



GOVERNO DO
**Rio de
Janeiro**

 **Dynatest**

PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE – PMI

**Estudos de Concessão
Lote Eixo Noroeste**

PRODUTO RT4.2

ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS

INDICADORES DE DESEMPENHO

(REVISÃO)



**PROCEDIMENTO DE
MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE - PMI**

**Estudos de Concessão
Lote Eixo Noroeste**

**PRODUTO RT4.2
ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS- VOLUME 2**

INDICADORES DE DESEMPENHO

(REVISÃO)

Agosto de 2019

Ao

**Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas - PROPAR e
Secretaria de Estado da Casa Civil e Desenvolvimento Econômico**

Palácio Guanabara - R. Pinheiro Machado, s/nº - Laranjeiras, Rio de Janeiro - RJ, 22231-901

Ref.: Estudos técnicos destinados à implementação de concessão de rodovias estaduais do Rio de Janeiro – Lote Eixo Noroeste.

Prezados Senhores,

A Dynatest Engenharia Ltda vem por meio do presente, entregar formalmente ao Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas e a Secretaria de Estado da Casa Civil e Desenvolvimento Econômico, a revisão do produto **RT4.2 – Aspectos Contratuais e Jurídicos – Volume 2, Indicadores de Desempenho**, conforme requisitos constantes do Edital de Chamamento Público nº 01/2018 e Anexos e orientações desta Ilustre Comissão.

Ficamos à disposição para quaisquer dúvidas e/ou esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

Leonardo Appel Preussler

SUMÁRIO

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO.....	6
1.1 ESCOPO DO TRABALHO.....	7
1.2 EQUIPE TÉCNICA	10
1.3 FONTES DE INFORMAÇÃO.....	11
1.4 MAPA DE SITUAÇÃO.....	12
2. ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS.....	13
2.1 INTRODUÇÃO AOS VOLUMES	14
3. INDICADORES DE DESEMPENHO.....	16

1. APRESENTAÇÃO

1. APRESENTAÇÃO

1.1 Escopo do Trabalho

A Dynatest Engenharia encaminha a presente revisão do Relatório Técnico, denominado “RT4.2 – Aspectos Contratuais e Jurídicos – Volume 2, Indicadores de Desempenho”, integrante dos estudos técnicos, conforme estabelecido no Edital de Chamamento Público nº 01/2018, referente aos Estudos Técnicos destinados à Implementação de Concessão de Rodovias Estaduais do Rio de Janeiro, Lote Eixo Noroeste. O referido Lote contempla uma extensão de 195,55 km e abrange trechos das rodovias estaduais RJ-122, RJ-158, RJ-160 e RJ-186.

- ✓ RJ-122, início no entroncamento com a rodovia BR-116 (Rio Teresópolis), e fim no entroncamento com a rodovia BR-116, extensão de 35,2 km;
- ✓ RJ-158, início no entroncamento com a rodovia BR-393 e fim no entroncamento com a rodovia RJ-160, extensão de 7 km;
- ✓ RJ-160, início no entroncamento com a RJ-158 e fim no entroncamento com a rodovia RJ-116, extensão de 51,6 km;
- ✓ RJ-186, início na divisa com MG e fim na divisa com ES, extensão de 101,75 km.

O trecho rodoviário em questão atravessa os municípios:

- ✓ RJ-122
 - Guapimirim;
 - Cachoeiras de Macacu.
- ✓ RJ-158
 - Carmo.
- ✓ RJ-160
 - Carmo;
 - Cantagalo;
 - Cordeiro.
- ✓ RJ-186
 - Bom Jesus de Itabapoana;
 - Itaperuna;
 - São João de Ubá;
 - Santo Antônio de Pádua.

A seguir, as figuras ilustram o início e o fim da rodovia (Figura 1 a Figura 4).



Figura 1 – Início e fim do trecho: RJ-122.



Figura 2 – Início e fim do trecho: RJ-158.



Figura 3 – Início e fim do trecho: RJ-160.



Figura 4 – Início e fim do trecho: RJ-186

As coordenadas de início e fim de trecho estão apresentadas na Tabela 1.

Tabela 1 - Coordenadas geográficas de início e fim de trecho. Datum horizontal WGS 84.

Rodovia	Início		Fim	
	Latitude (°)	Longitude (°)	Latitude (°)	Longitude (°)
RJ-122	-22,546964	-42,987035	-22,516029	-42,696308
RJ-158	-21,876863	-42,66722	-21,856722	-42,608718
RJ-160	-22,047454	-42,355265	-21,856722	-42,608718
RJ-186	-21,658263	-42,343056	-21,135641	-41,662541

1.2 Equipe Técnica

A equipe técnica chave está apresentada na Tabela 2 a seguir.

Tabela 2 - Equipe chave.

Coordenação Geral	
Leonardo Appel Preussler	Coordenação e Responsável Técnico pelo Estudo de Concessão
Paloma Gentil Fialho Barbosa	Co-Coordenador e Co-Responsável Técnico pelo Estudo de Concessão
Estudos de Engenharia	
Paloma Gentil Fialho Barbosa	Coordenadora e Responsável Técnica pelos estudos de CAPEX, incluindo fase de trabalhos iniciais, recuperação, simulações com HDM-4 e ampliações de capacidade
Aline Hayashi Suzuki	Coordenadora e Responsável Técnica pelos estudos ambientais e Responsável Técnica dos estudos de OPEX
Vitor Antonio Canato	Coordenador e Responsável Técnico pelos estudos de tráfego e simulação de redes de tráfego de aproximadamente 500 km no Visum
David Ferreira Lurznic	Responsável pelos estudos de melhorias e ampliação de capacidade
Lucas Fonseca Oliveira	Responsável pelo orçamento
Luciana Moreira Barbosa	Co-Responsável Técnica pelos estudos de OPEX
Gabriele da Silva Ramalho	Co-Responsável Técnica pelos estudos de CAPEX
Fernando Santos	Responsável pelos Levantamentos de Campo com FWD, <i>Pavement Scanner</i> (IGG+LVC+LVD+IRI), Drone
Análises Financeiras	
Ruy Moraes	Coordenador e Responsável pelos trabalhos de análise e viabilidade econômico financeira
Rui Alves Margarido	Coordenador e Co-Responsável pelos trabalhos de análise e viabilidade econômica financeira
Aspectos Jurídicos	
Alexandre Frayze David	Aspectos jurídicos e contratuais

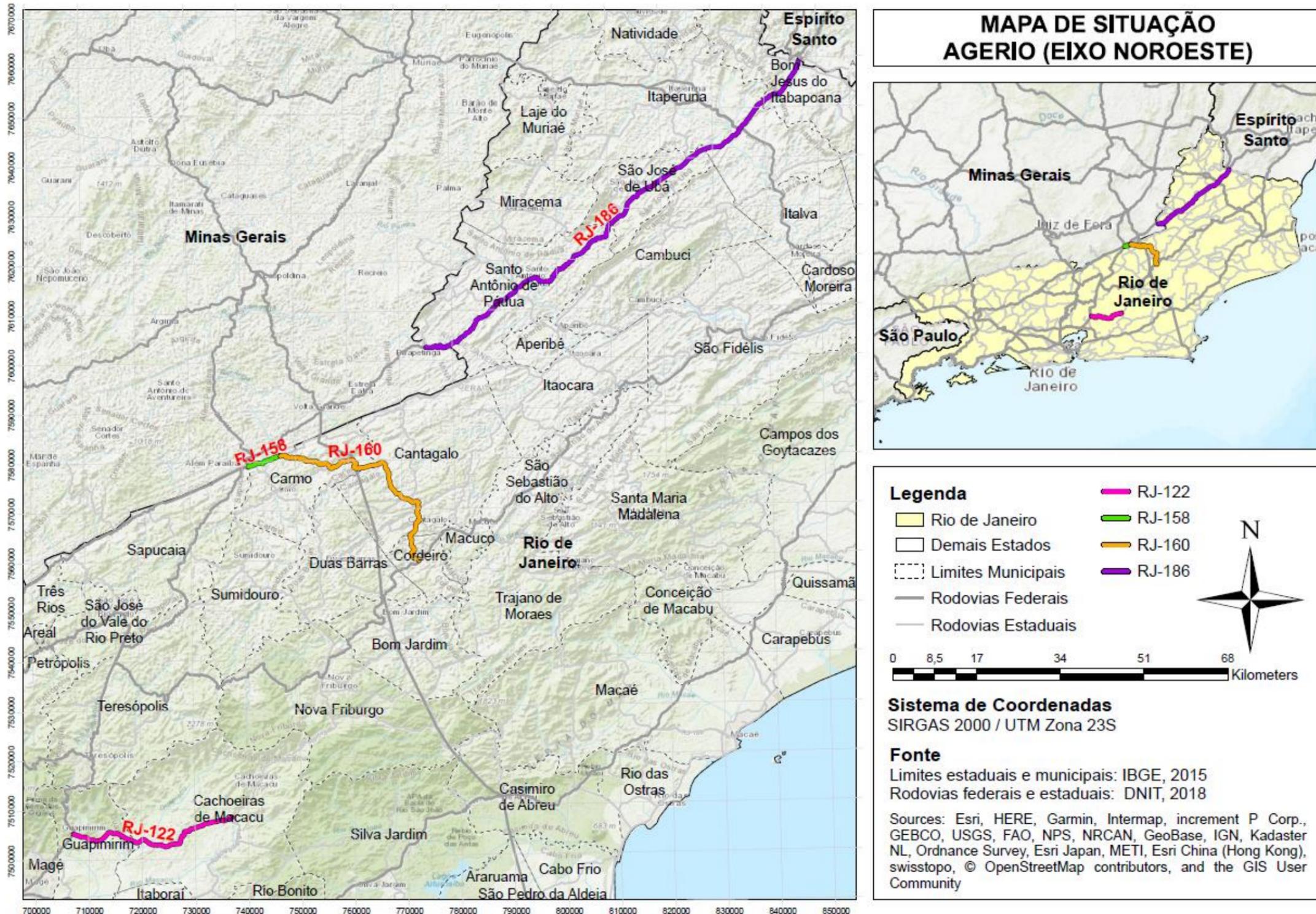
1.3 Fontes de Informação

As informações utilizadas para desenvolvimento deste estudo incluíram obtenção de dados através de:

- ✓ Pesquisa e levantamento de informações em fontes secundárias que caracterizam as condições ambientais e sociais da área de influência do projeto;
- ✓ Normas legais que têm incidência sobre os aspectos ambientais e sociais do trecho da rodovia em estudo;
- ✓ Cadastro físico do sistema e levantamentos primários desenvolvidos pela Dynatest Engenharia Ltda como parte dos estudos iniciais em outubro e novembro de 2018;
- ✓ Orientações da Ilustre Comissão.

1.4 Mapa de Situação

O mapa de situação do trecho do lote Eixo Noroeste está apresentado no Mapa 1 apresentado na sequência.



Mapa 1 - Mapa de situação – Lote Eixo Noroeste.

2. ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS

2. ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS

O Edital de Chamamento aponta a necessidade de os trabalhos apresentarem um Relatório Técnico de natureza jurídica, denominado Relatório Técnico – Aspectos Contratuais e Jurídicos.

Sua apresentação se dá em 4 (quatro) distintos volumes, identificados como “Modalidade de Implementação dos Serviços”, “Indicadores de Desempenho”, “Análise de Riscos” e “Aspectos Institucionais / Documentos Jurídicos / Assessoramento do Processo licitatório.”

Estes volumes são aqui apresentados, cada qual devidamente identificado para facilitar sua consulta.

2.1 Introdução aos Volumes

O marco regulatório atual relativo às concessões de serviços e bens públicos tem seu nascedouro na Lei Federal n. 8.987/95, que disciplinou o regime de concessão e permissão na prestação dos serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal.

Por ela, criou-se a figura da hoje chamada “Concessão Tradicional”, que são aquelas Contratos de Concessão firmados pela Administração Pública onde um bem ou serviço é transferido, temporariamente, para a exploração da iniciativa privada, que passará a explorar tal serviço ou bem pela cobrança de uma tarifa (ou preço público) de seu usuário final.

O legislador caracterizou estas concessões como *a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado* quando o contrato tratasse exclusivamente de serviços.

Já nos casos em que há a indicação de execução de obras, afirma a lei que a *“concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado”*.

Nestes ajustes, a remuneração do parceiro privado sempre era obtida pela cobrança de uma tarifa diretamente do usuário final, inexistindo necessidade do Poder Público realizar qualquer aporte financeiro para a viabilidade do objeto contratual.

Reiteradas vezes aperfeiçoada, e sempre tendo como construção complementar o marco regulatório de licitações públicas – a Lei Federal n. 8.666/93 – encontrou seu limite quando houve a necessidade de o Estado Brasileiro constituir um novo modelo de concessões. Um onde parte do ajuste (ou sua integralidade) era suportada diretamente pelo Poder Público.

Esta construção financeira dá-se para viabilizar a concessão de serviços ou ativos cuja estruturação financeira demonstre-se insuficiente (ou inconveniente) de ser suportada integralmente por tarifas.

Daí surge a Lei Federal n. 11.079/04, que instituiu as “(...) *normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública*”.

Esta nova legislação trouxe dois novos modelos de contratos de concessão, assim descritos em seu artigo 2º:

- Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.
- Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.

Desta feita, pode-se resumir de forma simplificada os possíveis Contratos de Concessão da seguinte forma:

- ✓ Tradicional, onde o Concessionário é remunerado pela cobrança de uma tarifa ou preço público direto do usuário final;
- ✓ Patrocinada, onde o Concessionário é remunerado parcialmente pela cobrança de uma tarifa ou preço público direto do usuário final, e o restante da remuneração é suportada pelo Poder Concedente e, finalmente;
- ✓ Administrativa, onde o Concessionário é remunerado integralmente pelo Poder Público.

Evidentemente, todo ajuste suporta, em tese, qualquer solução. Contudo, os estudos financeiros e podem revelar aquela que é mais conveniente sob o ponto de vista do custo x benefício.

E, diante dos estudos realizados e apresentados no caderno Econômico Financeiro, podemos aqui tecer alguns comentários sobre cada modalidade potencial de solução para o desejo do Estado do Rio de Janeiro de aprimorar as condições de seu sistema rodoviário.

Vamos a eles.

3. INDICADORES DE DESEMPENHO

3. INDICADORES DE DESEMPENHO

Ao longo dos anos, diversas foram as soluções encontradas para a construção tanto de editais quanto de contratos para a concessão de rodovias, tendo a União, e cada Estado, construído um padrão de edital e contrato.

Todavia, o modelo mais disseminado no mercado ainda é o das Concessões Federais, orientado pela Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, e intensamente fiscalizado pelo Egrégio Tribunal de Contas da União – (“E. TCU”).

Acreditamos que um dos fatores de potencial sucesso do projeto aqui proposto é a redução drástica do tempo entre a apresentação dos estudos e a contratação do objeto proposto, de forma que o empréstimo de um modelo de sucesso, recentemente aprovado pelas cortes de fiscalização bastante rigorosas, bem como conhecido e aprovado pelo mercado de potenciais licitantes colocasse como solução mais oportuna.

Assim, adotou-se para o modelo jurídico o Edital de Licitação recentemente publicado pela ANTT para a concessão das BR-101/290/386/448/RS, no trecho da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101(A) (Osório) até o km 98,1; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377(B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-470/116(A) (Canoas); e da BR-448, no entroncamento com a BR-116/RS-118 até o entroncamento com a BR-290/116 (Porto Alegre).

Este edital, acessível neste link, <http://www.antt.gov.br/rodovias/RIS.html>, culminou com o leilão realizado em 01/11/2018 onde foi obtido um deságio de 40,53%, demonstrando a um só tempo sua robustez e maturidade, mas também receptividade do mercado.

Como exemplo, indicamos a retirada da estrutura de leilão a ser realizado na Bolsa de Valores de São Paulo por uma concorrência tradicional, que poderá ser realizada nas dependências do Estado do Rio de Janeiro, em local a ser por ele determinado, economizando recursos preciosos sem nenhum prejuízo ao modelo.

Desta feita, adotou-se aqui os mesmos indicadores de desempenho adotados pela ANTT naquele ajuste, devidamente estampado na minuta de Edital e de Contrato Anexas.

Esta opção trouxe como consequência a necessidade de rever e distribuir de forma um tanto distinta as solicitações do Termo de Referência constantes do Edital de Chamamento, no que trata ao agrupamento dos temas “Operacional, Ambiental, Social e Financeiro”.

Estes terminaram alocados no Programa de Exploração Rodoviária – PER, pois é lá que constam – no modelo adotado – as orientações relativas à execução do Contrato de Concessão proposto.

Não obstante, é perfeitamente possível apresentar a esta Ilustre Comissão o resultado destes temas na ordem requerida, de sorte a viabilizar sua análise e apurar o pleno atendimento do Termo de Referência do Edital de Chamamento.

Os indicadores de desempenho são descritos no item “Parâmetros de Desempenho” e parte das especificações de atividades, qualidade de operação e obras, definidas no PER para o Contrato.

O Contrato, de sua parte, traz uma tabela de “descontos”, que são construídos a partir dos Indicadores de Qualidade, como vemos do quadro resumo aqui reproduzido:

Tabela I – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Recuperação e Manutenção

Quando não houver previsão da atividade no PER, o item deverá ser desconsiderado.

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Recuperação e Manutenção do PER (1)	DESCONTO X KM		FATOR
	Rodovia	UNIDADE	
1 Ausência de depressões, abaulamentos ou áreas exsudadas na pista ou no acostamento		Por km	D
2 Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas		Por km	D
3 Desnível entre a faixa de tráfego e acostamento conforme estabelecido no PER		Por km	D
4 Ausência de flecha nas trilhas de roda, conforme parâmetros de desempenho		Por km	D
5 Cumprimento dos limites de Irregularidade Longitudinal Máxima (IRI)		Por km	D
6 Cumprimento dos limites máximos de áreas trincadas (TR)		Por km	D
IMPACTO MÁXIMO ANUAL PAVIMENTO		-	-
7 Atendimento aos parâmetros de desempenho de sinalização vertical		Por km	D
8 Atendimento aos parâmetros de desempenho de sinalização horizontal		Por km	D
9 Atendimento aos parâmetros de desempenho de dispositivos de proteção e segurança		Por km	D
10 Atendimento aos parâmetros de desempenho de sistemas elétricos e iluminação		Por km	D

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Recuperação e Manutenção do PER (1)	DESCONTO X KM		FATOR
	Rodovia	UNIDADE	
IMPACTO MÁXIMO ANUAL SINALIZAÇÃO, DISP. DE SEG. E SIST. EL. E DE ILUM.		-	-
11 Reforço das Obras de Arte Especiais para o TB-45) (2)		Por m ² (3)	D
12 Alargamento de Obras de Arte Especiais (reforma) (2) (3)		Por m ² (4)	D
IMPACTO MÁXIMO ANUAL OBRAS DE ARTE ESPECIAIS		-	-
13 Manutenção de aceiros		Por km e lado da Rodovia	D
14 Recomposição de cercas		Por km e lado da Rodovia	D
IMPACTO MÁXIMO FAIXA DE DOMÍNIO E CANTERIO CENTRAL		-	-

(1) O percentual relativo aos indicadores de nº 1 a 10 e 13 e 14 deverá ser multiplicado pela extensão da obra cujo parâmetro não está sendo atendido, considerando-se segmentos de 1 km.

(2) O percentual relativo aos indicadores 11 e 12 deverá ser multiplicado pela área total inexecutada, caso a obra não tenha sido concluída.

(3) Corresponde às Obras de Arte Especiais nos trechos onde não há previsão das obras de ampliação de capacidade.

(4) Corresponde à área do tabuleiro total já alargada, sem laje de transição.

Esta estrutura de indicadores aborda, naturalmente, os elementos relativos aos **indicadores operacionais**, refletindo então na qualidade da gestão da rodovia.

Para além dos elementos acima trazidos, há também outros que versam sobre as melhorias da infraestrutura, comportando acomodação de maior capacidade operacional.

Estes elementos atingem de forma marcante o **impacto social e financeiro** para a região e usuários a serem atendidos pela rodovia.

Muito embora não sejam traduzidos como elementos de impacto social facilmente reconhecíveis, é bastante natural e simples compreender como a construção de uma marginal – por exemplo – traz melhoria ao cotidiano da população local a ser por ela atendida.

Os elementos edificados são apresentados na tabela a seguir.

Tabela II – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço e Melhorias

Obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias (quando houver previsão no PER)	Percentual	Unidade	Fator
15 Execução de Faixa Adicional (1)		Por KM	D/A
16 Vias Marginais (2)		Por KM	D/A/E
17 Passarelas (2)		Por unidade	D/A/E
18 Passagens Inferiores (2)		Por unidade	D/A/E
19 Paradas de ônibus (2)		Por unidade	D/A/E
20 Implantação de Iluminação em travessias urbanas (2) (excetuada a sua ligação com o sistema da distribuidora, atribuição da municipalidade)		Por KM	D/A/E
21 Construção de acessos (2)		Por unidade	D/A/E
22 Retorno em nível (2)		Por unidade	D/A/E
23 Meio retorno em nível (2)		Por unidade	D/A/E
24 Interconexão diamante ou diamante invertido (2)		Por unidade	D/A/E
25 Interconexão trombeta (2)		Por unidade	D/A/E
26 Interconexão parcial (parclo) (2)		Por unidade	D/A/E
27 Interconexão trevo (2)		Por unidade	D/A/E
28 Duplicação/alargamento de Obras de Arte Especiais (2) (3)		Por m ² (4)	D/A/E

(1) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão da obra inexecutada aprovada pela AGETRANSP, em relação à extensão prevista para o respectivo ano, para o cálculo do Desconto, e deverá ser multiplicado pela extensão adicional concluída, em relação ao percentual previsto para o respectivo ano, para o cálculo do Acréscimo.

(2) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pelo percentual de inexecução da obra aprovado pela AGETRANSP, em relação ao percentual previsto para o respectivo ano, para o cálculo do Desconto, e deverá ser multiplicado pelo percentual de execução adicional, em relação ao percentual previsto para o respectivo ano, para o cálculo do acréscimo.

(3) Corresponde às Obras de Arte Especiais nos trechos previstos das obras de ampliação de capacidade.

(4) Corresponde a área do tabuleiro total já alargada, sem laje de transição.

Os elementos de aferição e sua repercussão no cotidiano social e financeiro são evidentes, tanto para os usuários da rodovia diretos, quanto indiretos e mesmo à população local que não faça uso objetivo da rodovia.

Para os usuários diretos – aqueles que trafegam pela rodovia – temos como elementos de melhoria Social e Financeira clara a “15. Execução de Faixa Adicional”, que traz melhoria ao fluxo de trânsito diminuindo o tempo de viagem e aumentando a segurança da viagem, a implantação de “16. Vias Marginais”, igualmente franqueia maior tranquilidade do fluxo dos eixos principais e velocidade média, a implantação de “17. Passarelas e 18. Passagens inferiores”, que trazem maior segurança ao tráfego.

De igual forma, em essência todas as intervenções propostas (desde a 21. Construção de acessos até a 28. Duplicação/Alargamento de Obra de Arte Especiais) voltam-se a segurança do usuário da rodovia e diminuição do tempo de viagem.

Tais proposições, ainda que não objetivamente indicadas como “melhorias Sociais e Financeiras”, o são.

É evidente que ao se trazer melhor fluxo à rodovia, têm-se um impacto marcante na redução dos custos operacionais do transporte de carga, além da viagem privada, repercutindo em toda a cadeia econômica vinculada a tais usos.

Se uma determinada carga reduz o tempo de viagem, e também o custo operacional com combustível, manutenção, e – igualmente importante – seguro (dada a fiscalização e suporte operacional da rodovia), evidentemente tais ganhos terminarão sendo absorvidos pela sociedade atendida pela rodovia (os chamados usuários indiretos).

Afinal, para estes, que usufruem das cargas transportadas ou usuários privados que se deslocam de uma cidade de origem e destino em viagem, haverá ou redução do custo na aquisição dos produtos transportados, ou incremento no fluxo de usuários privados.

A população local também não foi esquecida.

Os elementos de avaliação de melhoria do equipamento rodoviário também contêm elementos cujo objetivo é lhes dar maior conforto e segurança, ainda que não sejam usuários diretos (pagantes) da rodovia.

Como exemplo citamos a implantação de 17. passarelas, 18. passagens inferiores, 19. paradas de ônibus e 20. implantação de iluminação em travessias urbanas.

Estes novos equipamentos, a serem agregados no curso da execução do contrato, e que servem de parâmetro para a avaliação da qualidade dos serviços, trazem inegável impacto social para a população lindeira à rodovia.

Desta feita, acreditamos que os elementos requeridos no documento de revisão, no item 5.4.1., RT 4.2. foram atendidos, podendo-se manter a estrutura originalmente proposta pelo Edital e Contrato de Concessão apresentados.

Sem prejuízo, replicamos aqui o último quadro de avaliação da qualidade dos serviços constante do PER.

Tabela III – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Serviços Operacionais

Obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais (1) quando previstos no PER	Percentual	Unidade	Fator
29 Reforma dos Postos de Fiscalização		Por Unidade	D
30 Implantação das Bases de Serviços Operacionais		Por Unidade	D
31 Implantação dos Postos de Pesagem Veicular fixos		Por Unidade	D
32 Implantação dos Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista		Por Unidade	D

33 Implantação dos Painéis de Mensagens Variáveis Fixos		Por Unidade	D
34 Implantação das câmeras nas passarelas		Por passarela	D
35 Implantação do sistema de CFTV da rodovia		Por Unidade	D
36 Implantação do Sistema de Controle de Velocidade		Por Unidade	D
37 Implantação da Fibra Ótica		Por KM	D

(1) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pelo percentual de inexecução da obra aprovado pela AGETRANSP, em relação ao percentual previsto para o respectivo ano.

Por fim, uma nota quanto aos indicadores ambientais.

A nosso ver, o impacto ambiental não comporta flexibilidade. A construção do painel de indicadores serve para aferir a evolução do contrato e criar medidas mitigadoras e de incentivo para que o Concessionário mantenha o cronograma de melhorias em dia, sob pena de punição financeira em seu fluxo.

Todavia, sob o aspecto ambiental, ou o Concessionário atende aos parâmetros indicados pelas entidades ambientais, ou responde por eventuais falhas dentro da legislação aplicável, sendo que em última instância pode ver suas licenças revogadas.

Estes elementos, portanto, são em essência a melhor tradução de parâmetros ambientais que se poderia idealizar, vale dizer: Cumprimento integral das determinações ambientais sob pena de responder por suas falhas dentro do contexto da própria legislação.

Assim, não havia – no nosso sentir – necessidade do Contrato de Concessão e/ou PER trazer a construção de mecanismos de avaliação cuja interpretação poderia ser colidente com a dos entes ambientais envolvidos.