

Poder Executivo

MES	S	D	F	S	D	SF	S	D	BL	O	S	D	22
OUTUBRO	S	D	.	S	D	F	S	D	SL	D	SL	D	21
NOVEMBRO	F	.	S	O	.	S	D	.	SL	D	SL	D	21
DEZEMBRO	.	S	D	.	S	D	T2	RF	S	D	▲	▲	11
TOTAL DE DIAS													202

LEGENDA:

○	Férias
RP	Retorno dos Professores
■	Início do Período Letivo / Retorno às aulas
S	Sábado
D	Domingo
▲	Recesso Escolar
F	Feriado
SF	Seminário Foco
T1	Término da 1º Semestre
T2	Término da 2º Semestre
RF	Resultado Final
SL	Séleto Letivo
MRA	Remoção de Matrícula (alunos antigos)
MNR	Matrículas Novas; Vestibular e Sisu
VCAES	Congresso Acadêmico de Educação Superior
X Fórum	Fórum da Educação Superior
JFC	IV Jornada de Formação Continuada da FAETEC

SERVIÇO PÚBLICO ESTADUAL

ENL 001/1088 / 2015
18/12/2015 109

50451956 P.

ANEXO V



GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE CIÉNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO
FUNDAÇÃO DE APOIO À ESCOLA TÉCNICA

CAP/ISERJ/CAP ISEPM

MÊS	DIAS																													Dias Letivos			
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
JANUÁRIO	F/D	S	D	○	○	○	○	○	S	D	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—			
FEVEREIRO	RP/P	■				S	D	▲	F	▲	▲	▲	E	D																		15	
MARÇO				S	D					S	D									SL	D				F	S	D				23		
ABRIL	S	D				S	D														F	S	D				S				21		
MAYO	D				S	O				JFC	CoC									SL	O				F	H	D				22		
JUNHO		S	D						SL	D			S	D						S	D				S	D					23		
AGOSTO	▲	▲	▲	▲	▲	F	S	D	▲	▲	▲	▲	S	D	▲	▲	▲	▲	▲	S	D	▲	▲	▲	▲	S	D	■			05		
SETEMBRO		SL	D		F		CoC	T2	D				SP	S	D				S	D				S	D					22			
OUTUBRO	S	D			S	D		F		S	D									SL	D				S	D					21		
NOVEMBRO	F		SL	D				S	D	F			S	D						S	D				S	D	▲	▲	▲	▲	9		
DEZEMBRO		SL	D				S	D	CoC	T3	RecF	CoC	F	S	D	▲	▲	▲	▲	▲	S	D	▲	▲	▲	S	D					202	
TOTAL DE DIAS LETIVOS																																	

LEGENDA:

○	Férias
RP	Retorno dos Professores
■	Início do Período Letivo / Retorno às aulas
P	Planejamento
S	Sábado
D	Domingo
▲	Recesso Escolar
F	Feriado
SF	Seminário Foco
T1	Término da 1º etapa
T2	Término da 2º etapa
T3	Término da 3º etapa
SL	Séleto Letivo
RecF	Recuperação Final
CoC	Conselho de Classe Final
RF	Resultado Final
JFC	IV Jornada de Formação Continuada da FAETEC

162055

Secretaria de Estado de Transportes

ADMINISTRAÇÃO VINCULADA

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Rodoviários
AUDIÉNCIA PÚBLICA Nº 01/2015

ATA DA SESSÃO PÚBLICA DO RIO DE JANEIRO

Aos 20 de novembro de 2015, às 10:00 horas, no auditório da sede da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro, localizada na Rua do Carmo, nº 27, Centro, Rio de Janeiro, RJ, foi iniciada a sessão presencial da Audiéncia Pública nº 01/15, realizada pelo Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro - DETRORJ, vinculado à Secretaria de Estado de Transportes do Estado do Rio de Janeiro - SETRANS/RJ, em conformidade com a publicação da Convocação de Audiências Públicas, no Diário Oficial do dia 09 de outubro de 2015, parte I, página 63 e, também, em grandes jornais de circulação estadual, tais como O Globo, o Jornal do Brasil, o Jornal do Dia, o Jornal do Comércio, em 09, 10 e 11 de outubro de 2015. Além disso, foi amplamente divulgada, por meio de (i) banner fixados nas rodovilhas e nos horários de cada audiência pública, (ii) painel eletrônico do DETRORJ e (iii) display nos andares elevados.

A Audiéncia Pública nº 01/2015 tem o objetivo de tomar público, ouvir sugestões e contribuições para a elaboração do Edital e anexos para a concessão de prestação das serviços públicos de exploração de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros por ônibus no Estado do Rio de Janeiro a serem prestados de forma intermitente e não direta pela concessionária, em caráter de exclusividade, pelo período de 20 (vinte) anos.

Para composição do Mesa de Abertura da Sessão Pública foram indicadas as seguintes representantes:

Secretário de Estado de Transportes, Sr. Carlos Roberto de Figueiredo Cecílio

Inteligência e Monitoramento, iniciado no ano corrente, aplica-se, o que é, como funciona, quais os objetivos, finalidades, fim sagrado, faz a exibição da fundação imobiliária com os novos projetos, já em vigor, i.e. projeto "Velharias Rodoviárias", projeto "Acessibilidade", "Whassup", Projeto "Orla" e "Projeto do Botafogo". Existe o novo projeto que está previsto para iniciar antes da licitação abituada de "Graia do Botafogo", tendo por escopo dar maior conforto e segurança aos cidadãos da Avenida, regulamentar e, por fim, apresentar os projetos estruturados já em andamento, tal como aracruzense jurídico e comunitário.

Com a palavra, o Professor Eduardo Leal, pertencente ao corpo docente da Fundação Getúlio Vargas - FGv/RJ, o qual apresentou o projeto básico operacional, expondo as diretrizes gerais de como funcionará o sistema de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros, por ônibus, no Estado do Rio de Janeiro.

Dando continuidade, foi dada a palavra ao Sr. Sérgio Gustavo, representante da ADUT - Associação de Defesa dos Usuários de Transportes do Estado do Rio de Janeiro.

Até continuou, apresentou um panorama geral do serviço de transporte do Estado do Rio de Janeiro, explicou que as empresas estão operando sob um regime jurídico precário, bem como apresentou como o Estado está aguardando o serviço que é feito, tanto como fez o professor.

A mesa de abertura não deu continuidade, passando os mesmos representantes a comparecer à Mesa de Exploração.

Com a palavra, o Professor Roberto Richter, representante do DETRORJ, apresentou a missão, atribuição e função institucional exercida pelo DETRORJ. Fez exposição sobre o projeto de Serviço de

Inteligência e Monitoramento, iniciado no ano corrente, aplica-se, o que é, como funciona, quais os objetivos, finalidades, fim sagrado, faz a exibição da fundação imobiliária com os novos projetos, já em vigor, i.e. projeto "Velharias Rodoviárias", projeto "Acessibilidade", "Whassup", Projeto "Orla" e "Projeto do Botafogo". Existe o novo projeto que está previsto para iniciar antes da licitação abituada de "Graia do Botafogo", tendo por escopo dar maior conforto e segurança aos cidadãos da Avenida, regulamentar e, por fim, apresentar os projetos estruturados já em andamento, tal como aracruzense jurídico e comunitário.

Além disso, o Sr. Leônidas Teixeira, Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro - Fetransp, apresentou e informou ao Sr. Orlando que resolverá o problema de acesso aos transportes de ônibus na região.

O Sr. José Felício também fez uso da palavra e colocou o CONUT II, disposição do Sr. Orlando, caso este prossesse ir à Brasília.

E-101.001 / NOSS / 2015
Data: 18/11/2015 FIE

PODER EXECUTIVO

P
P

A Sra. Rosângela Cabral indaga se devido às diversas diferenças de operação, tarifa e concorrências parcos, não seria melhor a realização de um processo seletivo, uma para a região metropolitana e outra para o interior.

O Sr. Vítor Castro questionou se haveria penalidade para os indutores ou servidores apenas para orientar a estratégia do sistema.

Com a palavra o Presidente Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviários, Ferroviárias, Marítimárias, Históricas e Aéreas, Sr. José Felinto indaga sobre a criação de Comissões Tripartites com a representação do poder concedente, concessionário e dos usuários, além de apresentar por escrito diversas sugestões da COM-NUT feitas no decorrer das audiências públicas no Estado do Rio de Janeiro, captadas pelas associações e federações filiadas:

1. Vejamos o que estabelece a Lei Regulamentar nº 8.987 de 15 de fevereiro de 1999, em seus arts. 29, 30 e parágrafo único. O parágrafo único obriga a criação de Comissões Tripartites com a representação do poder concedente, concessionário, a dos usuários, paralelo, o DETRO IRM compõe a sua mesa e legislação.

Art. 29 - Incumbe ao poder concedente:

VII-Zelar pela boa qualidade do serviço, zelar, apurar e solucionar quaisquer reclamações dos usuários, que serão identificadas em prazo fixo, das provisões tomadas;

XI - incentivar a competitividade; e

XII - encadear a formulação de execução de usuários para Defesa de Interesses relativos ao serviço.

Art. 30 - No exercício da fiscalização, o poder concedente terá autorização para efetuar diligências à administração, contabilidade, recursos financeiros, operações financeiras de concessão.

Parágrafo Único - A execução do serviço será feita por intermédio de órgão técnico no poder concedente ou por entidade com ele convencida, a periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente da concessão e dos usuários.

2. As graduações atuais e futuras serão feitas de custo como medida da Constituição Brasileira.

3. Em respeito à премиальная maior do projeto em defesa do consumidor, propõe-se que a habilitação técnica entre os usuários e demais empresas de ônibus possa, ou mais de experiência na prestação de serviço público regular de transporte rodoviário de passageiros;

4. A idade máxima para ônibus rodoviários utilizados no sistema será de 6 (seis) anos;

5. Reserva de 02 (dois) lugares gratuitos, por viagem, para idosos acima de 60 (sessenta) anos;

6. Ar condicionado obrigatório em todos os veículos;

7. Inspeção veicular obrigatória a cada 05 (cinco) meses para veículos acima de 05 (cinco) anos;

8. Todos os ônibus com ar condicionado e automático para melhor viabilidade e conforto dos passageiros;

9. Redução de cotação, passagens e combustíveis, apropriadas para tal emissão de novas fiscalias no campo;

10. Para RMNRJ: Será estendido para fora do RMNRJ a bilhete única? Haverá subvenção?

11. O critério de maiores tarifas será adequado para os custos específicos do setor, como por exemplo, por planilhas?

12. A revisão tarifária ordinária, que serve ao propósito de reequilibrar o custo da concessão, qual periodicidade?

13. As empresas deverão ter experiência mínima para participar da licitação incluindo ou não anuidade?

14. Por se tratar de um contrato de longo prazo, haverá previsão no contrato para reflexos as mudanças dinâmicas que o Estado tem vivido, como, por exemplo, o PDTU - Plano Diretor de Transporte Urbano?

15. A Previdência Social é algo que impacta diretamente o dia-a-dia das empresas. Os motoristas serão excluídos da base de cálculo de obrigação de emprego para definição de aposentadoria?

16. O governo do Paraná tem interesse em transferir a concessão para o governo federal, como será a garantia de amparo para aquela movimentação?

17. O que está previsto para corredor Niterói - RJ? O projeto básico já proporciona os relevantes condicionantes dos investimentos que serão necessários ao longo do contrato para que possam atender adequadamente suas propostas?

18. Haverá pagamento de outorga?

19. O governo do Paraná seu interesse para o óleo diesel, considerando que o Brasil a mesma deseja tem a planilha de custo?

20. Considera a futura planilha taxa de cotação? E o IPK, já podemos tomar conhecimento?

21. Será criado o seguro obrigatório? E quanto ao seguro facultativo de soldados passageiros, o único representante legal será autorizada nos usuários?

22. Os subsídios atuais pagos pelo Tesouro do Estado serão mantidos?

23. Em substituição a outorga, o Estado considera a possibilidade de recorrer a critério de menor tarifa, beneficiando os usuários do serviço público através da modicidade tarifária? O pagamento da outorga será pago pela concessionária?

24. Em decisão recente do TST a obrigatoriedade do numero de jovens aprendizes, será compatível não mais pelo total de funcionários de empresas e sim pelo total de funcionários, menos o total de menores. No caso de exigência da contratação de jovem aprendiz e deficiências fiscais no aditivo, tal regras vai ser levada em conta?

25. De acordo com uma antevenda concedida pelo Rio, Serrinha Setentrional - Faixa de Estado do Rio de Janeiro e O Globo, em 12 de outubro de 2015, o Estado prêve uma reajuste para o fornecimento de R\$1,5 bilhão com a intenção a ser pago, nem necessariamente a ser pago, dentro de 12 meses. Se isso estiver correto e levando em consideração que estimativa temos cerca de 7,5 mil milhões de R\$ para o fornecimento de R\$ 200 milhões. Se compararmos com a média de outorga em outras cidades de outros Estados de Federação (Aracaju, Belo Horizonte, Fortaleza, Região Metropolitana de Belo Horizonte, Salvador, etc), de R\$ 80 mil por ônibus, isso é muito desproporcional. O Estado do Rio de Janeiro pretende abrigar tudo de seu orçamento com dinheiro de novo, que precisa de transportar para trabalhar? Ou do seu usuário de transporte?

26. Para integração física e tarifária, os terminais serão investimentos públicos ou subscritos?

27. Foi feito contato que o cenário econômico brasileiro está se deteriorando e cada vez mais as circunstâncias foram levadas em consideração e a solução necessária nesse momento de crise econômica nacional e estadual?

28. Mencionou algum mecanismo para auxiliar a tarifa para o início ativo de operação? Concessões de serviços públicos adotarão muita discussão e acabar retardando significativamente o início da operação. Como isso vai funcionar?

Com a palavra o Sr. Lílio Machado Rogério, membro da Associação de Motoristas e Amigos do Belfort e do Fórum Paranaense de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro questionou qual a base técnica e real que o Governo tem para considerar justo e sistema tarifário atual, se não existe acompanhamento desses custos nem acompanhamento das ofertas e demandas? Prossseguiu questionando qual o formato de participação de associados civis no Conselho Estadual de Transportes. Por fim, indaga se haverá nova audiência pública quando o Edital estiver pronto? Indagou se o Edital será apresentado pelo Conselho Estadual de Transportes. Requereu também que conste a resposta na ata da audiência pública. Entregou o seguinte questionamento por escrito:

"Considerando também que esta audiência é para que todos tenham conhecimento das condições e informações sobre a licitação para que, desse modo, contribuir para leitura do edital.

Considerando que a Lei Federal de Mobilidade, em seus art. 14 a 16 establece que o DIREITO dos usuários participar do planejamento, gestão e fiscalização dos serviços de transporte.

Considerando que o Secretário Executivo na audiência de Nova Iguaçu disse, entre outras coisas:

- O reajuste era feito pelo presidente do presidente do DETRO, 10, 12, 13 % ultravam um valor"
- Nós não temos um Estado (Econômico Financeiro) fixo com 300 páginas a sim uma série de estudos, uma série de avaliações, uma série de revisões"

3. Existe aqui com todas as pessoas responsáveis por elaborar as planilhas dessas ofertas?

4. Antes havia uma fórmula paramétrica que não se sabe direito como era?

5. Nesses numeros de custos superiores em do IPCA"

Considerando ainda:

1. Que não existe no Edital de Viabilidade Econômica Financeira que aqui tem sua sintese explicita.

2. Que existem descrepâncias entre o aumento de custo e o IPCA.

3. Que a fórmula paramétrica assista que o Governo desvincule como é feito.

4. Que, após esse tempo da fórmula desvinculada, o reajuste passou a ser iniciado pelo presidente do DETRO, conforme suas próprias palavras.

5. Que o Sr. Sérgio da FGV, aqui presente, afirmou na audiência de Campos que "as empresas colocaram os números e nós não temos como resistir"

6. Que, por diversas vezes, foi falado que apresentam preços mais baixos do que os atuais sem uma concorrência plena?

Pergunto:

Qual a base técnica e real que o GOVERNO tem para considerar "Justo o sistema tarifário atual", se não existe acompanhamento das suas custas nem acompanhamento das suas demandas?

Como o Secretário Executivo prometeu que o Conselho Estadual de Transportes será criado ainda em 2015, desejaria saber qual é o motivo de participação da Sociedade Civil caso a se participará oficialmente da mesma?

Quando o DETRO, assim, informou novas audiências para que a FGV faça sua discussão, de acordo com o que estableceu o Lei da Tarifa de Mobilidade?

Com a palavra a Sra. Maria Vaz de Vasconcelos, da FAMERJ/CONAM, questionou quando a como vão ser elencadas os conselheiros de mobilidade e transporte a quando será resolvido o problema da falta de colaboradores? Tendo sido respondida pelo Secretário de Estado de Transportes que está prevista para ainda este mês o restabelecimento de conselho, através de Decreto de Governo. Quanto a questões das outras concessionárias, com o crescimento da bilheteria eletrônica, esse tema será tratado de forma clara. Na visão do Estado não desaparecerá e sim, o conselheiro é dar oportunidade para que os mesmos ascensionais ascendentes na carreira, sendo observados dentro do próprio sistema. Outro questão que deverá ser avaliada é a dupla função do conselheiro, a qual está sendo avaliada, como se dará o período de transição. O presidente do DETRO fez explicações, comprovando com a sua experiência pessoal.

Mario Coelho Barreto da SERTERJ, indaga se a não garantia de repasse das dotações colektivas para a tarifa é uma das razões do desequilíbrio (RMNRJ): poderão levar a classe trabalhadora a gravemente prejudicada e pressionar sobre as empresas, gerando distorção e custos adicionais. O item "salário dos profissionais" não pode ser ignorado quando se fala de custo econômico das operadoras. Uma parte de salários dados pode ser inferior a um acervo salarial de um sindicato de empregados da capital, com perda de mobilização entre as classes.

Marcelo Santos, presidente da Associação de Defesa dos Usuários de Transportes, indaga se o conselho em endereço da SETRANSP no interior da sua área de atuação (Globo) em:

1. Todas as linhas com o conselheiro e automático para melhorar a operação e custo da concessão?

2. As empresas deverão ter experiência mínima para participar da licitação incluindo ou não anuidade?

14. Por se tratar de um contrato de longo prazo, haverá previsão no contrato para reflexos as mudanças dinâmicas que o Estado tem vivido, como, por exemplo, o PDTU - Plano Diretor de Transporte Urbano?

15. O critério de maiores tarifas será adequado para os custos específicos do setor, como por exemplo, por planilhas?

12. A revisão tarifária ordinária, que serve ao propósito de reequilibrar o custo da concessão, qual periodicidade?

13. As empresas deverão ter experiência mínima para participar da licitação incluindo ou não anuidade?

14. Por se tratar de um contrato de longo prazo, haverá previsão no contrato para reflexos as mudanças dinâmicas que o Estado tem vivido, como, por exemplo, o PDTU - Plano Diretor de Transporte Urbano?

15. O critério de maiores tarifas será adequado para os custos específicos do setor, como por exemplo, por planilhas?

16. O governo do Paraná seu interesse para o óleo diesel, considerando que o Brasil a mesma deseja tem a planilha de custo?

20. Considera a futura planilha taxa de cotação? E o IPK, já podemos tomar conhecimento?

21. Será criado o seguro obrigatório? E quanto ao seguro facultativo de soldados passageiros, o único representante legal será autorizada nos usuários?

22. Os subsídios atuais pagos pelo Tesouro do Estado serão mantidos?

23. Em substituição a outorga, o Estado considera a possibilidade de recorrer a critério de menor tarifa, beneficiando os usuários do serviço público através da modicidade tarifária? O pagamento da outorga será pago pela concessionária?

24. Em decisão recente do TST a obrigatoriedade do numero de jovens aprendizes, será compatível não mais pelo total de funcionários de empresas e sim pelo total de funcionários, menos o total de menores. No caso de exigência da contratação de jovem aprendiz e deficiências fiscais no aditivo, tal regras vai ser levada em conta?

25. De acordo com uma antevenda concedida pelo Rio, Serrinha Setentrional - Faixa de Estado do Rio de Janeiro e O Globo, em 12 de outubro de 2015, o Estado prêve uma reajuste para o fornecimento de R\$1,5 bilhão com a intenção a ser pago, nem necessariamente a ser pago, dentro de 12 meses. Se isso estiver correto e levando em consideração que estimativa temos cerca de 7,5 mil milhões de R\$ para o fornecimento de R\$ 200 milhões. Se compararmos com a média de outorga em outras cidades de outros Estados de Federação (Aracaju, Belo Horizonte, Fortaleza, Região Metropolitana de Belo Horizonte, Salvador, etc), de R\$ 80 mil por ônibus, isso é muito desproporcional. O Estado do Rio de Janeiro pretende abrigar tudo de seu orçamento com dinheiro de novo, que precisa de transportar para trabalhar? Ou do seu usuário de transporte?

26. Para integração física e tarifária, os terminais serão investimentos públicos ou subscritos?

27. Foi feito contato que o cenário econômico brasileiro está se deteriorando e cada vez mais as circunstâncias foram levadas em consideração e a solução necessária nesse momento de crise econômica nacional e estadual?

28. Mencionou algum mecanismo para auxiliar a tarifa para o início ativo de operação? Concessões de serviços públicos adotarão muita discussão e acabar retardando significativamente o início da operação. Como isso vai funcionar?

Com a palavra o Sr. Lílio Machado Rogério, membro da Associação de Motoristas e Amigos do Belfort e do Fórum Paranaense de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro questionou qual a base técnica e real que o Governo tem para considerar justo e sistema tarifário atual, se não existe acompanhamento desses custos nem acompanhamento das ofertas e demandas? Prossseguiu questionando qual o formato de participação de associados civis no Conselho Estadual de Transportes. Por fim, indaga se haverá nova audiência pública quando o Edital estiver pronto? Indagou se o Edital será apresentado pelo Conselho Estadual de Transportes. Requereu também que conste a resposta na ata da audiência pública. Entregou o seguinte questionamento por escrito:

"Considerando também que esta audiência é para que todos tenham conhecimento das condições e informações sobre a licitação para que, desse modo, contribuir para leitura do edital.

2. Dr. Wellington Ribeiro tem questionado qualas as máximas possíveis para melhorar (qualificar) o sistema de transporte através da concessão?

O Dr. Felipe Duquecoulozzi trouxe sua preocupação com a falta de apoio à medida e problemas de ônibus no trânsito não ensejam equilíbrio econômico-financeiro, e indagou quanto à qualificação econômico-financeira, além de exigências de índices concretos, se terá outras exigências, tal como capital social mínimo, garantia para bilhar e etc?

Uma Marilene de Carvalho questionou quando será apresentado as edital e Termo de Referência assim do projeto de transporte público?

O Dr. Gabriel Mauboulo Pleinvalo afirmou que hoje as empresas Auto Viagens Salineiros, Viação Monte Branco e a Viação São Pedro da Aldeia recebem o passo especial intermunicipal em suas respectivas linhas intermunicipais.

Talmo Jardim Nunes, do Sindmárcos das Empresas de Transportes Rodoviários Intermunicipais do Estado do Rio de Janeiro - SINTERJ, trouxe sugestões do SINTERJ para o aprimoramento do processo licitatório:

1. ADOTAR VEÍCULO PADRÃO NA REGIÃO II SEM AR CONDICIONADO
2. POSSIBILIDADE NA REGIÃO II DA CONCESSIONÁRIA SUBCONTRATAR ATIVIDADES INERENTES À CONCESSÃO

O modelo concebido pelo DETRO é baseado no princípio de que o usuário é o maior beneficiário, e não o concessionário, sendo que a realidade é que é o usuário que mais economiza.

Ademais, a tarifa é mais econômica para os serviços terceirizados e também para os serviços familiares de pequeno porte que há.

Por outro lado, como essas operações são de baixo rendimento econômico, a tendência de grandes grupos privados será reduzir a frota de ônibus nesses ônibus, causando prejuízo para a população do interior. Não há impedimento legal para que o DETRO adote previsão expressamente a possibilidade de que o DETRO atenda pedidos de concessão para a contratação de terceiros nas condições ajustadas entre as partes privadas, permanecendo a responsabilidade do concessionário perante o Estado.

PROPOSTA: Permitir a subcontratação de atividades inerentes da concessão na operação da Região II (interiorizado).

1. ALTERAR O CRITÉRIO DE JULGAMENTO PARA TÉCNICA E PREÇO.

O projeto desenvolvido pelo FIEV estableceu como critério de julgamento único e de maior valor da outorga (preço), com nível de exigência de qualificação técnica, e que suas empresas associadas devem atender a reunião bilhetagem pública.

O modelo recentemente desenvolvido para a delegação de serviços públicos não contempla o preço como o maior critério, visto que é indispensável escolher de concessionário com capacidade para prestar serviços adequado.

Ademais, as manifestações das Autoridades das Auditorias Públicas feitas no sentido de valorizar a eficiência operacional e a manutenção das estruturas, defendendo a sua implementação, devem ser consideradas no critério de julgamento da maior valor de outorga.

PROPOSTA: Alterar o critério de julgamento para melhor adaptação em razão da combinação dos critérios de maior valor da outorga de concessão com o de melhor técnica (art. 15, inciso VI, da Lei nº 8.978/95).

1. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA.

O projeto divulgado pelo DETRO nas audiências públicas e nos editais apresentados afirma que o nível de qualificação técnica a ser exigido é de qualificação técnica, e que suas empresas associadas devem atender a reunião bilhetagem pública.

O modelo recentemente desenvolvido para a delegação de serviços públicos não contempla o preço como o maior critério, visto que é indispensável escolher de concessionário com capacidade para prestar serviços adequado.

Além disso, com base no nível de exigência técnica, podem conceder concessões imediatas, caso seja pelo qual o Governo Federal, ou pelo Estado, autorize.

Por outro lado, o TCU se refere assim: "podem que o sistema de concessões obedeça a capacidade para operação da concessão, oferecendo alternativas à capacidade para operação da concessão, estando atrelado à exigência de certeza de execução de contratos de igual dimensão, lógica e lícitas".

No caso presente o FIEV considera que o operador de transporte rodoviário de passageiros no regime de trabalho está habilitado para prestar serviços regulares de transporte rodoviário de passageiros, o que consiste em: em face a deve ser revisado para que o usuário não esteja penalizado por longos períodos em face de inoperância do concessionário.

As diferenças operacionais entre os serviços são representativas, pois o maior não sempre é superior ao menor, dependendo, por exemplo, da natureza da demanda, da intensidade da demanda, da disponibilidade de recursos humanos, entre outros.

Portanto, o FIEV considera que o critério de qualificação técnica deve ser revisado para que o usuário não seja penalizado por longos períodos em face de inoperância do concessionário.

PROPOSTA: Exigir para a Qualificação Técnica que o usuário, além de prazo de 24 horas para apresentar anteriormente documentação demonstrativa de sua capacidade, apresente documentação demonstrativa de sua capacidade para operar o serviço regulares de passageiros.

O mecanismo de equilíbrio econômico-financeiro detalhado pelo FIEV indicam que a remuneração da concessão deve ser obtida pela arrecadação das tarifas, as quais não estão imputadas por extensão, e por razões societárias, fazendo maior que o modelo de remuneração sistema esquinho obrigações do Estado com o concessionário.

Assim, independente da Audiência Pública os técnicos afirmaram essa posição, deixando claro que a equilíbrio da concessão deve ser obtido com a assunção do encargo de garantias, não respondendo o Estado por qualquer subdida ou benefício urbano.

A supressão de benefício social atualmente aportado por todos a sociedade impulsiona em áreas rurais, e o uso de transporte individual e a consequência das tarifas, a imputação das tarifas, devendo os encargos das tarifas sociais serem suportados por todos e sociedade, nos exatos termos do que prevêem o art. 70 da Constituição Federal.

E-101 001 / 1088 / 2015

Data: 19 ANO XLI - N° 224 - PARTE I
TERÇA-FEIRA - 6 DE DEZEMBRO DE 2015 19

SO2519 SEP/15

DIÁRIO OFICIAL
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

PODER EXECUTIVO

PROPOSTA:

Que o Estado estabeleça a obrigatoriedade do Estado aprovar com recursos orçamentários as autorizações estabelecidas em Lei, mediante transcrição da lista integral do sistema.

1. IMPOSSIBILIDADE DE UMA MESMA EMPRESA INTEGRAR DOIS CONSÓRCIOS MESMO QUE EM LOTES DIFERENTES.

Nos entendimentos técnicos a FGV tem dito que uma empresa não poderá integrar consórcios diferentes, mesmo participando em lotes diferentes.

Entende-se que a integração se processa em um único edital, o não de integração estruturada pelo modelo apresentado é de ato separado por item, o que conduz à interpretação de que para os lotes diferentes.

A legislação federal, no art. 32 da Lei nº 8.666/1993 firmou o entendimento de que na seleção por lote há liberdade para a licitação partilhar de certame e separar vencedores de algumas ou de todos os lotes. Por óbvio, que a regra favorável ao licitante individual se aplica no caso de suas adesões a consórcios, de modo que pode concorrer-se de forma diversa em cada lote que participe.

PROPOSTA:

Ora o edital permite a uma mesma empresa participar de consórcios diferentes, o que concorda em lotes diferentes.

1. ÍNDICES CONTABILIS.

Os indicadores contábeis das informações explicitadas nas audiências públicas apontam a exponencial de curva. Sistemas apresentam índices de liquidez: Geral = 0,6 e Solvência: Geral = 1,6, segundo explicações dos servidores da FGV.

As empresas operadoras de transporte rodoviário de passageiros possuem intensa aplicação de recursos em alto imobilizado, de forma que a baixa concentração de altos circulações produz efeitos nos índices acima destacados. Tanto que o consumo desses as empresas é da área econômica, que é a maior parte da economia do Brasil, e não só da área de serviços.

Com isso, não é interessante de administrar em estabelecer barreiras para a entrada das atuais operadoras, e certamente os índices que seriam atingidos no certame serão resultados do exercício de 2015.

É proposta considerar que os índices contábeis são barreiras irreversíveis que condizem o Sistema Infraestrutura a desclassificação, e, no caso concreto à nome da licitação das empresas de transporte do Rio de Janeiro.

PROPOSTA:

Afinal no balanço das empresas do Estado do Rio de Janeiro notáveis eram os resultados obtidos em 2014, as índices médios apresentados e utilizados como preferenciais de habilitação econômico-financeira do Edital de Licitação.

1. CRITÉRIO PARA APERFÍCIO DA INEXIGIBILIDADE.

Por determinação legal o edital não pode excluir pessoas inexigíveis tendo a obrigação de atender a exigências que beneficiem o processo licitatório, sem prejuízo da segurança pública.

As informações econômico-financeiras apresentadas pela FGV nas audiências públicas são insuficientes para a identificação da TIR e, ao que parece, a inexigibilidade não está sendo objeto de consideração nos estudos de viabilidade econômica, exceto para exigência de apresentação com o projeto financeiro de um plano de negócios que fazem parte da proposta.

Considera-se que a questão não está suficientemente esclarecida se a exigência será vinculante e protegerá o estado de contratações de avenças especiais em licitação.

Para conferir veracidade a proposta quer apresentar o Sistema tard plena liberdade para contratar com suas fontes financeiras, a qual deve ser garantida pelas condições de utilização geralmente aceitas pelas poderes públicos, bem como pelas tabelas de preço de insumos praticadas na região e nos índices de crescimento da demanda previstos no modelo, resultando na estipulação de uma TIR que dê confiança à sociedade da seriedade da proposta concorrente.

PROPOSTA:

Este é mais critério objetivo para afirmação da inexigibilidade, medianha conferência do pleno de negócios e do fluxo de caixa descontado que garante uma TIR superior àquela oferecida pelo mercado financeiro e que seja realizada com base em condições de utilização aceitas pelo mercado, bem como por meio de contratação de avenças que fazem parte da proposta e com o risco de crescimento da demanda compreensiva com as normas previstas nos instrumentos oficiais de planejamento social e econômico.

A proposta comercial que não cumprir os requisitos estabelecidos será declarada inadmissível e não haverá cumprimento de seu conteúdo.

Considerando o quanto mencionado, o Presidente da FGV, o Dr. Presidente da Sociedade Autônoma que fizessem ultrapassadas as 3 (três) horas de duração prevista para a Audiência Pública tanto como finalizada atendendo ao ritmo da manifestação de todos os presentes.

Agradecemos à Dra. Lúcia Leal Guimarães Taym e ao Dr. Leonardo de Andrade Matos, pela cessão de espaço para a realização da audiência.

Realizamos um vídeo comente com resumos com todos os audiências públicas realizadas até então por diversos municípios do Estado do Rio de Janeiro.

A filmagem de cada audiência pública e as slides com a apresentação de cada uma serão disponibilizados no site autônomo do DETRORJ.

Por não haver mais manifestações, a Sra. Presidenta da sessão pública informou que a Ata do caso e o Relatório assinado da Audiência Pública serão oportunamente disponibilizados na internet, no endereço eletrônico do DETRORJ referente à Audiência Pública nº 01/2015.

Em conformidade com o Decreto Estadual nº 12.222/2015, de 13 de dezembro de 2015, nome de sua vez levada pelo ASURJ e subscrita por este, pela Secretaria do Estado de Transportes, pelo Presidente do DETRORJ, pela Presidente da Sessão e da Audiência Pública e pelo Secretário-Médador.

Secretaria de Estado do Ambiente

ADMINISTRAÇÃO VINCULADA

SECRETARIA DE ESTADO DO AMBIENTE
INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE
DESPACHO DO PRESIDENTE

DE 16.11.2015

PROCESSO N° E-077002.11332/2015 - AUTORIZADO o Interesse em vencimento do servidor Edson Eduardo Teixeira, Assessor Técnico, ID Funcional 4347648-0, para prestar de 01/12/2015 a 30/12/2015, a contar de 18 de novembro de 2015, o trabalho designado na 264ª Reunião Ordinária de Assessores, de 06 de novembro de 2015, para desempenhar as atribuições que lhe foram conferidas pelo Decreto nº 41.626, de 12/01/2005, tendo em vista o que consta no referido processo.

ID: 1919843

SECRETARIA DE ESTADO DO AMBIENTE
INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DA BAIA DE GUANABARA
DESPACHOS DO SUPERINTENDENTE

DE 28.11.2015

PROC. N° E-077002.10575/2015 - INDEFIRO o pedido de Certidão Ambiental para ligação de energia elétrica no imóvel situado à Rua Henrique Bernadelli, lote 09, nº 82 - Imbabinha, Município DUQUE DE CAXIAS-RJ com base no Parecer Técnico, referente ao processo.

PROC. N° E-077002.6156/2015 - INDEFIRO o pedido de Certidão Ambiental para ligação de energia elétrica no imóvel situado à Rua Major Deodoro 156, nº 75 H, 2 - Parque da Barra, Município DUQUE DE CAXIAS-RJ com base no Parecer Técnico, referente ao processo.

PROC. N° E-077002.9615/2015 - INDEFIRO o pedido de Certidão Ambiental para ligação de energia elétrica no imóvel situado à Rua 40, nº 1 - Gávea, Município Niterói-RJ com base no Parecer Técnico, referente ao processo.

PROC. N° E-077002.7389/2015 - INDEFIRO o pedido de Certidão Ambiental para ligação de energia elétrica no imóvel situado à Av. Antônio Coimbra, Lote 04, Quadro 25 - Gávea, Município Maricá-RJ, com base no Parecer Técnico, referente ao processo.

DE 02.12.2015

SECRETARIA DE ESTADO DO AMBIENTE
INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE
CONSELHO-DIRETOR

ATO DO CONSELHO-DIRETOR

RESOLUÇÃO INEA N° 129 DE 03 DE DEZEMBRO DE 2015

DISPOSIÇÕES SOBRE OS PROCEDIMENTOS RELATIVOS À FIXAÇÃO DE PRAZOS PARA CUMPRIMENTO DAS EXIGÊNCIAS ESTABELECIDAS PELO INEA

O PRESIDENTE DO CONSELHO-DIRETOR DO INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE - INEA, reunido nos dias 19 de outubro de 2015 a 30 de novembro de 2015, no uso das atribuições que lhe confere o art. 8º, XVIII do Decreto Estadual nº 41.626, de 12 de janeiro de 2009, conforme processo administrativo nº E-077001.387/2012.

CONSIDERANDO:

- o disposto no art. 36 da Lei Estadual nº 5.427/2009, que estabelece que o não atendimento ao prazo fixado pela Administração implicará no arquivamento do processo, quando os elementos solicitados se interessados forem imprescindíveis à apreciação do pedido formulado;
- o disposto no Decreto Estadual nº 44.420/2014, que dispõe sobre o Sistema de Licenciamento Ambiental (SLAM) do Estado do Rio de Janeiro;
- o disposto na Lei Federal nº 12.661/2012, que dispõe sobre a proteção da vegetação nativa e estabelece os critérios para adequação ambiental de imóveis rurais;
- o elevado número de processos de licenciamento ambiental, de

ANEXO

Tabela 1 - Processos de Licenciamento Ambiental

1) EXIGÊNCIAS	2) CLASSES	3) PRAZO DE EXIGÊNCIAS(DIAS)	4) PRAZO DA PRORROGAÇÃO AUTOMÁTICA ÚNICA (DIAS)
a) Comprovação do responsável técnico ou representante legal para residir no INEA	Todas	18	5
b) Apresentação de documentos em geral, incluindo cópias de documentos contábeis	Todas	30	15
c) Apresentação de projeto de engenharia, com cronograma fechado da obra e do imóvel	1 a 25 e 45 a 6	6990120	308860
d) Apresentação de dados complementares ou projeto de engenharia classificado por exigência do INEA	1 a 25 e 45 a 6	505630	203045
e) Período de construção de sistemas de controle de poluição e modificação de processos, incluindo obras civis e instalações de equipamentos	1 a 25 e 45 a 6	90128240	4500120
f) Assentamento de EGRIMA e RAG	Todas	180	90
g) Promover e inscrever de imóvel rural no Cadastro Ambiental Rural	Todas	30	15
h) Apresentação de PRAD com exigências para adequação ambiental de imóvel rural, reparação de danos ambientais, cumprimento de condicionantes de licença ou autorização ambiental ou cumprimento de Termos de Ajustamento de Conduta e Termos de Compromisso	Todas	60	30
i) Apresentação de dados complementares ou modificação de PRAD com exigências para adequação ambiental de imóveis rurais	Todas	18	5
j) Comparaçamento do requerente para assinatura de Termo de Compromisso	Todas	60	30
k) Apresentação de outros documentos pertinentes ao licenciamento ambiental	Todas	60	30

Tabela 2 - Prazos para notificação em processos de aprovação de Áreas de Reserva Legal e de Projeto de Recuperação de Áreas Degradadas não contemplados em processos de licenciamento ambiental

1) EXIGÊNCIAS	2) CLASSES	3) PRAZO DE EXIGÊNCIAS(DIAS)	4) PRAZO MÁXIMO DE PRORROGAÇÃO(DIAS)
a) Comprovação do responsável técnico ou representante legal para residir no INEA	Todas	10	30
b) Apresentação de documentos em geral, incluindo cópias de documentos contábeis	Todas	30	30
c) Apresentação de projeto de engenharia, com cronograma fechado da obra e do imóvel	Todas	60	60
d) Apresentação de dados complementares ou projeto de engenharia classificado por exigência do INEA	Todas	60	60
e) Período de construção de sistemas de controle de poluição e modificação de processos, incluindo obras civis e instalações de equipamentos	Todas	60	60
f) Apresentação de PRAD com exigências para adequação ambiental de imóvel rural, reparação de danos ambientais ou cumprimento de Termos de Ajustamento de Conduta e Termos de Compromisso	Todas	60	60
g) Apresentação de dados complementares ou modificação de PRAD com exigências para adequação ambiental de imóveis rurais	Todas	60	60
h) Comparaçamento do requerente para assinatura de Termo de Compromisso	Todas	15	15
i) Apresentação de outros documentos pertinentes	Todas	60	60

Rio de Janeiro, 03 de dezembro de 2015

MARCUS DE ALMEIDA LIMA

Presidente