitanos, que demonstram a posição estratégica da localização atual, de difícil replicação em outros pontos da cidade, que exigiriam modificações substanciais em toda a malha de transporte da cidade de Porto Alegre, para que haja o atendimento integral da cidade (acesso dos usuários da Zona Sul, por exemplo).

Além disso, o novo terminal careceria de obras viárias e de infraestrutura no entorno, a fim de comportar o novo fluxo na nova localidade, obras estas que tem o potencial de custos mais volumosos do que a própria construção do prédio.

De outra parte, importante informar que estão previstas obras que impactarão positivamente a mobilidade urbana no entorno da Estação.

Informamos, ainda, que já há inclusive a definição pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre – PMPA das diretrizes de licenciamento para a reforma proposta, bem como das medidas compensatórias e/ou mitigatórias que poderão ser determinadas quando da realização do Estudo de Viabilidade Urbanístico – EVU.

Qualquer nova localização implicará longo processo de emissão de licenciamento, haja vista o previsto no Anexo 11.2 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre. Portanto, no momento a realização de importantes melhorias na Rodoviária atualmente existente se mostra a melhor opção para qualificar o quanto antes os serviços prestados ao cidadão.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

A Rodoviária, por estes motivos, permanecerá no local atual.

Contribuição nº 6

Prezados,

Venho por meio deste expressar minha opinião a respeito da Estação Rodoviária de Porto Alegre.

Estão perdendo a oportunidade de construir uma nova e moderna Estação Rodoviária em nosso município. O atual terminal não possui espaço físico para crescimento pois está sufocado por avenidas por todos os lados, não possuindo sequer um estacionamento para os ônibus aguardarem seu horário para estacionarem nas plataformas de embarque. Solicito aos envolvidos conhecerem o Terminal Tietê (Principal estação Rodoviária da cidade de São Paulo), o Terminal Rodoviário de Curitiba e o Terminal Rita Maria (Florianópolis) pra terem uma ideia de como estas estações são funcionais, ao contrário da nossa que está em um gargalo. O Terminal 2 do Aeroporto será desativado. Poderia servir de embarque alternativo para as empresas que atendem o Aeroporto. Fora os espaços livres que a Free-Way oferece para uma novo terminal.

Att,

Resposta

Agradecemos as contribuições.

Quanto à alteração de local da Estação Rodoviária, importante ressaltar que os estudos buscaram maximizar os investimentos já realizados no prédio da Estação Rodoviária e aprimorar a segurança, o conforto, os serviços e a acessibilidade dos usuários.

A alteração de local envolveria a construção de um novo prédio, que demandaria custos acima do que a receita atual é capaz de suportar, bem como de soluções de transporte urbano e metropolitano para integração aos demais modais, como TRENURB e ônibus municipais e metropolitanos, que demonstram a posição estratégica da localização atual, de difícil replicação em outros pontos da cidade, que exigiriam modificações substanciais em toda a malha de transporte da cidade de Porto Alegre, para que haja o atendimento integral da cidade (acesso dos usuários da Zona Sul, por exemplo).

Além disso, o novo terminal careceria de obras viárias e de infraestrutura no entorno, a fim de comportar o novo fluxo na nova localidade, obras estas que tem o potencial de custos mais volumosos do que a própria construção do prédio.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

De outra parte, importante informar que estão previstas obras que impactarão positivamente a mobilidade urbana no entorno da Estação.

Informamos, ainda, que já há inclusive a definição pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre – PMPA das diretrizes de licenciamento para a reforma proposta, bem como das medidas compensatórias e/ou mitigatórias que poderão ser determinadas quando da realização do Estudo de Viabilidade Urbanístico – EVU.

Qualquer nova localização implicará longo processo de emissão de licenciamento, haja vista o previsto no Anexo 11.2 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre. Portanto, no momento a realização de importantes melhorias na Rodoviária atualmente existente se mostra a melhor opção para qualificar o quanto antes os serviços prestados ao cidadão.

A Rodoviária, por estes motivos, permanecerá no local atual.

Contribuição nº 7

Boa tarde

Analisando o que se tem proposto para a nova concessão da rodoviária de porto alegre, eu sugiro alguns pontos:

- Mover a mesma para outro local (a área do antigo terminal do aeroporto seria ideal). Caso não seja possível, seguir as sugestões abaixo:
- Realizar mudança drástica nas vias da região. Ônibus urbanos que vem da Osvaldo Aranha deveriam vir dentro de um corredor de ônibus sem concorrer com os demais veículos. O canteiro central na frente da Rodoviaria atenderia perfeitamente uma parada de ônibus.
- Os veículos que vem pelo túnel em direção a castelo branco e a avenida mauá também devem ter via "livre", sem dividir espaço com ônibus e outros veículos que desejam acessar a área de embarque e desembarque.
- falando em ponto de embarque e desembarque, também deve ser pensado uma forma de se facilitar o acesso para taxis e veículos particulares. Hoje é muito confuso.

Era isso.

Grato.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos as contribuições.

Quanto à alteração de local da Estação Rodoviária, importante ressaltar que os estudos buscaram maximizar os investimentos já realizados no prédio da Estação Rodoviária e aprimorar a segurança, o conforto, os serviços e a acessibilidade dos usuários.

A alteração de local envolveria a construção de um novo prédio, que demandaria custos acima do que a receita atual é capaz de suportar, bem como de soluções de transporte urbano e metropolitano para integração aos demais modais, como TRENURB e ônibus municipais e metropolitanos, que demonstram a posição estratégica da localização atual, de difícil replicação em outros pontos da cidade, que exigiriam modificações substanciais em toda a malha de transporte da cidade de Porto Alegre, para que haja o atendimento integral da cidade (acesso dos usuários da Zona Sul, por exemplo).

Além disso, o novo terminal careceria de obras viárias e de infraestrutura no entorno, a fim de comportar o novo fluxo na nova localidade, obras estas que tem o potencial de custos mais volumosos do que a própria construção do prédio.

De outra parte, importante informar que estão previstas obras que impactarão positivamente a mobilidade urbana no entorno da Estação.

Informamos, ainda, que já há inclusive a definição pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre – PMPA das diretrizes de licenciamento para a reforma proposta, bem como das medidas compensatórias e/ou mitigatórias que poderão ser determinadas quando da realização do Estudo de Viabilidade Urbanístico – EVU.

Qualquer nova localização implicará longo processo de emissão de licenciamento, haja vista o previsto no Anexo 11.2 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre. Portanto, no momento a realização de importantes melhorias na Rodoviária atualmente existente se mostra a melhor opção para qualificar o quanto antes os serviços prestados ao cidadão.

A Rodoviária, por estes motivos, permanecerá no local atual.

Contribuição nº 60

Indicar na descrição que se trata da concessão da gestão, operação e manutenção de uma Nova Estação Rodoviária para a cidade de Porto Alegre, a ser construída pelo proponente para a cidade



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

de Porto Alegre, a ser construída pelo Proponente em terreno de particular localizado na região que o Plano Diretor (PDDUA) identifica como o Quarto Distrito.

Indicar que a Nova Estação Rodoviária deverá distribuir pelo menos 85 boxes entre embarque e desembarque e estar integrada com área comercial, praça de alimentação e estacionamento para um fluxo de 6 milhões de usuários/ano.

Ajustar: (a) a outorga fixa mínima e a outorga variável; (b) o prazo de implantação e o prazo de concessão a partir da implantação da construção.

JUSTIFICATIVA

1. A rodoviária intermunicipal é o ponto de chegada e partida da principal modalidade de movimentação coletiva de pessoas no território nacional. E a Rodoviária de Porto Alegre ainda agrega as linhas interestaduais e internacionais.

2. Ao abrir a consulta pública para debater a licitação que propõe a manutenção da Estação Rodoviária de Porto Alegre sob os limites que o atual local já oferece no Largo Vespasiano Júlio Veppo, Centro Histórico, a Administração adota comportamento não aderente ao princípio da construção conjunta da melhor solução. E resumidamente busca ratificar uma determinação para, nos próximos 25 anos, senão nos próximos 50 anos (pela previsão da prorrogação do contrato) impor limitado, senão insuficiente serviço público aos exigentes usuários da capital do Estado do Rio Grande do Sul, detentores do melhor IDH – Índice de Desenvolvimento Humano – dentre as metrópoles brasileiras.

3. Tal como redigida a proposta de Edital, a Consulta Pública não funcionará para obter a colaboração e a contribuição da sociedade. Servirá para precipitar uma não escolha, mantendo o serviço no local existente independentemente das deficiências que nele já se apresentam, sem superar a inadequação técnica de um equipamento que se encontra em um ambiente urbanisticamente saturado, poluído e com entorno degradado, características presentes no Largo Vespasiano Júlio Veppo.

4. As construções antigas necessitar]ao vir superadas à base de investimentos de grande monta previstos no Edital (R\$ 66,7 milhões), sem superar permanentes gastos com manutenção de estruturas depreciadas.

5. Os limites do espaço confinado do Largo Vespasiano Júlio Veppo determina o baixo grau de flexibilidade e limitação para outras atividades econômicas que uma rodoviária é capaz de atrair e associar.

6. Outras características do Largo Vespasiano Júlio Veppo justificam um distanciamento dos usuários com o modal de transporte.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

7. A área do entorno decadente que veio se consolidando desfavorável e degradado vem pressionando as autoridades públicas de segurança. O sucesso módio das intervenções vem contribuindo para a sensação de insatisfação.

8. O acesso encontra o “gargalo” do túnel da Conceição disputando o trânsito urbano de chegada ao Centro Histórico, causando o imprevisível tempo que o usuário necessitará para chegar ao local de embarque.

9. Para aqueles que estão embarcados o caso único pela Av. Castelo Branco faz comum a “perda de mais de hora” para vencer o primeiro trecho na saída de Porto Alegre e o último trecho na chegada a Porto Alegre.

10. As garagens dos operadores de linhas de transporte estão no Quarto Distrito, próximos aos eixos das ruas Dona Teodora e Frederico Mentz, exigindo um fluxo de veículos vazios no trecho de ida e de volta, exigindo um fluxo de veículos vazios no trecho de ida e de volta até o Centro Histórico, contribuindo para sobrecarregar o trânsito urbano nas Avenidas Voluntários da Pátria, Frederico Mentz e Farrapos.

11. Todo esse fluxo afeta desfavoravelmente a saúde pública, fazendo do Largo Vespasiano Júlio Veppo o local de maior concentração de poluição de ar da atmosfera da cidade de Porto Alegre, atraindo riscos à saúde pública (estudos médicos já quantificaram a poluição do ar que as pessoas respiram nos grandes centros urbanos como das maiores causas de doença, tratamento de saúde e de morte da população).

12. A contribuição ora oferecida busca chamar a atenção para a oportunidade da Administração tratar da concessão do serviço público que impactará as pessoas e a cidade de Porto Alegre por décadas, de maneira a promover a integração da Nova Estação Rodoviária de Porto Alegre ao urbanismo do Quarto Distrito, espaço que possui melhores aptidões para receber o fluxo de veículos e de pessoas, pela proximidade com a Nova Ponte do Guaíba, pela integração com a Terceira Perimetral, além da capacidade da Nova Rodoviária funcionar como elemento propulsor do desenvolvimento urbano do Quarto Distrito.

13. Os Estudos desenvolvidos para exercer a presente contribuição representam a convergência de aspectos técnicos que justificam uma Rodoviária intermunicipal, interestadual e internacional não mais no Largo Vespasiano Júlio Veppo, mas em outro local da geografia da Cidade. E a técnica respondeu que esse local reside no Quarto Distrito da Capital espaço urbano capaz de oferecer fundamentos, soluções sócio ambientais e trazer predicados capazes de convencer ser o melhor local para o usuário receber o serviço público.

14. Evitar a licitação restrita ao local existente superará lacuna desfavorável para a Cidade de Porto Alegre, para a população, para os Operadores e para os usuários da principal modalidade de



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

movimentação coletiva de pessoas no território nacional. Exigir que o serviço público seja desenvolvido no equipamento público atual não responde satisfatoriamente aos requisitos de oportunidade, conveniência e juízo discricionário da Administração.

15. A manifestação é por ora desenvolvida sob o conceito de ser impróprio para a Administração renunciar a aspectos técnicos e de pertinência abordados no Estudo, enquanto capazes de representar uma determinada região do Quarto Distrito como mais apta para receber a população, os operadores de transporte e os usuários do serviço público.

16. Várias das questões que são apresentadas para análise, assim como a visão prospectiva associada aos meios de mobilidade urbana existentes e projetados faz útil a leitura do Estudo técnico em anexo, para compreensão dos elementos que permitem alcançar a conclusão técnica da melhor localização da Nova Rodoviária de Porto Alegre. A leitura é pois recomendada.

17. A Administração trilhará bom caminho se utilizar o Estudo como embasamento para o processo decisório de formulação do Edital. E apreendidos os predicados da região indicada, afastará o equívoco de conduzir o procedimento licitatório sob o juízo discricionário de impor a permanência de um equipamento público que já oferece limitações e imperfeições no funcionamento. E que prospectivamente oferecerá o agravamento dessas limitações, repercutindo na gestão, operação, manutenção, e na baixa capacidade de alcançar melhoria para atender os usuários no já saturado e desfavorável Largo Vespasiano Júlio Veppo.

18. O Estudo revelou elevado grau de convergência em termos de direcionamento e indicação de aprimoramentos de modelo e boas práticas para superar os obstáculos da expansão do acesso e convívio dos usuários, com base na maior eficiência da localização da Nova Rodoviária, propondo equacionar os acessos, a segurança, e o desenvolvimento do Quarto Distrito.

19. A nova localização é capaz de mitigar desconfortos, quando comparado com a mobilidade oferecida pelo Largo Vespasiano Júlio Veppo. Evitar a disputa do acesso ao Centro Histórico pela Av. Castelo Branco auxilia o conjunto da mobilidade da Cidade.

20. A melhoria no fluxo dos ônibus será significativa. A proximidade com as garagens dos principais operadores fará com que a chegada e partida evite a circulação de ônibus vazio pela Av. Voluntários da Pátria, Frederico Mentz e pela Av. Farrapos reduzindo contribuição para o trânsito “pesado” e a poluição do ar ambiente.

21. Os Estudos desenvolvidos foram expeditos, mas de considerável conteúdo técnico a justificar a viabilidade técnica da Rodoviária de Porto Alegre se localizar na especificada região do Quarto Distrito da Capital, localizada nas proximidades da rua Dona Teodora, Quarto Distrito, aquela que através da NOVA PONTE DO GUAÍBA receberá o fluxo dos ônibus intermunicipais e interestaduais que transitam pela BR 290, BR 386, BR 101, BR 448.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

22. A empresa AREA 51 juntamente com a contribuição representa a manifestação de interesse privado de aplicar uma área com 48 mil m² contíguos, com frente para a Rua Dona Teodora, A.J. Renner e Travessa Venezuela, localizado na região que o Estudo representou com maior aptidão para a instalação da NOVA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA. Além de comportar as solicitações formuladas na minuta do Edital, estudos outros indicaram que o espaço físico permitirá desenvolver a nova construção voltada para a comodidade no embarque e desembarque dos usuários, maior área para comércio e serviços, mil vagas de estacionamento, hotelaria e um terminal para operar cargas e encomendas.

23. Acrescenta-se que associado ao Estudo foram consultadas várias entidades da cidade de Porto Alegre, as quais manifestaram adesão à ideia de não ver tornado definitiva a permanência da atual rodoviária de Porto Alegre. E as qualidades da proposição da Cidade ter uma NOVA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA atraiu o interesse de investidores associar empreendimentos.

24. Acreditando que o assunto merecerá avaliação pela Comissão Permanente de Licitação requer venha apreciada, encaminhada para a análise da Secretaria de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul para também vir tecnicamente amparada em manifestação pelo DAER/RS, através do Senhor Diretor Geral do Departamento Autônomo de Estradadas de Rodagens, bem como oportuno diálogo com a secretaria de Planejamento do Município de Porto Alegre.

25. Diálogos exercidos ventilara, ainda, a oportunidade do Município avaliar o equipamento instalado no Largo Vespasiano Júlio Veppo para viabilizar um terminal de transporte metropolitano capaz de oferecer nova leitura/relocação para alguns dos terminais que se encontram implantados no interior do Centro Histórico.

Porto Alegre, 01 de maio de 2019.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Quanto à outorga fixa e variável, os valores têm por base estudos técnicos que, com base em contribuições da consulta pública, foram revisados para atender necessidade de obras de melhoria na mobilidade urbana do entorno e ajustes na previsão de demanda de usuários ao longo do prazo da concessão.

De outra parte, estão previstas obras que impactarão positivamente a mobilidade urbana do entorno da Estação.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Quanto à alteração de local da Estação Rodoviária, importante ressaltar que os estudos buscaram maximizar os investimentos já realizados no prédio da Estação Rodoviária e aprimorar a segurança, o conforto, os serviços e a acessibilidade dos usuários.

A alteração de local envolveria a construção de um novo prédio, que demandaria custos acima do que a receita atual é capaz de suportar, bem como de soluções de transporte urbano e metropolitano para integração aos demais modais, como TRENSURB e ônibus municipais e metropolitanos, que demonstram a posição estratégica da localização atual, de difícil replicação em outros pontos da cidade, que exigiriam modificações substanciais em toda a malha de transporte da cidade de Porto Alegre, para que haja o atendimento integral da cidade (acesso dos usuários da Zona Sul, por exemplo).

Além disso, o novo terminal careceria de obras viárias e de infraestrutura no entorno, a fim de comportar o novo fluxo na nova localidade, obras estas que tem o potencial de custos mais volumosos do que a própria construção do prédio.

De outra parte, importante informar que estão previstas obras que impactarão positivamente a mobilidade urbana no entorno da Estação.

Informamos, ainda, que já há inclusive a definição pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre – PMPA das diretrizes de licenciamento para a reforma proposta, bem como das medidas compensatórias e/ou mitigatórias que poderão ser determinadas quando da realização do Estudo de Viabilidade Urbanístico – EVU.

Qualquer nova localização implicará longo processo de emissão de licenciamento, haja vista o previsto no Anexo 11.2 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre. Portanto, no momento a realização de importantes melhorias na Rodoviária atualmente existente se mostra a melhor opção para qualificar o quanto antes os serviços prestados ao cidadão.

A Rodoviária, por estes motivos, permanecerá no local atual.

Contribuição nº 88

Boa tarde,

Protocolamos hoje uma via física de dois documentos, com o Servidor Leonel Saldanha de Carvalho, na Diretoria do DAER.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Um trazendo as razões que justificam a apresentação da contribuição a representar a oportunidade e conveniência de vir transferida a operação da Rodoviária de Porto Alegre do atual local para a região próxima às ruas Dona Teodora e AJ Renner, no Quarto Distrito;

Outro trazendo o material técnico resultado de Estudo que foi produzido para justificar as qualidades do Quarto Distrito, e que oferece embasamento para a contribuição que foi proposta.

Ambos tratam de contribuição escrita para a consulta pública que se encontra aberta, para a licitação da Rodoviária de Porto Alegre.

E nos foi sugerido que encaminhássemos também por e mail.

Por conta de ambos os documentos acabam excedendo o limite de tamanho, estamos transmitindo em dois e mails.

Com o presente encaminhamos então o arquivo PDF com o material técnico que justifica a apresentação da contribuição.

O presente é o segundo e mail enviado por nós.

E complementa a contribuição apresentada no processo de Consulta Pública.

Sendo o que tínhamos para o momento, agradecemos antecipadamente se pudermos receber resposta confirmando o recebimento do presente e mail.

Atenciosamente

Resposta

Agradecemos as contribuições.

Quanto à alteração de local da Estação Rodoviária, importante ressaltar que os estudos buscaram maximizar os investimentos já realizados no prédio da Estação Rodoviária e aprimorar a segurança, o conforto, os serviços e a acessibilidade dos usuários.

A alteração de local envolveria a construção de um novo prédio, que demandaria custos acima do que a receita atual é capaz de suportar, bem como de soluções de transporte urbano e metropolitano para integração aos demais modais, como TRENURB e ônibus municipais e metropolitanos, que demonstram a posição estratégica da localização atual, de difícil replicação em outros pontos da cidade, que exigiriam modificações substanciais em toda a malha de transporte da cidade de Porto Alegre, para que haja o atendimento integral da cidade (acesso dos usuários da Zona Sul, por exemplo).



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Além disso, o novo terminal careceria de obras viárias e de infraestrutura no entorno, a fim de comportar o novo fluxo na nova localidade, obras estas que tem o potencial de custos mais volumosos do que a própria construção do prédio.

De outra parte, importante informar que estão previstas obras que impactarão positivamente a mobilidade urbana no entorno da Estação.

Informamos, ainda, que já há inclusive a definição pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre – PMPA das diretrizes de licenciamento para a reforma proposta, bem como das medidas compensatórias e/ou mitigatórias que poderão ser determinadas quando da realização do Estudo de Viabilidade Urbanístico – EVU.

Qualquer nova localização implicará longo processo de emissão de licenciamento, haja vista o previsto no Anexo 11.2 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre. Portanto, no momento a realização de importantes melhorias na Rodoviária atualmente existente se mostra a melhor opção para qualificar o quanto antes os serviços prestados ao cidadão.

A Rodoviária, por estes motivos, permanecerá no local atual.

Contribuição nº 90

Bom dia!

Aproveito a oportunidade para sugerir mudanças o problema requer.

Precisamos urgentemente de uma nova licitação. Não é possível que o mesmo grupo explore o serviço indefinidamente...

A rodoviária que aí está é ultrapassada. Uma vergonha em todos os sentidos. Inadmissível que uma capital como a nossa tenha uma rodoviária dessas...

A logística é confusa e precária. Não comporta o movimento.

A rodoviária deveria estar localizada em outra área, perto do aeroporto. Ser fechada e climatizada. Com disponibilização de carrinhos para os passageiros. Pode ter carregador para quem quiser contratar, mas os carrinhos precisam ser obrigatórios.

Os exploradores dos espaços comerciais vão ter que adequar. Não é possível que se privem milhares de usuários de um serviço melhor em nome de meia-dúzia de concessionários comerciais...



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

É preciso sangue novo para essa concessão. A população merece algo melhor. O RGS precisa deixar de ser uma província subserviente à interesses menores. Vide a rodoviária de Florianópolis... Por favor!! Não precisa muito para se fazer algo melhor e mais moderno.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

(G). DIVERSOS

Contribuição nº 15

As pessoas que circulam no referido local são pobres, humildes, é preciso acabar com a exploração dos comerciantes que cobram dez reais por uma latinha de refrigerante que custa três reais em qualquer boteco, CADÊ AS AUTORIDADES E NOSSOS REPRESENTANTES que não vêem isso, eles não usam os serviços da rodoviária, devem estar no aeroporto.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os preços praticados nos estabelecimentos comerciais privados não são objeto de regulação pelo Poder Público, conforme determina o art. 1º, IV, da Constituição Federal, e arts. 2º, III, e 3º, III, da Lei Federal 13.874, de 20 de setembro de 2019.

Esclarecemos que o serviço público vinculado à Estação Rodoviária diz respeito ao transporte coletivo de passageiros intermunicipal, em nada se confundindo com o comércio de produtos e serviços realizados nas áreas comerciais.

Contribuição nº 25

Ok.... mas quero saber se vão acabar com a exploração dos pobres por parte dos comerciantes gananciosos da Rodoviária que cobram preços absurdos...só isto...

Obrigado pela atenção.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Os preços praticados nos estabelecimentos comerciais privados não são objeto de regulação pelo Poder Público, conforme determina o art. 1º, IV, da Constituição Federal, e arts. 2º, III, e 3º, III, da Lei Federal 13.874, de 20 de setembro de 2019.

Esclarecemos que o serviço público vinculado à Estação Rodoviária diz respeito ao transporte coletivo de passageiros intermunicipal, em nada se confundindo com o comércio de produtos e serviços realizados nas áreas comerciais.

Contribuição nº 26

Prezados,

Solicito acesso ao Edital referente à CONSULTA PÚBLICA - CONCESSÃO DA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE PORTO ALEGRE-ERPA.

Objeto: estudo de viabilidade da concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre - ERPA

Atenciosamente,

Resposta

A minuta do edital referente à concessão da gestão, operação, manutenção e melhoria da Estação Rodoviária de Porto Alegre pode ser acessado no seguinte endereço: <https://www.daer.rs.gov.br/consulta-publica-estacao-rodoviaria-de-porto-alegre>

Contribuição nº 27

Boa tarde, onde visualizo o Edital?

Att.

Resposta

A minuta do edital referente à concessão da gestão, operação, manutenção e melhoria da Estação Rodoviária de Porto Alegre pode ser acessado no seguinte endereço: <https://www.daer.rs.gov.br/consulta-publica-estacao-rodoviaria-de-porto-alegre>



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 41

Entende-se que a venda de passagens atualmente, além de ser presencialmente, pode ser através de site na internet e por meio de aplicativos mobile, sendo assim, sugerimos alterar a terminologia “site na internet” para “ambientes digitais”, em que abrangeria todos os sistemas de vendas de passagens

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Para evitar a limitação dos possíveis arranjos de comercialização eletrônica de passagens, entendemos pertinente promover a alteração sugerida.

A sugestão será acatada

Contribuição nº 42

Considerando as vendas de passagens intermunicipais através de ambientes digitais, entendemos que os custos referentes a estas operações sejam de comum acordo entre a Concessionária e os Operadores:

“18.5.2. Na venda de passagens intermunicipais através de ambientes digitais, os custos desta operação deverão respeitar os acordos comerciais firmados entre a CONCESSIONÁRIA, os responsáveis pelos ambientes digitais e OPERADORES;”

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A estrutura de custos das vendas eletrônicas previstas na Minuta de Contrato reflete a disciplina conferida pela Resolução nº 6.410/2017 do Conselho de Tráfego do DAER/RS, que visa, dentre outros elementos, assegurar a sustentabilidade financeira da estação rodoviária.

Contribuição nº 54

Como condição dos pisos nos sanitários públicos, sugerimos que além do material ser de granito, também deverá ser algum outro material de alta resistência, portanto:

“- Devido ao alto tráfego de USUÁRIOS e à necessidade constante de limpeza, os pisos deverão ser de granito ou outro material de alta resistência.”



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A sugestão já está contemplada nos investimentos previstos.

Contribuição nº 55

Verificamos que há uma área destinada à parada de táxis e veículos particulares que buscam passageiros no Terminal, pergunta-se: Existe cooperativa de táxi exclusiva do terminal, ou qualquer táxi pode buscar passageiros no terminal?

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Esclarecemos que o serviço de transporte individual de passageiros é de competência e fiscalização municipal, regulado pela EPTC, inclusive quanto à distribuição dos chamados “pontos fixo”. Por este motivo, não é possível estabelecer neste contrato obrigações quanto ao tema. O que se prevê, contudo, é a reordenação da área de acesso à Estação Rodoviária, buscando assegurar maior organização e facilidades aos usuários.

Contribuição nº 64

1 - Para o combate de transporte rodoviário clandestino e contra ocorrência de inúmeros embarques em diversos pontos fora do terminal, que está em desacordo com os fins para os quais o terminal foi construído, o que leva ao desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, sugerimos que seja inserido uma cláusula no contrato conforme texto abaixo:

“O Terminal Rodoviário, bem público, objeto desta CONCORRÊNCIA, de propriedade do Estado do Rio Grande do Sul, onde deverão ocorrer todos os embarques e desembarques de passageiros. O TERMINAL está localizado na capital do Estado do Rio Grande do Sul, que é o único ponto autorizado de embarque e desembarque de passageiros das linhas intermunicipais, internacionais, metropolitanas e distritais, operacionalizado com veículos tipo rodoviário.”

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A Lei Estadual nº 14.834/2016 assegura em seu art. 39, §1º, que a estação rodoviária e seus eventuais pontos de parada adicionais serão os pontos de parada obrigatórios para o transporte



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

coletivo intermunicipal de longo curso, sendo que esta é uma das Leis de Regência já indicada no preâmbulo do Edital e da Minuta do Contrato. Portanto, se faz desnecessário repetir seus dispositivos. Por outro lado, os transportes metropolitanos e distritais não estão inseridos no Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Logo Curso, afinal são integrantes ou do serviço de transporte metropolitano ou do serviço de transporte municipal.

Por este motivo, não se entende pertinente a inserção da cláusula recomendada.

Contribuições nº 84

Senhor@s,

Estas sugestões buscam reúnem considerações absolutamente exploratórias. Especialmente, tendo em vista o enfrentamento do volume de 3,7 mil laudas em 30 dias, mesmo que o cidadão não tivesse mais nada para fazer. Em vista a tal moldura, anuncia-se um formato heterodoxo para a confecção das sugestões, com descrição e análise simultâneas, numa adaptação forçada à consulta pública apresentada, legalmente, dedicada à participação social. Além disso, as considerações a seguir cobrem 347 páginas da documentação disponibilizada no sítio do DAER para os dois processos de concessão de rodovias, concentrando-se nos Anexos 01 e 08, intitulados de “Estudo de Demanda” e “Estudo de Viabilidade”, enquanto partes dos dois trabalhos aqui analisados, direta e indiretamente. Tais partes foram escolhidas em vista à relevância que trazem, especificamente, quanto aos porquês de algumas escolhas realizadas, em vista à decisão estratégica de viabilizar investimentos a partir de concessão pública. Isto é, a leitura indica que ambas as rodovias receberam o mesmo tratamento metodológico e apontam para as mesmas conclusões, possibilitando a abordagem definida.

Assim, em vista à fase de consulta pública, contexto geral e específico, descrição limitada de dados e análise são tratados interrelacionalmente, no interior de um mesmo item.

Contexto e Análise, gerais e específicos

Os documentos analisados foram confeccionados por um consórcio de empresas formado por KPMG; Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques (advocacia); e Plano Engenharia. Este processo não apresenta documentação quanto aos antecedentes do trabalho em análise. Porém, foi possível averiguar especialmente, que o processo administrativo teve início em 2015; que o estudo fora realizado no decorrer do ano de 2017; para implementação em 2018; mas não os porquês desse alongamento temporal. Presume-se que tais explicações estejam no campo político, não constituindo objeto imediato aqui abordado.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

O trabalho do consórcio de consultorias parece estruturado em formato de “projeto de investimento” (metodologia), provavelmente (suspeita-se), em obediência ao termo de referência do processo licitatório de seleção (Expediente Administrativo nº 1430-1300/15-1), e seguramente, em vista ao decreto regulamentar de 2017. O conjunto não constrói tal justificativa, e nem teria como. Mesmo porque, seria mais adequado aplicar alguma metodologia referenciada em “análise de impacto regulatório” (AIR), por sua plena aderência à normatividade científica e reconhecimento internacional. Aderência frente ao contexto maior analisado, este sim relevante à obtenção de resultados desejáveis. Caso a regulamentação fosse descentralizada a uma agência reguladora, tal erro dificilmente ocorreria, além de prover atualização constante às normas. Como primeira sugestão, a investigação dos porquês do caminho tomado poderia significar em importante aprendizado e correção de rumo.

Em termos diagnósticos à escolha metodológica acima, provavelmente, tal dissonância fora possibilitada por disfunções burocráticas, potencializada pelo formalismo, um traço cultural propício à inércia burocrática. Ou seja, a preferência por rotinas pré-estabelecidas acionadas independentemente do problema concreto e seu contexto, ao que redundava em aversão a mudanças. Desse modo, a consecução de novos projetos segue limitada pelo histórico das práticas e conhecimentos, neste caso concreto, do ente responsável pela formulação da política pública. Ademais, uma inadequação metodológica (falta de AIR) especialmente possível antes da alteração da Lei de Introdução das Normas do Direito Brasileiro e da Lei de Desburocratização, já que ambas viriam apenas em 2018. Portanto, promulgadas após as formalizações em apreço, seja do trabalho da consultoria, seja do decreto regulamentar. Até então, os deveres de justificar extensiva e substancialmente (AIR), e o de simplificar os procedimentos correlatos configuravam boas práticas tão somente, sujeitas a muitas resistências à mudança necessária para um melhor atendimento aos desenvolvimentos ulteriores da ciência, mas também de diversas agências multilaterais. Porém, desde então, seja a partir do art. 2º do Decreto regulamentar, “[...] no que não contrariar a legislação federal [...]”, seja por constituírem normas cogentes, haveria nova possibilidade para a renovação legal, a partir de recomendações científicas. O marco legal federal poderia então ser seguido. Caso contrário, não aproveitada a chance de reparo/aprimoramento, consubstanciar-se-ia uma nova fonte de risco. Ao que se sugere o enxugamento consistente da documentação, especialmente do contrato e do edital.

O estudo parece excessivamente preso quanto à necessidade de provar a superioridade dos modelos de concessão (capital privado) vis-à-vis de obra pública (capital público), como se houvesse alguma possibilidade de escolha, ao que desenha inadvertidamente um ambiente de relativa instabilidade política quanto às alternativas potencialmente acionadas pelo nível superior da administração, conforme definido em processo democrático. Algo que pode haver transbordado da



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

definição estratégica, intrinsecamente política, para atrapalhar a técnica/tática/método. Isto é, a rigor, decisões políticas caberiam ao plano estratégico; decisões quanto ao meio de prover eficácia à estratégia caberiam ao plano tático. Confundi-los significa criar toda uma fonte de instabilidade ao cálculo econômico, para reafirmar, mais à frente, que o estado estaria enfrentando sérios problemas fiscais e desconfiança crescente por parte do particular, que não estaria ansioso para fornecer bens e serviços ao setor público, ao que viria cobrando um valor o mais alto possível devido ao risco associado. Mas isso não aparece no cálculo da TIR, tornando-se letra morta. A princípio, toda uma construção estatístico-financeira desnecessária e improdutiva frente à decisão estratégica de financiar estes serviços públicos por meio de concessão pública. Ao plano tático, restaria precificar tais problemas operacionais (sugestão).

Ainda no plano estratégico, uma rápida pesquisa indicou que a atual Secretaria de Logística e Transportes estaria dando continuidade ao trabalho iniciado pela Secretaria do Planejamento, Mobilidade e Desenvolvimento Regional, com primeiros registros formais em 2015, quando da abertura de processo licitatório para a contratação de consultoria, visando à modelagem do programa. Confirmadas tais suspeitas, saltaria aos olhos o fato, a ser investigado, de ainda estar-se no estágio aqui apresentado, após 4 a 5 anos. Por outro lado, em tese, a estratégia da nova administração vem facilitar a obtenção de resultados mais satisfatórios, mesmo que limitado ao aprendizado que, paradoxalmente, já permitiria vislumbrar outros complicadores, estes relacionados à manutenção e atualidade da inteligência organizacional, quanto à base de informações e métodos. Assim, minimamente, tratar-se-ia de readequação à realidade renovada (isso voltará a ser abordado).

O estudo realmente denota que o ambiente político da administração pode haver criado sérios constrangimentos e indefinições ao produto final da consultoria, especialmente quando lido em conjunto à Lei das concessões rodoviárias e seu decreto regulamentar. Nesse sentido, a estrutura institucional, considerada pelo formulador da política para sua implementação, parece haver sofrido o esgarçamento mais profundo, com trechos do trabalho sem especificação da “Entidade Reguladora”, ou ainda, apontando que o DAER ou outros órgãos pudessem exercer simultaneamente a regulação do contrato de concessão. Algo que reduziria significativamente a segurança jurídica para o cálculo econômico, já que não parametriza, além de acirrar, a disputa corporativista evidenciada. Complementarmente, o trabalho busca encaminhar e compensar essas possíveis pressões políticas a partir de demonstrações quanto ao excessivo sobreposição de competências no interior do marco legal ali delimitado, que de fato existem, mas que não explicam, mas qualificam tal inconstância. Certamente, um complicador oriundo do marco regulatório que, assim, mostra-se incompleto e equivocado, especialmente num tópico em que há pleno desenvolvimento científico e clareza conceitual quanto a esse tipo de divisão de tarefas, impedindo a dupla ou tripla atuação de algum



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

agente público em particular, causando sérios problemas de compliance e/ou de governança. Do mesmo modo que uma empresa segmenta tesouraria e contabilidade; o judiciário, quem acusa de quem julga; e a Administração, quem executa de quem controla, numa concessão pública, uma mesma instituição não deveria restar encarregada de normatizar, autorizar, fiscalizar, gerenciar, julgar etc., e tudo ao mesmo tempo. Ainda mais quando constitui parte interessada no contrato: duas partes (signatárias), reguladas por uma terceira (não signatária) é tudo quanto uma relação clara e segura necessitaria. Senão, um nível de supremacia, atentando mesmo sobre direitos básicos, fora dos limites recomendáveis num Estado democrático de direito. Restando, conforme já ocorrido recentemente, a busca por mediação junto ao Poder Judiciário. Sugestão: começar por estabelecer a governança desejada a partir de boas práticas reconhecidas.

Parte da explicação, num juízo a esta missiva, passa pela timidez com que a Agergs vem abraçando sua autonomia legal vis-à-vis a complexidade de sua missão e as vantagens da descentralização regulatória, ainda longe do entendimento ou da efetividade requeridos pelas necessidades sociais. Paralelamente, os sucessivos governos não demonstraram muita desenvoltura, quanto às possibilidades da institucionalidade introduzida em 1997 no estado, justamente, em vista a exigências para o aporte de capitais em condições muito mais favoráveis. Passado esse período de não efetividade, o instrumento passou a ser visto como insuficiente em sua função original, de garantir segurança jurídica ao cálculo econômico. Sugestão: é ora de reestruturar as instituições para prover garantias aos particulares eventualmente interessados.

Assim, o marco regulatório precisaria sofrer reestruturação, consolidação e, acima de tudo, enxugamento. Todos a partir de filtros oriundos de normatividade científica hegemônica, tendo em vista proverem eficácia ao resultado das urnas. Afinal, dada uma escolha política, caberia às instituições viabilizá-la por meio de método científico válido. Um cuidado necessário à garantia de resultados. Mesmo porque, toda e qualquer administração resta permeada de vetos formais e informais, rent-seeking e suas corporações, conforme seguidamente diagnosticado classicamente, pelo menos, desde “Os Donos do Poder” de Raymundo Faoro. Talvez, uma explicação para a implementação tão arrastada, de 2015 até o dia de hoje. Tais diretrizes serão abordadas em meio às considerações finais deste documento.

Sem fugir ao debate metodológico, todavia, torna-se necessário suspender provisoriamente a inadequação do objeto e suas premissas à situação concreta que, conforme tratado acima, apontaria para outra tática mais indicada, uma AIR. O formato geral mínimo que compreenderia um projeto de investimento abordaria: (a) estudo de mercado, (b) tamanho e localização, (c) engenharia do projeto, (d) custos e receitas, (e) análise de investimentos, além de (f) avaliação social/ externalidades. Os Anexos analisados permitem tecer alguns comentários acerca de (a), (b), (d) e (e); a engenharia



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

deve ser mais bem analisada quanto à essencialidade das obras (especialmente as iniciais); sendo que o (f) sequer obteve espaço de análise específico junto ao objeto em consideração. Perceba-se que tal modelagem não passa por exame de funcionalidade econômica, publicidade, transparência ou participação social. Os problemas à implementação concreta da política tendem em reservar surpresas colossais. Mesmo assim, vamos analisar a metodologia empregada (um balão de ensaio).

Idealmente, um estudo de mercado (a) partiria de epistemologia em microeconomia, englobando, metodologicamente, oferta e demanda, incluindo a seleção de variáveis independentes (que explicam o comportamento da oferta e da demanda); suas respectivas curvas, tendo em vista demarcar seus trechos relevantes e elasticidades preço e renda; produtos substitutos e complementares; estruturas de mercado; análise da situação pretérita, atual e projeções. Dessa estruturação típica, derivar-se-ia o “Estudo de Demanda”. O próprio título prenuncia a forte incompletude ali encontrada, em relação ao mínimo necessário à consecução do item inicial a um projeto de investimento. Ademais, faltaria o histórico do serviço público (demografia, oferta, normatividades, conflitos etc.), tendo em vista investigar as imperfeições do mercado, e demonstrar os efeitos da proposta de modelagem (funcionalidade econômica). Mas o que mais pode causar desconfiança é a forma de apresentação dos dados. Assim, oferece a possibilidade para o leitor interessado descobrir e analisar um comparativo de preços (valor tarifário), antes e depois, por exemplo, mas não realiza análise específica; não há tipificação do bem público; nem em relação aos demais bens relevantes; nem a exposição da estrutura de mercado. Todo um conjunto de faltas analíticas que terminam por desaguar na determinação do PIB brasileiro como a variável independente da demanda, descartando o do RS ou o PIB do agrobusiness gaúcho ou outra questão demográfica qualquer, dada a caracterização formal, superficialmente realizada da área de influência das rodovias. Isso se deu após rápida análise de correlação estatística e elasticidade-renda da demanda, em conclusão duvidosa. Já que proveniente de uma descrição de dados em que o leitor tende a ficar com a seguinte dúvida: das duas uma, ou há erro de digitação, ou há erro de aplicação da conclusão (Ilustrativamente, ver Item 1.6.1.1 e Tabela 73 às páginas 79/80 do estudo ou páginas 81/82 do processo da RSC 287). Esse mesmo item ainda traz subversão da teoria econômica contemporânea, apontando para uma economia que cresce ininterruptamente a taxas próximas a 2,5% reais (ou ao menos de 2018 a 2047), desprezando a existência de ciclos econômicos (expansão, recessão e recuperação). Existem diversos estudos nacionais e internacionais sobre o viés da fase do ciclo econômico influenciando eventuais projeções equivocadas. A partir daí, fica difícil prover credibilidade às projeções decorrentes. De qualquer modo, ao final e ao cabo da leitura das 123 páginas (cada), fica-se com um amargo gosto, de que o usuário seria o agente menos considerado, embora guarde o papel de financiar a concessão por meio do pagamento de tarifas.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Quanto a “tamanho e localização” (b), a leitura parcial foi suficiente para notar a utilização de “gatilho”, vinculando as obras de ampliação ao volume de tráfego, enquanto mecanismo objetivo, determinante para a atividade de controle. Uma solução inteligente consagrada, havendo diversos estudos pregando a utilização de degraus tarifários, apenas após a conclusão da duplicação, a título de incentivo ao concessionário (Decreto 53.490/17: art. 36, II; art. 37). Por outro lado, questionar-se-ia a prescrição da construção de alguns equipamentos públicos, cuja necessidade deveria estar rigorosamente explicada, já que torna o serviço mais caro, e o fluxo de caixa mais curto (Decreto 53.490, art. 36, I), ao aumentar os custos das obras previstas no início do contrato. O exemplo mais imediato é a previsão de um prédio para a Agergs, cujos valores, caso mantido o dispêndio, também precisariam passar por uma revisão, dado o montante reservado (custo por metro quadrado). Tais custos, de benefícios pouco claros, no melhor dos casos, poderiam advir da notória incompreensão frente à atividade regulatória no Brasil. Assim, cada item de obra precisaria passar pelo crivo da eficiência, questionando-se a necessidade versus o retorno de cada gasto.

Em “Custos e receitas” (d) e “Análise de investimentos” (e) restariam os itens metodológicos analisados de melhor execução, terminando por recomendar (i) a impossibilidade de cobrança de outorga, bem como (ii) a técnica de fluxo de caixa e (iii) a TIR em vista ao controle do equilíbrio econômico-financeiro da concessão pública, dada à clareza e à maior facilidade e menor custo apresentados pelo método; há toda uma explicitação teórico-metodológica redundante e sólida, mas que termina por oferecer fórmulas específicas, bem ao gosto da administração pública. Um artifício que tende a causar rigidez indevida à regulação de contratos dessa natureza, podendo mostrar-se disfuncional; a matriz de risco possibilita entendimento ainda mais seguro, podendo ser mais bem discutida e equacionada em meio aos mecanismos de participação social, bem como ao processo de aprendizado da administração pública.

Feitas essas considerações superficiais, entendo que o risco do operador precisasse ser mais bem esvaziado (sugestão), e o quanto possível, uma vez que se trata de momento prévio à precificação da concessão. Uma fase de recrutamento de possíveis investidores, que empregam alguma lógica ligada ao conceito de custo de oportunidade (É o grau de sacrifício que se faz ao optar por uma alocação de capital específica, em termos das demais alternativas sacrificadas). Especialmente, quando a quantificação do risco associado ao investimento parece restar bem subestimada e a regulação do contrato indevidamente descrita. No mais evidente, o próprio estudo oferece condições para que o leitor perceba uma fórmula para o cálculo do WACC (custo do capital), que redundava em retorno médio de 9,3% ao ano, apurado ao final da concessão. Mas que não considera o fato de o RS haver patrocinado a primeira ação direta de inconstitucionalidade, no país, contra uma agência reguladora, além de haver acumulado conflitos, na área de concessões públicas rodoviárias, que envolveram o Ministério Público e os três poderes estaduais. De fato, após mais de 25 anos da Lei



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

(estadual complementar) nº 10.086/94, regulamentando as concessões estaduais, o estado não conta com um único quilômetro operado sob tal regime. Portanto, não parece recomendável oferecer uma taxa de retorno inferior, por exemplo, àquela oferecida nos contratos com o estado de São Paulo, pródigo em concessões rodoviárias bem-sucedidas. Portanto, os conceitos de risco e de custo de oportunidade precisariam restar como parâmetros centrais nessa fase do certame.

Por fim, caberia então, retornar ao plano mais geral de análise, agora de modo relativamente mais consistente que no início deste documento, porque mais panorâmica. Nesse sentido, haveria pelo menos duas questões a serem abordadas: uma que qualifica adequadamente as considerações feitas; outra, de fundo, ao mesmo tempo geral e específico: a funcionalidade mínima de uma consulta pública em meio ao rito processual.

A crítica é o principal elemento a qualquer análise. Ela decorre da impossibilidade intrínseca de os modelos apreenderem o objeto de estudo. O peso que ela tende a exercer sobre o elemento significativo considerado transborda da normatividade científica para a atividade política (nível estratégico), precisando ser relativizada. Outro é o caso de instrumentos jurídicos específicos, utilizados para prover certa legitimidade aos processos administrativos (nível tático). Nesse sentido, parece estar havendo subversão significativa do procedimento de consulta pública, cuja consecução funcional prende-se à necessidade de prover participação social aos processos decisórios (eficácia). Esta, contudo, para ser efetiva (ou legítima), depende da devida transparência e publicidade prévias (Nos moldes do determinado pelo Decreto estadual nº 53.523/17, regulamentando dispositivos legais e constitucionais, estaduais e federais), provendo, ao eventual “participante”, as informações necessárias e suficientes à construção crítica, que permitiria elaborar uma proposta de reformulação dali decorrente. O fato é que a participação resta interdita quando o cidadão médio, para participar, precisaria ler, entender, estudar e emitir opinião sobre um texto técnico de 3,7 mil laudas em 30 dias (afora outras consultas simultâneas, como a da rodoviária de Porto Alegre), cujos dados, além de não serem primários, sequer encontravam-se disponíveis antes disso, além de terem sofrido tratamento e exposição parcial. Fosse empregada uma AIR, isso não teria como ter acontecido: disponibilização prévia de dados primários públicos, seguida de consulta pública inaugural, configura pré-requisito às AIR's.

Conclui-se pela existência de uma série de erros de origem, onipresentes às fases do trabalho, alternada e potencialmente representado pelo termo de referência para a seleção da consultoria, infere-se; bem como, mais presentemente, pelo marco regulatório relevante, ambos pouco aderentes às transformações do direito administrativo brasileiro ou, em termos mais gerais, ao cabedal em políticas públicas/ campo de públicas; mas certamente quanto aos fundamentos que caracterizam uma consulta pública. Assim, o método empregado pelo estudo mostra-se inadequado aos objetivos



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

pretendidos no escopo de uma concessão pública, podendo consubstanciar nível de risco médio de controle externo, mas elevado em termos da consecução da estratégia governamental. Os dados e informações à decisão parecem estar QUASE todos presentes, é verdade. Mas o ponto de partida (teoria aderente ao contexto), transbordando para a metodologia empregada (tática científica de consecução de resultados), configura risco continuado não diagnosticado.

O momento é de inovar, errar e aprender reafirma seguida e auspiciosamente nosso novo governo, na busca pela superação dos limites encontrados, seja das contas públicas, seja da cultura administrativa “fechada”. Assim sendo, a ação mudancista traz um risco associado, pedindo um trabalho de contingência interinstitucional, que considerasse minimamente, o histórico gaúcho em concessões e as últimas transformações do direito administrativo brasileiro. Um plano paralelo, oferecendo caminhos alternativos à consecução das deliberações de mudança. Desta feita, todavia, instrumentalizada pela normatividade científica.

Assim fazendo, enquanto as transformações do direito administrativo brasileiro ganhassem eficácia em solo gaúcho, as ciências econômicas seriam utilizadas na fundamentação aos ajustes funcionais necessários. Mesmo porque, ambos caminharam numa mesma direção: de simplificação, conforme exemplificaria a Lei de Desburocratização e consagraria a edição 2016 do Nobel em economia[1], justamente em teoria dos contratos, consolidando a hegemonia de enfoques iniciados na década de 1970, demonstrando ser impossível prever e estabelecer em um contrato ações para todas as eventualidades de uma relação; que os contratos prestam-se melhor a possibilitar que as partes atenham-se a tomar decisões que se verifiquem mutuamente benéficas etc. Um conjunto disponível de filtros básicos à construção da realidade socialmente desejada, que poderiam substituir com vantagem as seguidas normatizações “manualísticas” elaboradas a partir de brainstormings jurídicos positivistas.

Enquanto as mudanças não cessam mundo afora, veloz e repetidamente, as peças da Administração Pública não deveriam continuar ancoradas na segurança da tradição, que, em tese, gostaríamos de desenvolver. Isso se faz sem ignorar a ciência, que vem permitir novos impulsos à mudança social. Porém, quando muito, buscam-se hesitantemente por uma “desburocratização” que libertasse minimamente, à ação ou, que pelo menos, não viesse esgotar as forças antes mesmo de iniciada a ação intencionada. O termo segue entre aspas por não ter sido encontrado uma única vez no material analisado. Talvez, vindo a explicar a péssima “primeira impressão”, deixada pelo volume/tamanho excessivo dos processos analisados, assim também vitimados, desde antes da origem, por nossa visão de mundo patrimonial-formalista. Já que, ao mesmo tempo, desconfiada “do outro”, aqui a iniciativa privada, e indevidamente consubstanciada em meio a manuais das mais diversas áreas de conhecimento (geral, não específico), que estampam “a verdade” dogmática das



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

coisas, uma e positiva, mas que não resiste ao aprofundamento do conhecimento, necessário à análise do caso concreto. Dado esse quadro, um pouco de pragmatismo, especialmente de tipo jurídico (contextualismo, consequencialismo e anti-fundacionalismo), poderia tender a uma melhora significativa à efetividade da decisão estratégica tomada.

Obrigado

Resposta

Agradecemos as contribuições.

Entretanto, as contribuições não são referentes aos estudos e minutas de edital e contrato da Estação Rodoviária.

Contribuição nº 86

Por solicitação do Dep. Tiago Simon, consulto sobre a possibilidade de disponibilizar por email, cópia da apresentação do projeto.

Grato por toda atenção.

Resposta

A apresentação será disponibilizada a todos os interessados.

Contribuição nº 87

Srs.

Sou taxista à 8 anos na Est.Rodv.de P.Alegre e testemunha constantemente de uma situação constrangedora. Relato aqui para q se ache uma solução na nova administração.

OS MALEIROS. Existe ali uma "caixa-preta" que ninguém desvenda. Local e carrinhos chegam a ser negociados a 10.000. Brigas entre eles na frte de clientes. Preços livres e exorbitantes.Constrangimento aos berros aos passageiros qdo falam aos mesmos p exemplo q um carregamento de malas d um trajeto q ã passa de 150 metros custou 20, 30, 40 reais!! Muitas vezes este serviço é maior q a corrida d taxis. Já vi pessoas, Sras chorando p causa disto.

E meus Srs. NÃO HÁ PRA QUE RECLAMAR. A RBS fez uma matéria falando q esta concessão foi dada à muitos anos pelo DAER mas ã conseguiu ir adiante.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Relato aqui e espero q isto seja revisto,supervisionado ou corretamente coordenado p mova administração. P que Srs. Lhes digo: há crimes ocorrendo contra os consumidores todos os dias naquela área sob as asas da nossa querida Est.Rodoviária Central.

Atenciosamente:

P.Alegre-RS

Resposta

Agradecemos a contribuição.

A prestação de serviços comerciais na Estação Rodoviária dependerá de prévia negociação com a futura concessionária, proibindo-se a exploração de serviços informais nas dependências da Estação Rodoviária não acordados com esta última.

Contribuição nº 91

A Associação dos Empresários da Estação Rodoviária de Porto Alegre - AEERPA.

Solicita:

1. A reavaliação de sua proposta da MIP da Rodoviária, tendo em vista os equívocos encontrados nos Estudos de Demanda (Produto 20- Vol. 1) e nos Resultados Econômicos Financeiros (Produto 20 - Estudo de Viabilidade Rodoviária) elaborados pelo Consórcio, para valoração da Proposta de Licitação, conforme depoimento prestado por Dr. e Professor de Economia da PUC/RS perante a Comissão de Serviços Públicos da Assembléia Legislativa do Estado, na data de 23/04/19.
2. Cópia das MIPs apresentadas, no chamamento de proposta de negócios para a Estação Rodoviária de Porto Alegre.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Os Estudos de demanda e o respectivo impacto nos estudos econômico-financeiros serão revisados e incorporados na nova versão das minutas do edital e contrato a serem disponibilizados no certame licitatório.

As solicitações apresentadas não dizem respeito às minutas de Edital e Contrato ou aos estudos técnicos disponibilizados, portanto, fogem ao escopo da presente consulta pública, devendo ser solicitados ao Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Contribuição nº 92

Entendemos que os lojistas da Estação Rodoviária de Porto Alegre, devem permanecer no prédio da mesma em definitivo. Fazendo a reforma necessária para atender bem o usuário e público em geral. Essa sugestão atende a necessidade de reforma sem causar transtorno com obras e facilitando, agilizando a pronta entrega da rodoviária em condições o mais rápido possível para todos usuários poderem usufruir da reforma realizada

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Como forma de preservar a continuidade da prestação de serviços aos usuários, será obrigação da concessionária manter os valores de aluguéis e condomínio e metragem das áreas ocupadas pelos atuais permissionários, por no mínimo 24 meses, salvo acordo entre as partes.

De outra parte, serão garantidas as atuais localizações das lojas pelo período de 12 meses, contados da assinatura do contrato. Após o referido prazo, poderá haver reposicionamento das lojas, inclusive por conta das obras obrigatórias descritas no Anexo 3 do contrato, conforme cronograma definido no Programa de Exploração do Terminal Rodoviário da concessionária.

Por este motivo, a contribuição será atendida parcialmente.

Contribuição nº 93

Gostaria de contribuir com mais uma sugestão, que é a seguinte.

Na minha opinião o fato de haver uma estação da trensurb na rodoviária é um grande diferencial!

Todavia hoje como é o acesso, ou a pessoa é moradora da cidade e sabe deste fato, ou então não consegue sequer supor a existência dessa ótima opção de transporte!

É algo incrível que com o trem possamos fazer conexão com o aeroporto internacional e nos deslocarmos até o centro da capital e das mais importantes cidades da região metropolitana.

Na nova configuração da rodoviária a meu ver devem ser feitas adequações para que o acesso à estação rodoviária do trensurb fique bem visível e também facilmente acessível, e toda uma sinalização e mapa fixo inclusive para que as pessoas que chegam à capital gaúcha saibam que podem optar por este transporte eficiente, rápido e barato.



Respostas à Consulta Pública

Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre

Grato, espero que a contribuição seja bem recebida e torço para que a capital gaúcha ganhe uma rodoviária mais moderna, confortável e ainda linda.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

No Anexo 3 da Minuta de Contrato se estabelece expressamente a obrigação de a concessionária construir uma ligação com a Estação do Trensurb, que necessariamente deverá ser coberta e permitir o acesso direto à Estação.

(H). TRANSIÇÃO

Contribuição nº 89

ASSOCIAÇÃO DOS EMPRESÁRIOS DA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA DE PORTO ALEGRE – AEERPA, com sede no Largo Vespasiano Júlio Veppo, s/n. °, sala 86, inscrita no CNPJ sob o n.º 91.690.974/0001-08, por seu Presidente, solicita a Vossas Excelências que a proposta de transição de 60 meses, sem a interferência de obras ou quaisquer movimentos que possam vir a prejudicar o funcionamento dos setores de comércio e vendas deste complexo seja avaliada. E que se aplique a todos os lojistas deste terminal de forma real e igualitária.

Resposta

Agradecemos a contribuição.

Como forma de preservar a continuidade da prestação de serviços aos usuários, será obrigação da concessionária manter os valores de aluguéis e condomínio e metragem das áreas ocupadas pelos atuais permissionários, por no mínimo 24 meses, salvo acordo entre as partes.

De outra parte, serão garantidas as atuais localizações das lojas pelo período de 12 meses, contados da assinatura do contrato. Após o referido prazo, poderá haver reposicionamento das lojas, inclusive por conta das obras obrigatórias descritas no Anexo 3 do contrato, conforme cronograma definido no Programa de Exploração do Terminal Rodoviário da concessionária.

Por este motivo, a contribuição será atendida parcialmente.