



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

**PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE Nº 02/2021 PARA  
ELABORAÇÃO DE ESTUDOS TÉCNICOS DESTINADOS À  
REQUALIFICAÇÃO URBANA DO ENTORNO DA ESTAÇÃO DE METRÔ  
URUGUAIANA – MERCADO URUGUAIANA**

**EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO**

**ANEXO II**

**TERMO DE REFERÊNCIA**



## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>OBJETO</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>OBJETIVO</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>DIRETRIZES DOS ESTUDOS TÉCNICOS</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>PREMISSAS PARA A REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>ESCOPO DOS ESTUDOS TÉCNICOS</b>	<b>12</b>
<b>6.2</b>	<b>DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL</b>	<b>12</b>
<b>6.3</b>	<b>ANÁLISE DA DEMANDA</b>	<b>12</b>
<b>6.4</b>	<b>ESTUDO URBANÍSTICO E DE ARQUITETURA</b>	<b>13</b>
<b>6.5</b>	<b>ESTUDOS DE IMPACTO SOCIOAMBIENTAL E DE VIZINHANÇA</b>	<b>15</b>
<b>6.6</b>	<b>ESTUDOS DE ENGENHARIA E ORÇAMENTO</b>	<b>15</b>
<b>6.7</b>	<b>MODELAGEM OPERACIONAL</b>	<b>16</b>
<b>6.8</b>	<b>ESTUDOS ECONÔMICO-FINANCEIROS</b>	<b>17</b>
<b>6.9</b>	<b>ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS</b>	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>METODOLOGIA</b>	<b>23</b>
<b>8</b>	<b>PRODUTOS ESPERADOS</b>	<b>25</b>
<b>9</b>	<b>CRONOGRAMA FÍSICO PARA ELABORAÇÃO DOS ESTUDOS TÉCNICOS</b>	<b>25</b>
<b>10</b>	<b>VALOR MÁXIMO GLOBAL DO EVENTUAL RESSARCIMENTO</b>	<b>26</b>



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

## **1 OBJETO**

1.1 O presente Termo de Referência, decorrente da Manifestação de Interesse Privado - MIP apresentada por dois conjuntos de sociedades (FUNDAÇÃO DOIMO, UAI INVESTIMENTOS, INFRAESTRUTURA, EMPREENDIMENTOS E INCORPORAÇÕES e MAIS INVEST EMPREENDIMENTOS E INCORPORAÇÕES; e CULTURA E INOVAÇÃO SERVIÇOS DO BRASIL), tem por objeto estabelecer diretrizes à elaboração de Estudos Técnicos com vista a levantamentos, investigações, pesquisas, soluções tecnológicas, informações técnicas, projetos, pareceres e quaisquer outros documentos que demonstrem a viabilidade técnica, operacional, econômico-financeira, socioambiental e jurídica à Requalificação Urbana do Entorno da Estação de Metrô Uruguaiana – Mercado Uruguaiana, além de acompanhamento junto ao Poder Público até a consulta e/ou audiência pública.

1.2 A área do projeto, para fins de delimitação preliminar do objeto dos Estudos, será considerada a área hachurada na figura a seguir (“Área”), totalizando aproximadamente 11,3 mil m<sup>2</sup>.

1.2.1 A área delimitada do projeto em estudo corresponde as seguintes Áreas Remanescentes do Metrô: ARs 217, 218, 219 e 219A, localizadas no município do Rio de Janeiro, bairro Centro, delimitadas aproximadamente pela Avenida Presidente Vargas, Rua da Alfândega, Rua Senhor dos Passos, Rua Buenos Aires, Rua Uruguaiana e Rua dos Andradas, bem como a Praça Monte Castelo, conforme vista aérea abaixo.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gest3o



## 2 OBJETIVO

2.1 O objetivo é a celebração de contrato de parceria público-privada (PPP) ou outra modalidade, desde que justificada, com o Estado do Rio de Janeiro, visando obras e serviços de requalificação urbana, acomodação das atividades de comércio existentes no entorno da estação de metrô Uruguaiana e impulsionamento da região enquanto polo gastronômico, habitacional e de serviços, que terão como finalidade:

- a) reativar a economia local por meio da organização das unidades comerciais e de serviços;
- b) promover o ordenamento público permanente e a segurança aos frequentadores do empreendimento;
- c) aperfeiçoar a mobilidade na região, com priorização do transporte público e facilitação à circulação de pedestres;
- d) utilizar o potencial imobiliário para fins comerciais e/ou residenciais; e
- e) implantar instalação de serviços públicos julgados úteis e necessários, bem como áreas verdes de lazer e convivência.

## 3 JUSTIFICATIVA

3.1 Mercado Popular da Uruguaiana



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

3.1.1 Considerando o tema abordado nas MIPs, o Mercado Popular da Uruguaiana, estabelecido na década de 1990, se tornou um relevante polo de comércio popular na região, especialmente pela variedade de produtos disponíveis e pelo fácil acesso por metrô e ônibus. No entanto, devido à falta de recursos públicos disponíveis, a região tem carecido de ordenamento e segurança.

3.1.2 A delegação da gestão do empreendimento, ao ocasionar aporte de recursos privados que supram a falta de infraestrutura e de serviços de apoio aos frequentadores e que tornem a experiência da população mais confortável e diversa, pode alavancar o volume de negócios na região, gerando aumento no número de empregos e na renda dos trabalhadores, o que justifica o presente Procedimento de Manifestação de Interesse.

3.1.3 O projeto considerará a acomodação e ordenamento dos comerciantes atuais, com preferência àqueles legalizados e atuantes na região, garantindo-lhes a cobrança regular de valores de locação compatíveis com os praticados no comércio popular.

3.1.4 Com a ampliação da estrutura, cria-se também a oportunidade de transformação do espaço em polo relevante de serviços, moradia, gastronomia e entretenimento aos usuários da estação e de seu entorno, exercendo atratividade também sobre trabalhadores e moradores de toda a Região Central do Município.

3.1.5 O equipamento garantirá a diversidade de usos em todos os dias e turnos, incentivando a convivência e a permanências das pessoas em espaços convidativos, movimentados e iluminados, reforçando a sensação de segurança na região, inclusive à noite e em feriados e finais de semana.

## 3.2. Requalificação Urbana

3.2.1 Durante a construção de determinadas estações de metrô, dentre as quais está incluída a Estação Uruguaiana, o Estado do Rio de Janeiro aportou mais recursos para reforçar estruturas e viabilizar a posterior exploração de seu potencial. Ademais, a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, originalmente, já previa o aproveitamento urbano e imobiliário dos terrenos nas diversas estações, como forma de gerar adensamento ao longo do eixo metroviário e reorganizar o sistema de transportes.

3.2.2 O projeto se justifica também pela garantia de aproveitamento dos recursos públicos dispendidos quando da construção da estação, maximizando o aproveitamento



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

do espaço, especialmente quando considerado o atual gabarito da região e o potencial construtivo dos terrenos do projeto.

3.2.3 Em atenção aos princípios de adensamento e reorganização do sistema de transportes e considerando sua proximidade às redes de metrô, VLT e, futuramente, BRT, o projeto priorizará o uso de transporte público, pedonal e não-motorizado, e considerará o uso misto do solo, mesclando atividades comerciais com outras como prestação de serviços, espaços gastronômicos e/ou uso residencial, contribuindo para o uso permanente e diverso do equipamento e para a sensação de segurança em seu entorno.

3.2.4 Além de organizar o espaço público, o projeto promoverá a segurança e o ordenamento comercial, contribuindo para o fim de possíveis atividades ilegais e reduzindo índices criminais na área.

3.2.5 O projeto contará com espaço para prestação de serviços públicos julgados úteis e necessários, e áreas verdes de lazer e convivência que tornem o espaço atrativo e integrado à cidade, aproveitando a infraestrutura urbana instalada e estimulando o crescimento e a atração de novos investimentos a toda a região em que o equipamento está inserido.

### 3.3 Moradia no Centro da Cidade

3.3.1 O estímulo à habitação na área do projeto segue a tendência observada mundialmente de reversão do fluxo da população e retorno à ocupação das Regiões Centrais das cidades. No Brasil, este movimento pode ser observado em outras capitais, além do Rio de Janeiro, em certa medida, com lançamentos anunciados nos últimos anos.

3.3.2 A ocupação prioritária de áreas periféricas da cidade, onde terrenos são usualmente mais baratos e isolados das redes de transporte público de alta capacidade, implica em grande distância entre a população e as ofertas de serviços básicos e oportunidades de emprego. A orientação do desenvolvimento da cidade em torno das redes de transporte público, além de garantir uma cidade mais sustentável ambientalmente, evita o subaproveitamento da infraestrutura já instalada.

3.3.3 No Rio de Janeiro, a viabilização da ocupação da Região Central tem sido impulsionada especialmente pelos investimentos em infraestrutura decorrentes dos Jogos Olímpicos de 2016, como a revitalização da Região Portuária e a implantação do Veículo



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

Leve sobre Trilhos – VLT, além dos atrativos já existentes, como ciclofaixas, linhas de trem, metrô e ônibus bem integrados ao restante da cidade, grandes marcos arquitetônicos e culturais da cidade, restaurantes, supermercados e academias, além de outros serviços que poderão ser integrados ao projeto.

3.3.4 O projeto poderá considerar a implantação de empreendimentos residenciais, conforme venha a ser indicado em estudo de demanda, considerando formas de habitação com tecnologia embarcada, conceitos de *cohousing*, *coliving*, *coworking*, *green building* e cidades inteligentes, além de adoção prioritária de micromobilidade (bicicleta, patinete, dentre outros) como forma de locomoção.

3.4 Sobre Projetos de TOD – *Transit Oriented Development* (Desenvolvimento Orientado ao Transporte) e LVC – *Land Value Capture* (Captura de Valor do Solo)

3.4.1 No que tange os Sistemas Estruturados de Transporte Público, como a rede de metrô e trens do Estado, outras estações também são objeto, embora ainda não efetivamente, de processos que visam inovação e exploração das áreas das Estações de Integração. Recomendações neste sentido estão contidas no Plano Diretor de Transportes Urbanos – PDTU 2015 e no Plano Estadual de Desenvolvimento Urbano Integrado – PEDUI 2018. Outros projetos mais específicos são o Parque Linear Nelson Mandela, no entorno da Estação Botafogo, em estudo por Procedimento de Manifestação de Interesse; a Reestruturação Urbana das Áreas do Entorno da Central do Brasil, estudo patrocinado pela Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD; e o Projeto Piloto de Desenvolvimento Orientado ao Transporte da Estação Ferroviária de Queimados, Região Metropolitana do Rio de Janeiro, projeto apoiado pelo Banco Mundial.

3.4.2 A Secretaria de Estado de Transportes tem estudado técnicas e ferramentas como a Captura de Valor do Solo, do inglês *Land Value Capture* – LVC, que trata da captura de valor do potencial construtivo de terrenos oriundos do setor de transportes, por meio de empreendimentos que estimulem o uso de transporte estrutural, aumentando a centralidade das estações e terminais de transportes, e que recuperam parte do valor agregado ao imóvel na forma de infraestrutura pública, requalificação urbana ou contrapartida financeira, tendo como mote a diretiva ou importância de acoplamento com sistemas de transporte, visando reforçar a posição de ponto focal dos transportes numa área ou região. Outra ferramenta, o Desenvolvimento Orientado ao Transporte – DOT,



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

do inglês *Transit Oriented Development* - TOD, trata, por meio de projeto de reestruturação do entorno das estações de transportes, incluindo parceria com os investidores locais, a integração entre os modos de transporte público e o uso e ocupação do solo por meio do planejamento de áreas urbanas no entorno das estações, bem como dos terminais intermodais, provendo-os de infraestrutura adequada como calçadas e ciclovias, uso misto do solo como residências e centros comerciais, de modo a privilegiar a integração modal e o uso do transporte coletivo, e não motorizado, tendo como prioridade o desenvolvimento com transportes atuando como ponto focal de uma região, e por outro lado, reduzindo a utilização do automóvel, tornando amigável a relação do pedestre com o sistema viário.

3.4.3 Deve ser destacado que, originalmente, a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro já previa reforçar a posição de centralidade das estações metroviárias, promover a utilização imobiliária dos terrenos sobre diversas estações, inclusive a área da Estação Botafogo, cujo projeto foi contratado e desenvolvido ainda no início dos anos 1980, como forma de promover a integração entre modos de transporte, auferir receita acessória a operação do sistema metroviário, ao tempo em que promovia adensamento ao longo do eixo da linha metroviária, retroalimentando o sistema de transportes. No entanto, a par de terem sido desenvolvidos pelo Estado, através da então Cia. do Metropolitano do Rio uma série de estudos e projetos relacionados à tese do LVC / TOD, porém com nomenclatura ainda diversa da atual, especificamente para a Estação Botafogo, o assunto não foi adiante a época, retornando à pauta por sugestão privada que se materializou no Procedimento de Manifestação de Interesse nº 01/2019.

#### **4 DIRETRIZES DOS ESTUDOS TÉCNICOS**

4.1 Os Estudos seguirão as seguintes diretrizes:

a) Difundir o uso de modelos de desenvolvimento urbano como o Desenvolvimento Orientado ao Transporte, do inglês *Transit-Oriented Development* – TOD, e a Captura do Valor do Solo, do inglês *Land Value Capture* – LVC, como ferramentas de apoio e financiamento de políticas públicas para a cidade, por meio da reestruturação do entorno das estações de transportes, parceria com os investidores locais, integração entre os



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

modos de transporte público e uso e ocupação do solo por meio do planejamento de áreas urbanas no entorno das estações;

b) Propor soluções voltadas para o aumento da eficiência operacional e econômica da Área, visando a reduzir os custos de administração, conservação e manutenção da Área, além de aumentar a qualidade dos serviços, conforto e segurança aos trabalhadores, frequentadores e moradores;

c) Considerar usos que potencializem as vocações preexistentes, dando preferência na reacomodação aos comerciantes legalizados com histórico de atuação no local, e criar novas vocações para o empreendimento;

d) Propor soluções que considerem a variedade de agentes envolvidos, com auxílio à profissionalização e/ou formalização, bem como criação de espaços de capacitação;

e) Estruturar projeto arquitetônico que estimule o convívio da população e impacte positivamente o entorno do empreendimento, mediante integração à cidade com base em princípios urbanísticos como diversidade de usos, fachadas ativas, iluminação eficiente, áreas verdes de lazer e convivência e sustentabilidade ambiental.

f) Orientar a reconstrução da infraestrutura da Área, quando necessário para atender aos demais objetivos, integrando-a com novos empreendimentos a serem implantados na área;

g) Promover o uso misto e equilibrado do solo para fins diversos, compatível com as redes de infraestrutura instaladas e previstas, garantindo a sustentabilidade econômica e ambiental da intervenção e otimizando a exploração do potencial construtivo da área e a geração de valor ao Poder Público;

h) Promover a implantação de empreendimentos residenciais e a prestação de serviços que atendam a esta população, além de uma requalificação urbanística da região que incentive a construção de moradias no entorno do projeto;

i) Estruturar modelo de negócio que possibilite ao Estado a fiscalização das ações do futuro parceiro privado e o controle e medição da eficiência do serviço prestado, sempre que necessário para a garantia do fiel cumprimento do contrato, além da realização de inventário de ativos reversíveis;



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

- j) Garantir a desoneração do orçamento público estadual no que diz respeito aos custos e despesas observados na Área.

## **5 PREMISSAS PARA A REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS**

5.1 Para a elaboração dos Estudos Técnicos deverão ser consideradas as seguintes premissas:

- a) Previsão de arranjo institucional entre Estado, Prefeitura do Rio de Janeiro e demais atores identificados;
- b) Avaliação quanto à percepção e às necessidades dos trabalhadores, frequentadores e moradores da região com relação ao local;
- c) Previsão de implantação e manutenção de local para prestação de serviços públicos julgados úteis e necessários, bem como de áreas verdes de lazer e convivência;
- d) Observância às diretrizes das ferramentas de LVC e TOD, considerando todas as etapas para sua implantação;
- e) Análise do impacto de vizinhança;
- f) Incorporação no projeto de ideias desenvolvidas ao redor do mundo em empreendimentos similares, sempre considerando a tropicalização dos conceitos oriundos de projetos internacionais;
- g) Realização de modelagem que resulte no pagamento de outorgas periódicas ao Governo do Estado do Rio de Janeiro e à Riotrilhos, empresa de economia mista proprietária das áreas;
- h) Previsão de reversão dos investimentos em áreas comerciais ao Poder Público após o final do contrato;
- i) Previsão de reversão ao Poder Público, ao término das obras de implantação, dos investimentos na área destinada à prestação de serviços públicos julgados úteis e necessários;
- j) Previsão de assunção, pelo futuro parceiro privado, de todos os investimentos necessários para a execução do objeto do contrato;



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

- k) Previsão de assunção, pelo futuro parceiro privado, de todas as atividades de administração, conservação, manutenção, segurança e apoio à operação, bem como a exploração dos empreendimentos que venham a ser desenvolvidos na área, desde o início do prazo da contratação até seu término;
- l) Previsão da contratação de Verificador Independente, que será a entidade contratada pelo Poder Concedente, de acordo com o § 2º, Art. 7º, da Lei Estadual n.º 5.068/07, responsável por garantir o cumprimento das obrigações estabelecidas em Contrato e pelo monitoramento do desempenho da Concessionária;
- m) Modelagem e testagem de cenários onde o desenvolvimento do entorno possa incrementar a demanda do transporte público de alta capacidade (metrô);
- n) Desenvolvimento de projeto considerando as melhorias necessárias à integração do empreendimento à rede metroviária, bem como à integração modal entre transportes públicos rodo-metroviários e formas de transporte não-motorizado;
- o) Previsão de completa acessibilidade aos empreendimentos que venham a ser desenvolvidos na área, adequando sua estrutura à legislação e às demais normas vigentes neste sentido;
- p) Previsão de execução de todas as obras necessárias com mitigação de impactos nas atividades relacionadas ao sistema de transportes rodoviário e metroviário na região;
- q) Previsão de exigências quanto a conceitos e certificações de sustentabilidade ambiental aplicáveis às várias unidades concebidas no empreendimento;
- r) Pleno atendimento às normas e limitações impostas para preservação do patrimônio histórico estadual e municipal eventualmente existente;
- s) Pleno atendimento à legislação e demais normas, licenças e autorizações ambientais pertinentes, garantindo dessa forma a sustentabilidade das intervenções na Área;
- t) Pleno atendimento à Lei Complementar n° 159/2017, que institui o Regime de Recuperação Fiscal e que se aplica ao Estado do Rio de Janeiro.



## **6 ESCOPO DOS ESTUDOS TÉCNICOS**

6.1 Os Estudos deverão contemplar todos os aspectos necessários à estruturação do Projeto, como econômico-financeiro, de engenharia e orçamento, urbanístico e de arquitetura, operacional, jurídico e socioambiental, com apresentação de dados estatísticos e fontes de referências oficiais, além das informações levantadas na pesquisa de campo, cujo conteúdo mínimo está indicado nas disposições seguintes, sem a eles se limitar:

### **6.2 DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL**

6.2.1 Deverão ser apresentados o diagnóstico da situação atual do espaço e as diretrizes e referências que serão adotadas para o desenvolvimento do prognóstico da Região de Intervenção do Projeto.

6.2.2 O Diagnóstico da Situação Atual deverá apontar o cenário corrente dos imóveis que compõem a Região de Intervenção do Projeto, com base em informações fornecidas pelo Estado.

### **6.3 ANÁLISE DA DEMANDA**

6.3.1 A análise da demanda consistirá em estimar os beneficiários que deverão ser atendidos pela implantação do Projeto durante o prazo da vigência contratual considerando e citando as linhas de negócios possíveis, serviços prestados e preços praticados, de forma a subsidiar e dimensionar a oferta de serviços, considerando minimamente:

- a) população já atendida no entorno – áreas públicas, comerciais e de comércio popular nos sistemas de transporte público;
- b) população a ser atendida – áreas públicas, comerciais, habitacionais e de comércio popular nos sistemas de transporte público;
- c) área geográfica atendida;
- d) vocações e qualidade dos serviços prestados atualmente e pretendidos.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

## **6.4 ESTUDO URBANÍSTICO E DE ARQUITETURA**

6.4.1 A modelagem urbanística fornecerá os elementos necessários para a elaboração do Plano Urbano, focando a requalificação da região e a integração entre modais de transporte individual não motorizado, metrô e ônibus, e deverá:

- a) Possuir compatibilidade substancial com o Plano Diretor Estratégico, Plano de Mobilidade Sustentável – PMUS, Leis Específicas, Decretos e Portarias do Município do Rio de Janeiro;
- b) Envolver proposta de ordenamento ou reestruturação urbanística para o perímetro de abrangência, caso aplicável, com a definição do programa de intervenções, fases de implantação, parâmetros urbanísticos;
- c) Ser instrumento de reordenamento do espaço urbano, orientado pelas diretrizes do Plano Diretor Estratégico, Plano de Mobilidade Sustentável, Leis Específicas, Decretos e Portarias.

6.4.2 Os elementos apresentados na modelagem urbanística deverão ser acompanhados de estimativa dos custos das eventuais obras e equipamentos e prazo estimado de execução, assim como benefícios esperados ao entorno e à região.

6.4.3 A modelagem urbanística deverá esclarecer os seguintes pontos:

- a) Elementos para o programa de interesse público da futura intervenção, considerando a sua diretriz urbanística, viabilidade da transformação, impacto ambiental ou de vizinhança esperado, e possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área;
- b) Melhorias e valorizações imobiliárias esperadas nas áreas afetadas;
- c) Mapeamento de demandas sociais e de equipamentos públicos que podem ser implantados pelo futuro parceiro privado a ser contratado;
- d) Indicação dos impactos nas demais modelagens, especialmente na modelagem econômico-financeira.

6.4.4 A modelagem de arquitetura consistirá na confecção de projetos preliminares de arquitetura, respeitadas as normas técnicas aplicáveis.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

6.4.5 Para garantir a qualidade urbana e a viabilidade econômica do Projeto, caso necessário, poderão ser propostas modificações à legislação urbana pertinentes a parâmetros de ocupação, como Coeficiente de Aproveitamento (CA), Taxa de Ocupação (TO), Taxa de Permeabilidade (TP), gabarito de altura e/ou recuos previstos em lei, desde que acompanhados das justificativas para cada um dos parâmetros adotados.

6.4.6 A modelagem de arquitetura é compreendida como o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar as obras (ou o complexo de obras) objeto do futuro contrato ou parceria e contempla o seguinte conteúdo:

- a) Estudo conceitual, de forma a fornecer visão global do projeto e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza;
- b) Elementos de projeto básico, tais como anteprojetos e plantas esquemáticas;
- c) Descrição técnica das soluções globais e localizadas de arquitetura adotadas na proposta apresentada;
- d) Plano de implantação.

6.4.7 As premissas que deverão nortear a elaboração dos projetos básicos e executivos futuros serão apresentadas dentre os elementos de projeto básico, devendo os Estudos ainda:

- a) Considerar uma composição de usos dos espaços e potenciais construtivos que otimize a valorização, promova retornos ao Estado e componha a paisagem urbanística de forma harmônica, agregando valor na percepção dos trabalhadores, frequentadores e moradores da região;
- b) Considerar a implantação de instalações para serviços públicos, bem como de áreas verdes de lazer e convivência que integrem o empreendimento à cidade, às redes de transporte público rodô-metroviário e aos equipamentos no entorno;
- c) Seguir as melhores práticas construtivas, em especial as experiências exitosas em empreendimentos diversos, nacionais e internacionais, que tenham envolvido novas construções em regiões de metrô subterrâneo, sendo certo que a segurança construtiva e operacional é premissa básica do Estado;



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

d) Considerar e revisitar, durante sua elaboração, projetos similares já implementados em todo o mundo, identificando soluções tecnológicas e ambientais que poderão mitigar os impactos negativos e otimizar os impactos positivos.

6.4.8 Na elaboração da modelagem de arquitetura deverão ser consideradas soluções ambientais, de acessibilidade, de destinação adequada dos resíduos e, preferencialmente, soluções que incluam fontes alternativas de energia.

## **6.5 ESTUDOS DE IMPACTO SOCIOAMBIENTAL E DE VIZINHANÇA**

6.5.1 Deverão ser desenvolvidos estudos socioambientais e de vizinhança necessários e suficientes para o cumprimento das exigências legais para o início do processo de licitação do Projeto.

6.5.2 Os estudos de impacto socioambiental e de vizinhança deverão conter uma análise das questões ambientais ligadas às áreas selecionadas para implantação do projeto, de modo a apresentar:

- a) Indicação se há algum fator ambiental impeditivo e/ou que demande um processo de licenciamento mais complexo com potencial de impactar significativamente o cronograma de implantação do projeto;
- b) Análise de diretrizes regulatórias ambientais;
- c) Indicação dos requisitos para a obtenção de licenciamento ambiental, autorizações e correlatos, incluindo passivos existentes e implantação de medidas mitigadoras, bem como previsão do cronograma de licenciamento ambiental a ser realizado pela futura concessionária, quando aplicável.

## **6.6 ESTUDOS DE ENGENHARIA E ORÇAMENTO**

6.6.1 As modelagens de engenharia e o orçamento do Projeto deverão contemplar minimamente:

- a) Análise dos elementos de projeto básico elaborados pelas modelagens de urbanismo e de arquitetura, incluindo sugestões de alteração caso necessário;
- b) Elaboração do orçamento preliminar de implantação dos empreendimentos, tomando como base os elementos de projeto básico;



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

- c) Análise de alternativas para as fundações, principalmente evitando interferência com a estação de metrô já em operação e com suas galerias;
- d) Avaliação de alternativas de circulação viária para a realização das obras com o mínimo de interferência nas atividades do metrô e vias do entorno.

6.6.2 Os custos dos investimentos em obras e serviços de engenharia deverão ser calculados de acordo com o Sistema Unitário de Custos, elaborado pela Empresa de Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro – EMOP, ou na sua falta, aos indicados nos sistemas de orçamentação de obras.

6.6.3 O orçamento a ser elaborado deverá incluir, acompanhado da memória de cálculo, no mínimo:

- a) Custos de licenciamento dos empreendimentos (inclusive licenciamentos ambientais) e demais custos junto aos órgãos de gestão pública, como possível valor de outorga e desapropriação, se for o caso;
- b) Necessidade ou não de importação de materiais e equipamentos para realização das obras em função de especificidades do Projeto, se pertinente;
- c) Estimativa dos custos de operação e manutenção dos empreendimentos ao longo da vida útil do projeto;
- d) Plano de implantação e cronograma físico das obras de implantação.

6.6.4 O orçamento para as instalações a serem implementadas deverá ser apresentado de modo que as estimativas sejam segregadas no maior nível de detalhamento possível, como custos de projetos, aquisição dos equipamentos, obras civis e outros itens que julgar relevantes, tomando como base os elementos de projeto básico e valores de referência do mercado.

## **6.7 MODELAGEM OPERACIONAL**

6.7.1 A modelagem operacional deverá apresentar os custos e despesas, o dimensionamento de pessoas, os principais procedimentos e as demais informações relevantes para a execução das atividades do Projeto, constando necessariamente:



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

- a) Descrição dos requerimentos mínimos para a execução dos serviços a serem prestados ao longo do período de concessão.
- b) Estimativa de custos e despesas para a administração, manutenção e conservação dos bens e áreas do Projeto, incluindo o mercado, áreas de lazer e convivência e empreendimentos associados, de modo que as estimativas sejam segregadas no maior nível de detalhamento possível, dividindo-se no mínimo entre administração, apoio à operação, manutenção, limpeza e conservação, segurança e contas de consumo relevantes (p.ex. água, esgoto e energia elétrica), considerando que também poderão ser encaminhadas propostas que abarquem outros itens que se julgar relevantes;
- c) Estruturação do plano de operação, conservação, manutenção, recuperação e modernização da infraestrutura, incluindo descrição das atividades, equipe necessária e periodicidade recomendada de cada serviço técnico, de modo a garantir que as condições operacionais dos serviços concessionados se mantenham adequadas durante toda a vigência da concessão;
- d) Proposta de sistema de mensuração de desempenho com indicadores que permitam estabelecer e avaliar e acompanhar o nível de serviço, contendo a definição dos parâmetros a serem verificados, metas, metodologia de verificação e as consequências associadas ao seu descumprimento, se for o caso;
- e) Procedimento e planos para comunicação com trabalhadores e frequentadores do Mercado Popular da Uruguaiana;
- f) Procedimento e planos para mitigação dos impactos das obras de requalificação sobre a atividade dos comerciantes instalados no local.

## **6.8 ESTUDOS ECONÔMICO-FINANCEIROS**

6.8.1 Os Estudos Econômico-Financeiros deverão apresentar o Plano de Negócios Referencial para a concessão, considerando as projeções de receitas, investimentos, custos e despesas operacionais, bem como despesas tributárias e financeiras, necessidade de capital de giro, composição de capital da concessionária e demais elementos necessários à tomada de decisão de investimento.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

6.8.2 Deverá ser apresentado relatório explicativo da modelagem financeira, contendo a justificativa de todas as premissas utilizadas.

6.8.3 A análise econômico-financeira deverá envolver a análise econômica da modalidade de contratação mais vantajosa para a Administração Pública, considerando os aspectos de custo-benefício, custo de oportunidade, “Value for Money”, dentre outros.

6.8.4 Deverá ser apresentado modelo econômico-financeiro detalhado que comprove a viabilidade financeira do negócio, contendo o fluxo de caixa detalhado do projeto, as demonstrações de resultado projetadas, a taxa interna de retorno do projeto proposta, bem como demais premissas incorporadas.

6.8.4.1 O modelo econômico-financeiro deverá ser apresentado em planilha eletrônica em formato de Microsoft Excel, com fórmulas de cálculo abertas, permitindo a conferência das operações matemáticas realizadas e a simulação posterior de diferentes cenários e análise de sensibilidade.

6.8.5 Deverão ser apresentadas as avaliações financeiras dos parceiros privado e público.

6.8.5.1 Para a Avaliação Financeira do Parceiro Privado, deverão ser considerados os seguintes resultados:

- a) Análises de Sensibilidade;
- b) Figuras de Mérito (Taxa Interna de Retorno – TIR, Valor Presente Líquido – VPL e Payback);
- c) Valor do Contrato;
- d) Valor da outorga e desapropriação, se houver;
- e) Valor das Contraprestações, se houver.
- f) Alavancagem financeira máxima;
- g) Produção de indicadores, a exemplo de Exposição Máxima e Custo Médio Ponderado de Capital (WACC);
- h) Índice de Cobertura dos Serviços de Dívida (ICSD) anual e médio;
- i) Ano do primeiro retorno de Capital dos Acionistas;



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

- j) Primeiro e último ano de pagamento das dívidas;
- k) Outras que se julgar necessárias.

6.8.5.2 Os fluxos de entrada deverão ser estimados separadamente, com base nas seguintes variáveis:

- a) Receitas próprias provenientes da exploração comercial das áreas, considerando os resultados da Modelagem;
- b) Receitas próprias provenientes da exploração comercial de empreendimentos associados;
- c) Receitas acessórias, alternativas ou complementares;
- d) Contraprestações pecuniárias, quando for o caso;
- e) Aportes públicos, quando for o caso;
- f) Valor de salvamento dos bens não-reversíveis;
- g) Valor de salvamento da parcela ainda não depreciada de bens reversíveis.

6.8.5.3 Os fluxos de saída deverão ser estimados separadamente, com base com base nas seguintes variáveis:

- a) Investimentos;
- b) Operação e manutenção detalhados;
- c) Valor de outorga, quando for o caso;
- d) Tributos;
- e) Taxa de regulação/fiscalização;
- f) O valor de ressarcimento dos Estudos Técnicos, conforme art. 24 do Decreto Estadual nº 45.294/15;
- g) A remuneração da Agência de Fomento do Estado do Rio de Janeiro – AgeRio pelos serviços prestados na qualidade de Unidade de PPP, § 1º, Art 11, da Lei Estadual nº 5.068/07, se aplicável.

6.8.5.4 Deverá ser demonstrada a viabilidade do projeto sob a ótica do parceiro público, considerando o Valor Presente Líquido – VPL e a Taxa Interna de Retorno – TIR.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

6.8.5.5 Para a Avaliação Financeira do Parceiro Público, deverão ser estimados os seguintes fluxos de entrada, sob a ótica do Estado:

- a) Valor de alienação de ativos;
- b) Valor de outorga, se for o caso;
- c) Tributos diretos e indiretos arrecadados com o projeto que revertam ao tesouro estadual;
- d) Valor de salvamento dos bens reversíveis (parcela não depreciada);
- e) Redução de investimentos em execução pelo setor público;

6.8.5.6 Ainda sob a ótica do Estado, deverão ser estimados os seguintes fluxos de saída:

- a) Pagamento da parcela não depreciada dos bens reversíveis;
- b) Custos com as desapropriações;
- c) Aporte de recursos ao parceiro privado, se houver;
- d) O valor das contraprestações, quando o projeto for na modalidade PPP.

6.8.6 Em caso de necessidade de aporte de recursos públicos, deverá ser apresentado estudo detalhado das fontes de recursos do Governo do Estado do Rio de Janeiro para fazer frente a:

- a) Aporte público, se houver;
- b) Contraprestações públicas, se houver;
- c) Fundo garantidor, se houver;
- d) Outras contribuições do poder público, se houver.

6.8.7 Os estudos econômico-financeiros determinarão o prazo da implementação dos serviços de concessão de modo a atender aos requisitos legais, à amortização do capital investido no empreendimento, à remuneração do responsável pela implementação dos serviços e à depreciação da infraestrutura a ser implementada.

6.8.8 Deverá ser estabelecido o cronograma físico do Projeto, estimando o período de implantação e operacionalização, correspondente ao período de obras e de operação do



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

Projeto, apontando marcos, etapas e o detalhamento adequado para seu controle e acompanhamento.

## **6.9 ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS**

### **6.9.1 MODALIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE CONCESSÃO**

6.9.1.1 A partir dos estudos realizados, deverá ser demonstrada a modalidade adequada para implementação dos serviços de concessão, com base nas vantagens econômica e operacional do projeto e na melhoria da eficiência no emprego dos recursos públicos, confrontando-a com as outras modalidades possíveis (*value for money*), a saber:

- a) Concessão patrocinada;
- b) Concessão administrativa;
- c) Concessão tradicional;
- d) Execução pelo poder público, por meio de sua administração direta ou indireta.

### **6.9.2 RELATÓRIO FUNDIÁRIO**

6.9.2.1 Deverá ser apresentada a situação corrente dos imóveis que compõem a Região de Intervenção do Projeto, com base em informações fornecidas pelo Estado.

6.9.2.2 Para orientar os procedimentos que serão adotados pelo Estado e pelo eventual Concessionário, deverão ser apresentadas soluções e passos necessários à regularização dos imóveis que compõem a Região de Intervenção do Projeto, caso se faça necessário.

### **6.9.3 QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO**

6.9.3.1 Deverá ser desenvolvido um Quadro de Indicadores de Desempenho (QID), representado por um conjunto de medidores utilizados para avaliar a disponibilidade e o desempenho operacional do parceiro privado, com a definição do padrão aceitável e das sanções para o caso de não conformidade na execução do contrato, visando a servir como parâmetros que vinculem o montante da remuneração aos resultados atingidos pelo responsável pela implementação do projeto e a correspondente partilha de resultados financeiros.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

6.9.3.2 Os indicadores de desempenho poderão estar, preferencialmente, agrupados nas seguintes áreas: Operacional, Ambiental, Social e Financeiro.

6.9.3.3 A modelagem considerará que a aferição dos Indicadores de Desempenho deve ser realizada por meio da contratação, pelo Poder Concedente, de Verificador Independente.

#### **6.9.4 ANÁLISE DE RISCOS**

6.9.4.1 Deverão ser levantados e analisados os eventuais riscos que possam afetar o Projeto, e definidas medidas preventivas e mitigadoras destinadas a trata-los. A consultoria deverá categorizar os riscos e aloca-los de acordo com as melhores práticas estabelecidas para projetos de concessão e PPP.

6.9.4.2 Sendo assim, devem ser descritos os riscos e suas respectivas consequências, as medidas mitigadoras e sua alocação através de critérios claros. Como uma das medidas mitigadoras, deve ser prevista revisão do contrato de concessão, seja motivada por mitigação de risco, ou por questões relacionadas ao desempenho da concessionária.

#### **6.9.5 ASPECTOS INSTITUCIONAIS**

6.9.5.1 Os Estudos Técnicos deverão apresentar o arranjo institucional que melhor atenda ao interesse público, considerando todos os entes públicos e privados envolvidos, com a definição dos encargos dos parceiros público e privado nos períodos pré e pós-operacionais, observados os normativos a seguir relacionados e demais dispositivos correlatos:

- a) Lei Federal n.º 8.666, de 21 de junho de 1993;
- b) Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- c) Lei Federal n.º 9.074, de 07 de julho de 1995;
- d) Lei Federal n.º 11.079, de 30 de dezembro de 2004, atualizada pela lei federal 12.766/12;
- e) Lei Estadual n.º 5.068, de 10 de julho de 2007, atualizada pela Lei Estadual 7.043 de 15 de julho de 2015;
- f) Decreto Estadual n.º 45.294, de 24 de junho de 2015;



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

- g) Decreto Estadual nº 46.642, de 17 de abril de 2019;
- h) Lei Municipal Complementar nº 98, de 22 de julho de 2009;
- i) Lei Municipal nº 506, de 17 de janeiro de 1984;
- j) Lei Municipal nº 2.396, de 16 de janeiro de 1996.
- k) E demais Leis e Decretos pertinentes ao Projeto.

## **6.9.6 DOCUMENTOS JURÍDICOS**

6.9.6.1 Deverão ser elaborados, no mínimo:

- a) Projetos de Lei, minutas de convênios e outros, conforme o caso, decorrentes das análises realizadas no Arranjo Institucional;
- b) Minutas do edital e de contrato de licitação e seus anexos.

## **6.9.7 ASSESSORAMENTO AO PROCESSO LICITATÓRIO**

6.9.7.1 Os Estudos deverão conter a cronologia de eventos e ações necessárias para tornar viável o processo licitatório até a assinatura do Contrato, em especial apoio à audiência pública e consulta pública.

## **7 METODOLOGIA**

7.1 A Requerente deverá descrever a metodologia que será empregada para o desenvolvimento dos Estudos Técnicos, acompanhada de um Plano de Trabalho detalhado, a ser entregue à Comissão de Acompanhamento, Avaliação e Seleção dos Estudos Técnicos em 7 (sete) dias corridos a partir da data da Autorização, desdobrando atividades em subatividades quando necessário, empregando as melhores práticas de elaboração, segundo normas e procedimentos pertinentes, observadas as premissas contidas neste Termo de Referência.

7.1.1 Plano de Trabalho deverá conter:

- a) Cronograma para execução das atividades do Item 6;
- b) Matriz de responsabilidade das partes envolvidas para a elaboração dos Estudos Técnicos, seguindo as subatividades;



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

- c) Documentos a serem fornecidos;
- d) Previsão de reuniões quinzenais de acompanhamento.

7.2 Os Estudos Técnicos deverão detalhar todos os itens e subitens deste Termo, identificando claramente as informações imprescindíveis ao desenvolvimento de uma proposta de Concessão.

7.3 No que tange aos aspectos de arquitetura e engenharia, é importante que se defina a situação atual da área de intervenção, obras de recuperação, custos de manutenção e de ampliação de capacidade, além dos itens relacionados neste Termo de Referência.

7.4 Na avaliação dos impactos ambientais e de vizinhança deverão ser apresentadas as ações necessárias com vistas à minimizar os impactos do projeto e evitar ou prevenir a ocorrência de efeitos indesejáveis.

7.5 A partir das linhas básicas dos Estudos, espera-se um delineamento das principais diretrizes da modelagem econômico-financeira, descritas em estimativas de investimentos, de custos e despesas operacionais.

7.6 Por fim, deverão ser apresentados os aspectos contratuais e jurídicos capazes de assegurar a celebração de contrato entre ente público e privado que viabilizem as concessões previstas para o prazo estipulado e as exigências definidas, sem gerar riscos impossíveis de mitigar e, da mesma forma, garantindo as operações em níveis aceitáveis de desempenho.

7.7 Os Estudos Técnicos serão apoiados por meio de reuniões com membros do Governo do Estado, para maior compreensão das demandas e conhecimento de possíveis conflitos para o processo de concessão.

7.8 Na entrega final dos Estudos Técnicos deverá ser apresentado o Sumário Executivo, bem como uma apresentação consolidada para explanação pública.

7.9 Os Estudos Técnicos deverão ser apresentados separados em cadernos denominados Relatórios Técnicos, em conformidade com a Tabela 1, com paginação e numeração de tópicos, tabelas e imagens.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

## 8 PRODUTOS ESPERADOS

8.1 Os produtos do trabalho acham-se indicados na tabela 1, devidamente correlacionados às atividades macros descritas neste Termo de Referência. A cada produto do trabalho corresponderá um relatório, em meio impresso e eletrônico.

<b>Produtos</b>		<b>Item</b>
RT0	Plano de Trabalho	7.1
RT1	Relatório Técnico 1 – Diagnóstico da Situação Atual	6.2
RT2	Relatório Técnico 2 – Análise de Demanda	6.3
RT3	Relatório Técnico 3 - Estudo Urbanístico e de Arquitetura	6.4
RT4	Relatório Técnico 4 – Impacto Socioambiental e de Vizinhança	6.5
RT5	Relatório Técnico 5 - Estudos de Engenharia e Orçamento	6.6
RT6	Relatório Técnico 6 – Modelagem Operacional	6.7
RT7	Relatório Técnico 7 – Estudos Econômico-Financeiros	6.8
RT8	Relatório Técnico 8 – Aspectos Contratuais e Jurídicos	6.9
SE	Sumário Executivo e Apresentação Consolidada	7.8

Tabela 1: Produtos

## 9 CRONOGRAMA FÍSICO PARA ELABORAÇÃO DOS ESTUDOS TÉCNICOS

9.1 O prazo máximo para a conclusão dos Estudos Técnicos será de 6 (seis) meses, contados da data de publicação da Autorização.

9.1.1 A Autorizada deverá apresentar, no Plano de Trabalho, o cronograma de execução e entrega dos estudos a serem desenvolvidos, em conformidade com seu escopo e com a Tabela 1.



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão

9.2 Além desse prazo, a Requerente deverá estar disponível para acompanhamento das tratativas do Governo Estadual com a Sociedade Civil, até o final da fase de consulta e audiência públicas.

9.3 Ao final de cada mês, deverão ser entregues Relatórios Parciais à Comissão de Acompanhamento, Avaliação e Seleção dos Estudos Técnicos, a ser nomeada em ato próprio, observando-se a necessidade de reuniões quinzenais para apresentação e alinhamento dos trabalhos.

9.3.1 Todas as reuniões entre Autorizados e a Comissão de Acompanhamento, Avaliação e Seleção dos Estudos Técnicos deverão ser registradas em ata.

9.4. Os Estudos Técnicos finalizados serão remetidos à Secretaria Executiva do Conselho Gestor do PROPAR, na forma prevista neste Termo de Referência, que coordenará os trabalhos de consolidação da modelagem final do Projeto.

## **10 VALOR MÁXIMO GLOBAL DO EVENTUAL RESSARCIMENTO**

10.1 O valor máximo de ressarcimento foi definido em R\$ 3.143.000,00 (três milhões, cento e quarenta e três mil reais), com base na elaboração de estudos de similar complexidade, e englobará as fases de elaboração dos estudos e de acompanhamento e alterações junto ao Poder Público após sua entrega.

10.2 Considerando as normativas legais, o requerente deverá garantir que o valor proposto de ressarcimento dos Estudos Técnicos não ultrapasse, em seu conjunto, 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do valor global de investimento estimado.

10.3 Serão desconsiderados os valores de ressarcimento que excederem 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do valor global de investimento apurado após a realização dos Estudos Técnicos.