



Prefeitura de Joinville

TERMO DE REFERÊNCIA SEI Nº 0017195355 - SAP.GAB/SAP.DPC/SAP.UCP/SAP.UCP.PPP

ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA

TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS DE MODELAGEM TÉCNICO-OPERACIONAL, ECONÔMICO-FINANCEIRA E JURÍDICA PARA A IMPLANTAÇÃO, SINALIZAÇÃO, EXPLORAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONTROLE, GESTÃO, COMERCIALIZAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES EM VIAS, LOGRADOUROS E ESPAÇOS PÚBLICOS PRÓPRIOS, MEDIANTE A ROTATIVIDADE DE USO, DENOMINADO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO PÚBLICO, NO MUNICÍPIO DE JOINVILLE.

1. INTRODUÇÃO

O presente Termo de Referência tem como objetivo apresentar o cenário para o desenvolvimento do Chamamento Público para Procedimento de Manifestação de Interesse nº 002/2023, e estabelecer as diretrizes para a elaboração de propostas de estudos de modelagem técnico-operacional, econômico-financeira e jurídica para a implantação, sinalização, exploração, operação, manutenção, controle, gestão, comercialização e fiscalização de estacionamento rotativo pago para veículos automotores em vias, logradouros e espaços públicos próprios, mediante a rotatividade de uso, denominado Sistema de Estacionamento Rotativo Público (SERP), pelos agentes que venham a ser autorizados a realizá-los nos termos do Edital.

As propostas/requerimentos de autorização devem ser encaminhados junto aos documentos exigidos pelo próprio Edital e permitir que a Administração Pública Municipal possa verificar, conferir e analisar todas as informações necessárias para proceder à análise de todo o conteúdo, em conformidade com os termos do Edital de Chamamento Público e deste Termo de Referência.

Ressalta-se que os estudos devem atender todas as diretrizes previstas neste Termo de Referência e fornecer insumos em nível de detalhamento suficiente para compor os documentos editalícios para a implantação, sinalização, exploração, operação, manutenção, controle, gestão, comercialização e fiscalização de vagas de estacionamento de veículos automotores em vias, logradouros e espaços públicos próprios, mediante a rotatividade de uso, denominado Sistema de Estacionamento Rotativo Público.

2. CONTEXTO

O Sistema de Estacionamento Rotativo Público em Joinville é gerido pelo Departamento de Trânsito de Joinville (DETRANS), sem cobrança pela utilização das vagas de estacionamento. O estacionamento rotativo atualmente funciona de segunda à sexta-feira das 8h30h às 18h30 e aos sábados das 8h às 13h.

O limite de permanência na vaga é de 2 horas para Zona Azul, Zona Preta, Zona Verde e Zona Branca, 1 hora para Zona Amarela e de 15 minutos (podendo chegar a 30 minutos) nas vagas de pisca-alerta ligado para Zona Vermelha.

Dezesseis agentes de trânsito trabalham diariamente na fiscalização de 872 vagas atualmente existentes. Os agentes realizam a ronda nas vias contempladas e a inserção dos dados dos veículos estacionados no sistema. No caso de estacionamento irregular de uso de vagas ou quando o veículo exceder o tempo permitido na vaga é realizada a autuação e se necessário o recolhimento do veículo.

O sistema registrou 22.982 veículos utilizando o sistema entre janeiro e junho de 2022. No entanto, é sabido que mais veículos utilizam o sistema de estacionamento e não chegam a ser registrados pelos agentes de trânsito em razão de utilizarem as vagas por menor tempo, não dando tempo hábil para os agentes conseguirem registrar todos os veículos.

Atualmente existem no estacionamento rotativo de Joinville 872 vagas, sendo divididas da seguinte forma:

- 541 vagas Zona Azul - veículos automotores de passageiros (carros) e veículos de carga com capacidade de até uma tonelada.
- 250 vagas Zona Preta - ciclomotores, motonetas, motocicletas e similares.
- 28 vagas Zona Verde - exclusivos para veículos identificados que transportem idosos.
- 25 vagas Zona Branca - exclusivos para veículos identificados que transportem pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade.
- 24 vagas Zona Amarela - veículos de carga com capacidade de até cinco toneladas de carga útil, na atividade de carga e descarga de mercadorias, mudanças e outros.
- 04 vagas Zona Vermelha - veículos de passageiros ou coletivos em locais de interesse público.

As ruas contempladas com vagas de estacionamento rotativo são: Rua dos Ginásticos, Rua Mário Lobo, Rua Luiz Niemeyer, Rua Princesa Izabel, Rua Dona Francisca, Rua XV de Novembro, Rua do Príncipe, Rua Nove de Março, Rua Jacob Richlin, Rua Três de Maio, Rua Sete de Setembro, Rua Padre Carlos, Rua Marinho Lobo, Rua Abdon Batista, Rua Frederico Stoll, e Rua Rio Branco.

As 872 vagas de estacionamento rotativo foram implantadas em 2019, sendo esta etapa denominada de “Fase 1”. Foram projetadas novas fases de implantação. Para a “Fase 2”, foram previstas as seguintes vias: Rua São Francisco, Rua Engenheiro Niemeyer, Rua São Joaquim, e Rua Jerônimo Coelho. A “Fase 3” da implantação do Sistema de Estacionamento Rotativo Público abrange as seguintes vias: Rua Marechal Deodoro, Rua Tijucas, Rua Lages, Rua Dona Francisca, Rua Alexandre Dohler, Rua Pedro Lobo, Rua Engenheiro Niemeyer, Rua Visconde de Taunay, Rua Itajaí, Av. Getúlio Vargas, Rua Senador Felipe Schmidt, Rua Rio do Sul e Rua Nove de Março.

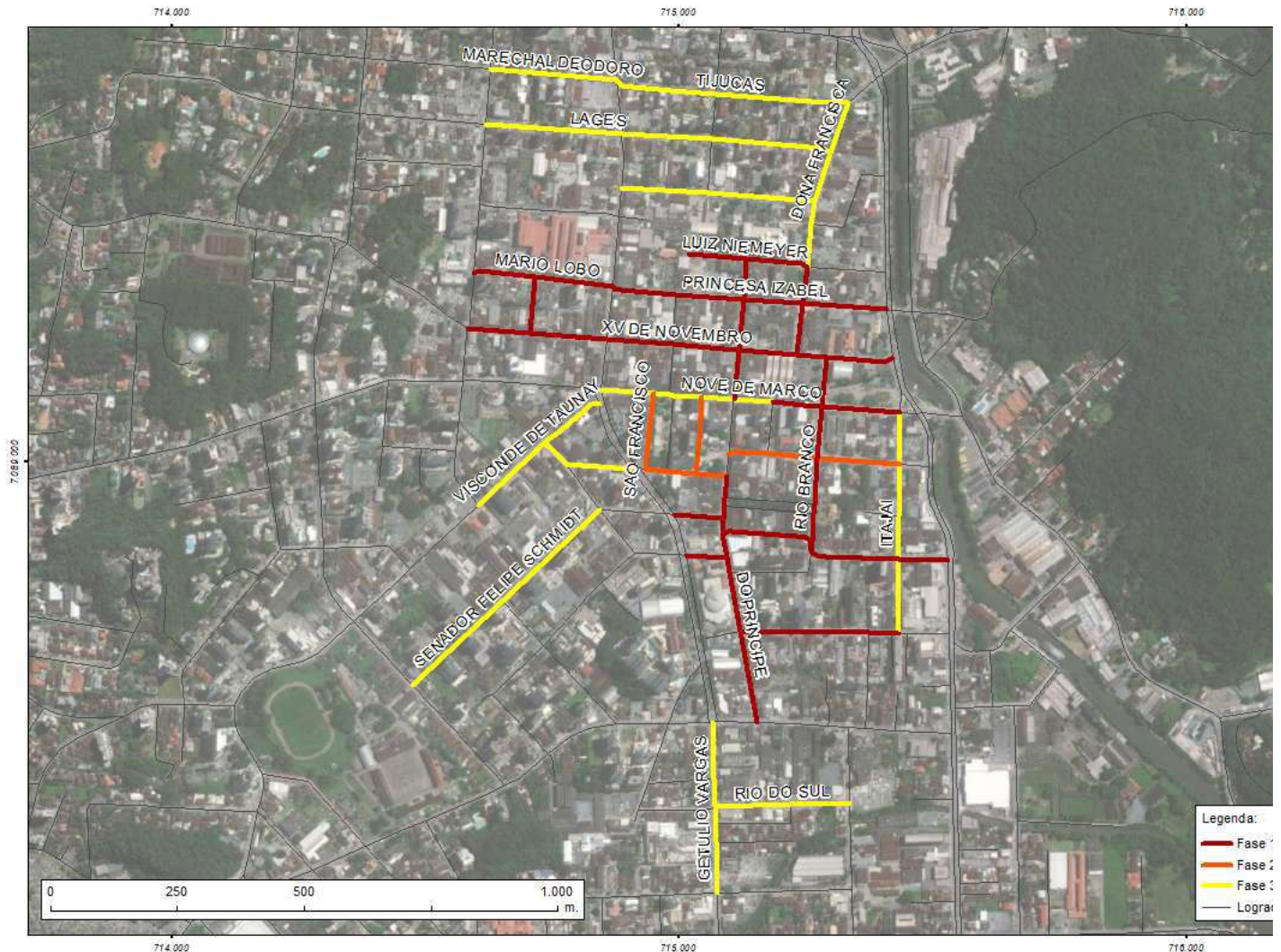


Figura 01: Fases de previstas para a implantação do SERP (Fonte: Prefeitura de Joinville, 2022)

Com a implantação das três fases previstas, o SERP totalizaria 1.475 vagas de estacionamento rotativo.

Entretanto, ressalta-se que os estudos poderão indicar a implantação de mais vagas de estacionamento em locais e fases de implantação diferentes dos proposto, bem como a eventual supressão de vagas previstas originalmente. Inclusive recomendando a implantação em outras vias que não sejam da região central da cidade.

Isto posto, a quantidade, localização, categorias e fases de implantação das vagas de estacionamento rotativo são de livre escolha do Proponente. Desde que devidamente justificadas pelos estudos.

3. JUSTIFICATIVA DO PROJETO

O estacionamento rotativo pago em vias públicas é um importante instrumento de ordenação urbana e de gestão de trânsito, que tem o poder de melhorar o fluxo e a mobilidade, fomentar o desenvolvimento comercial e urbano e promover a integração de regiões urbanas com características estratégicas, turísticas, ou de qualquer local onde a demanda por estacionamento supera a oferta de vagas. No entanto, implantar, expandir, gerenciar e fiscalizar esse instrumento é oneroso e mostrou-se operacionalmente inviável para o Município, uma vez que demanda uma equipe de funcionários atualmente inexistente no quadro de pessoal, necessitando retirar Agentes de Trânsito de sua função orientativa e fiscalizatória do trânsito para fazerem a fiscalização de estacionamento. Isto limita, em alguns casos, os benefícios e o alcance que um sistema de estacionamento rotativo pago eficiente pode trazer para o centro urbano.

A gestão de um Sistema de Estacionamento Rotativo Público por um concessionário contratado permite melhor utilização dos espaços públicos, com o uso de tecnologias modernas de cobrança, manutenção e fiscalização.

A concessão da exploração do serviço permitirá a realocação dos servidores públicos envolvidos na gestão e operação do SERP, para outras ações de melhoria da mobilidade, tais como ações de educação e fiscalização, contribuindo para a maior segurança e fluidez do tráfego de veículos motorizados, não motorizados e pedestres.

4. PREMISSAS GERAIS

4.1. Melhorar a mobilidade urbana do Município, aumentando a fluidez do trânsito, criando alternativas que visam conciliar a oferta de vagas de estacionamento de superfície de alta rotatividade e a necessidade da utilização do sistema viário para a circulação de veículos.

4.1.1. O estacionamento rotativo deve ser entendido como parte da política de mobilidade, e que por esta razão a sua operação deve ser flexível e estar sujeita à gestão da mobilidade urbana, que por ser dinâmica, pode ser alterada a qualquer tempo, criando novos corredores

de ônibus, faixas de rolamento de veículos, alargamento de calçadas, entre outras intervenções que podem ter impacto significativo na gestão do estacionamento.

- 4.2. Democratizar o uso do espaço público e otimizar o giro das vagas de estacionamento em logradouros e outros espaços públicos, permitindo que mais veículos ocupem a mesma vaga ao longo do dia.
- 4.3. Introduzir mecanismos tecnológicos que possibilitem a modernização do gerenciamento, da operação e do apoio à fiscalização do uso das vagas.
- 4.4. Garantir a satisfação dos usuários tornando o ato de estacionar mais fácil e conveniente, melhorando a satisfação do cidadão com os serviços prestados.
- 4.5. Oferecer transparência e controle do sistema ao Poder Executivo Municipal com a informatização do sistema através de relatórios de ocupação, faturamento, permanência, entre outros indicadores.
- 4.6. Fortalecer o comércio local com o aumento da rotatividade das vagas próximas, facilitando o acesso, aumentando a conveniência dos usuários.
- 4.7. Desonerar o custeio público relacionado à operação e manutenção do sistema.
- 4.8. Pretende-se que o Sistema de Estacionamento Rotativo Público possa atender a toda população, desde pessoas com dificuldade em acessar equipamentos tecnológicos como pessoas que tenham mais facilidade. Desta forma tanto a tecnologia utilizada, como métodos de pagamento deverão atender a todo o público que utiliza o estacionamento rotativo.
 - 4.8.1. Atendido o disposto no Item 4.8, será possível a indicação de mais de uma alternativa para o pagamento das tarifas para o estacionamento.
- 4.9. Os estudos deverão considerar a isenção da cobrança da tarifa de estacionamento aos veículos oficiais do Poder Executivo Municipal e Poder Legislativo Municipal, devidamente identificados.
- 4.10. Os estudos deverão considerar a evolução tecnológica e a possibilidade de adoção de novas tecnologias ao longo da concessão, tais como indicador de vagas ocupadas e disponíveis, indicador de vagas disponíveis por rua, formas de pagamento, estações de carregamento de veículos elétricos, entre outros.
- 4.11. Os estudos poderão apontar tarifas dinâmicas, variáveis conforme a localização e taxa de ocupação, de forma a distribuir a utilização do estacionamento conforme a demanda.
- 4.12. Os estudos poderão apontar vagas diferentes das planejadas pelo Departamento de Trânsito de Joinville, apresentadas no Item 2 deste Termo de Referência. Sempre tendo em consideração as recomendações do Plano de Mobilidade de Joinville - PlanMob e Plano Diretor de Transportes Ativos (<https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/plano-de-mobilidade-de-joinville-planmob/>), do Plano Viário (cuja revisão está em análise na Câmara de Vereadores de Joinville) e do Plano de Infraestrutura e Equipamentos Públicos Urbano e Rural (<https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/plano-de-infraestrutura-e-equipamentos-publicos-urbano-e-rural-do-municipio-de-joinville-piepur/>), partes integrantes da política de mobilidade.
 - 4.12.1. Os estudos poderão indicar o uso de outros espaços públicos além dos logradouros municipais, tais como os estacionamentos já existentes em equipamentos públicos, bem como a construção de edifícios-garagem e estacionamentos subterrâneos em praças públicas.
 - 4.12.2. Considerando as diretrizes dos planos mencionados no item 4.12, deverá prever a disponibilidade de vagas em paraciclos e poderá prever a disponibilidade de vagas para meios de transporte ativos e alternativos (patinetes, *hoverboards*, monociclos elétricos, etc.).
- 4.13. Os estudos poderão indicar horários de funcionamento distintos para diferentes logradouros, com base na expectativa de ocupação das vagas em diferentes períodos do dia.
- 4.14. Os estudos deverão indicar uma metodologia para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, considerando principalmente a possibilidade de adicionar ou suprimir vagas, tanto no momento da implantação quanto ao longo da concessão, por necessidade da Administração Pública Municipal.
- 4.15. Os estudos devem incluir, na matriz de risco, a previsão de um número razoável de vagas pelas quais o concessionário não fará jus ao reequilíbrio do contrato no caso de eventuais intervenções temporárias nas vias.
- 4.16. Os estudos devem informar o número mínimo de vagas que seja economicamente viável para a operação do sistema e o número de vagas proposto para a operação do sistema.
- 4.17. Os estudos deverão prever a análise da demanda do município por vagas de uso diferenciado, como carga/descarga, embarque/desembarque e estacionamento de curta duração, além de vagas especiais (PCD e Idoso) em conformidade com as legislações vigentes.
- 4.18. Os estudos deverão incluir, na modelagem jurídica e na modelagem econômico-financeira, os entendimentos mais recentes sobre a responsabilidade civil objetiva do Município por danos e furtos ocorridos nas vagas do sistema de estacionamento rotativo, de forma solidária ou subsidiária, bem como os impactos da exigência da contratação do respectivo seguro por parte da concessionária.

4.19. Todos os projetos deverão ser desenvolvidos seguindo um planejamento em comum com os demais projetos, resultando em um produto final completo em suas soluções e interfaces.

4.20. O proponente deverá designar um profissional com experiência comprovada em gerenciamento de projetos para ser o Coordenador do Projeto.

4.20.1. O Coordenador do Projeto deverá ter disponibilidade para comparecer às reuniões técnicas na Prefeitura Municipal de Joinville.

5. PRODUTOS

Deverão ser entregues os produtos mencionados abaixo, contendo, no mínimo:

5.1. Produto 1 - P01 - Estudos Preliminares

5.1.1. Benchmarking

5.1.1.1. Os estudos deverão apresentar o levantamento de exemplos de projetos similares e de iniciativas relevantes de exploração e gestão de sistemas de estacionamento rotativo pago no Brasil e no exterior, descrevendo escopo e porte (área, investimento) das iniciativas mapeadas, as principais soluções adotadas, o tempo médio de evolução das iniciativas, taxa de absorção até a conclusão da implantação, além de sua forma de financiabilidade e avaliação da aplicabilidade no caso do Sistema de Estacionamento Rotativo Público.

5.1.2. Estudo de Demanda e Necessidades

5.1.2.1. Os estudos deverão apresentar a projeção de demanda ao longo do tempo sugerido de concessão, considerando o crescimento demográfico, econômico e da frota.

5.1.2.2. Os estudos deverão apresentar as possibilidades de negócios, de comércio, serviços e outras atividades que possam ser ofertadas de forma acessória, a sua demanda estimada e projeção de receita para cada unidade de negócio, equipamento e atividade a ser explorada.

5.2. Produto 2 - P02 - Modelagem Técnico-Operacional

5.2.1. Os estudos deverão apresentar documentos técnicos que contenham um conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar o sistema proposto, objeto da parceria, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica do empreendimento, e que possibilitem a avaliação dos custos de implementação e a definição do prazo de execução.

5.2.2. Os estudos devem considerar os componentes e instalações já existentes e a prestação dos serviços na modelagem operacional, contemplando os seguintes requisitos mínimos:

5.2.2.1. Síntese da situação atual da infraestrutura física existente na área;

5.2.2.2. Identificação, diagnóstico e mapeamento de áreas de implantação do projeto;

5.2.2.3. Descrição das instalações e situação dos equipamentos existentes que constituirão o projeto;

5.2.2.4. Projeto, de forma a fornecer visão global do projeto e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza, incluindo eventuais detalhes necessários para a implantação do Sistema de Estacionamento Rotativo Público.

5.2.2.5. Memoriais descritivos dos projetos apresentados;

5.2.2.6. Plantas de localização e mapas com a localização das vagas e disposição de eventuais parquímetros e equipamentos inerentes à operação do sistema, incluindo estações de carregamento de veículos elétricos;

5.2.2.7. Descrição do modelo de parquímetro, totens de pagamento e outros equipamentos inerentes à operação do sistema, incluindo estações de carregamento de veículos elétricos, considerando também eventuais receitas acessórias propostas;

5.2.2.8. O cronograma de execução das obras e licenciamentos previstos, ainda que de forma preliminar, embasando tecnicamente os prazos apresentados.

5.2.2.9. Na elaboração da modelagem técnico-operacional deverão ser consideradas soluções de acessibilidade e, preferencialmente, soluções que incluam fontes alternativas de energia, logística reversa e destinação adequada de possíveis resíduos;

5.2.2.10. Os estudos devem considerar a análise dos potenciais impactos das intervenções sobre o entorno do Sistema de Estacionamento Rotativo Público, como impactos socioeconômicos, de vizinhança e no tráfego;

5.2.2.11. Os estudos devem ser acompanhados de documentação que comprove a responsabilidade técnica.

5.2.2.12. Atendimento às normas, manuais e legislação (municipal, estadual e federal) relacionadas ao objeto;

5.2.2.13. Sempre atender às normas técnicas da ABNT, INMETRO, IBRAOP ou demais órgãos de regulamentação e normatização;

5.2.2.14. Os estudos deverão apresentar a Estrutura Analítica do Projeto, Matriz de Resultados e Diagrama de Rede;

5.2.2.15. O nível de detalhamento dos projetos apresentados deverá atender aos requisitos da Lei Federal nº 14.133/2021 e da Lei Federal nº 8.987/1995, a fim de serem submetidos à licitação sem a necessidade de projetos ou detalhamentos adicionais.

5.2.3. Plano de Operação, Manutenção e Conservação

5.2.3.1. Os estudos deverão apresentar o Plano de Operação, Manutenção e Conservação, detalhando o conjunto de procedimentos e metodologias adequado à execução das atividades previstas de acordo com o plano de negócios a ser proposto. Deve contemplar no mínimo:

5.2.3.1.1. Plano de trabalho para instalação, operação e manutenção do espaço e das estruturas existentes e a serem implantadas (inclusive equipamentos);

5.2.3.1.2. Indicar eventuais intervenções necessárias e sugeridas relacionadas ao Sistema de Estacionamento Rotativo Público;

- 5.2.3.1.3. Obrigações e responsabilidades do futuro contratado;
- 5.2.3.1.4. Descrição de todos os serviços a serem prestados;
- 5.2.3.1.5. Levantamento e indicação de diretrizes e previsão de cronograma para a obtenção de alvarás e demais autorizações para o pleno funcionamento do empreendimento;
- 5.2.3.1.6. Estimativa, cálculo e projeção dos custos variáveis e fixos e quaisquer outras despesas necessárias para execução dos serviços objeto, inclusive estrutura de pessoal, de modo que as estimativas possuam maior nível de detalhamento possível, acompanhados de memória de cálculo que permita o completo entendimento das rubricas;
- 5.2.3.1.7. Metodologias e procedimentos operacionais de manutenção da infraestrutura, dos equipamentos e mão de obra necessários para adequada prestação de serviços conforme diretrizes estabelecidas;
- 5.2.3.1.8. Projeção dos investimentos, com cronograma físico-financeiro e de desembolso, indicando a natureza dos itens de investimento;
- 5.2.3.1.9. Projeção detalhada das receitas do negócio durante todo o período do futuro contrato, por tipo de operação, inclusive eventuais receitas acessórias;
- 5.2.3.1.10. Plano de Manutenção com as metodologias de execução e demandas, segmentadas por equipamentos e estruturas físicas, bem como mão de obra para adequado cumprimento das diretrizes estabelecidas;
- 5.2.3.1.11. Indicação de metodologia e tecnologia utilizada para comunicar aos agentes públicos eventuais infrações de trânsito que tenham como base irregularidades relacionadas ao estacionamento rotativo;
- 5.2.3.1.12. Todos os demais procedimentos e informações necessários para a execução dos serviços.

5.3. Produto 3 - P03 - Modelagem Econômico-Financeira

5.3.1. Análise de Viabilidade

- 5.3.1.1. O relatório de avaliação econômico-financeira deverá conter a descrição e o dimensionamento das fontes de receitas principais, acessórias, alternativas ou complementares, necessárias para a viabilidade do projeto e autossustentabilidade, indicando as premissas de modelagem, a metodologia empregada e os aspectos técnicos pertinentes.
- 5.3.1.2. Os estudos deverão apresentar um comparativo referente ao setor público que inclua os riscos transferíveis e reflita os benefícios ou custos líquidos do desenvolvimento do projeto por execução direta pela Administração Pública Municipal, a partir de análise de *Value for Money*.
- 5.3.1.3. Os estudos deverão apresentar um possível valor de outorga pelo projeto ao Município e sua metodologia de cálculo.
- 5.3.1.4. Os estudos deverão apresentar uma possível economia ao Poder Concedente gerada pelo projeto.
- 5.3.1.5. Os estudos deverão apresentar a estimativa de tributos diretos e indiretos arrecadados, considerando a projeção de receitas.
- 5.3.1.6. Os estudos deverão apresentar o possível percentual de compartilhamento dos lucros do operador com o Poder Concedente e sua metodologia de cálculo.
- 5.3.1.7. O estudo de viabilidade financeira deverá incluir projeções na forma de um modelo financeiro detalhado em formato ODS, de forma editável, com software compatível com LibreOffice, disponibilizado incluindo sua formulação matemática, vínculos e macros de forma aberta, passível de verificação, e seguindo as práticas contábeis e fiscais vigentes, incluindo eventuais planilhas auxiliares utilizadas que foram disponibilizadas juntamente com a indicação dos seus vínculos.
- 5.3.1.8. Os estudos deverão explicitar as premissas adotadas para a projeção das receitas ao longo do prazo contratual, contendo os itens listados a seguir:
 - 5.3.1.8.1. Premissas macroeconômicas e financeiras;
 - 5.3.1.8.2. Premissas fiscais e tributárias;
 - 5.3.1.8.3. Modelo de remuneração do futuro contratado (com prioridade àqueles que não impliquem desembolso pela Administração Pública Municipal);
 - 5.3.1.8.4. Descrição e dimensionamento das fontes de receitas (principais e complementares), com respectivas premissas e com base em projeção de cenários de demanda;
 - 5.3.1.8.5. Dimensionamento de custos e despesas, discriminando-os entre fixos e variáveis (OPEX), com base no plano de operação;
 - 5.3.1.8.6. Consolidação do cronograma físico-financeiro detalhado dos investimentos (fixos, pré-operacionais, iniciais, operacionais e reinvestimentos), por etapa, ao longo do tempo e por fase de implantação, caso haja, incluindo os prazos para obtenção das licenças de instalação e operação, se aplicável (CAPEX);
 - 5.3.1.8.7. Descrição da estrutura de capital (próprio e de terceiros);
 - 5.3.1.8.8. Descrição do tipo de dívida e dos instrumentos financeiros utilizados (empréstimos bancários, utilização de valores mobiliários, melhorias de créditos, linhas de crédito especial, etc.), montante, prazo e condições (carência, método de amortização, periodicidade de pagamento, garantias, periodicidade da liberação do recurso, entre outros);
 - 5.3.1.8.9. Premissas para projeção de capital de giro;
 - 5.3.1.8.10. Premissas para a recuperação do investimento por parte dos acionistas ao longo do prazo da concessão/parceria (distribuição de dividendos, redução de capital, entre outros);
 - 5.3.1.8.11. Valor a ser pago pelas outorgas, fixa e variável, se houver, e a respectiva metodologia de cálculo, incluindo fórmulas e índice, considerando o cálculo do percentual do compartilhamento de receitas vinculado aos indicadores de desempenho;
 - 5.3.1.8.12. Avaliação e justificativa para o prazo de concessão adotado, considerando os requisitos legais, a remuneração do concessionário e o desgaste da infraestrutura;
 - 5.3.1.8.13. Valor do contrato.
- 5.3.1.9. Deverão ser demonstrados, avaliados e justificados os principais resultados esperados do modelo financeiro na forma do disposto a seguir:
 - 5.3.1.9.1. Resultado econômico – Fluxo de Caixa Descontado do Projeto e do Acionista;
 - 5.3.1.9.2. Taxa Interna de Retorno do Projeto e do *Equity* (TIR);

- 5.3.1.9.3. Alavancagem financeira máxima;
 - 5.3.1.9.4. Índice de Cobertura dos Serviços de Dívida (ICSD) anual e médio;
 - 5.3.1.9.5. Produção de indicadores a exemplo de exposição máxima, custo médio ponderado de capital (WACC), *payback*, entre outros;
 - 5.3.1.9.6. Outras informações que julgarem necessárias.
- 5.3.1.10. As premissas deverão ser incorporadas e evidenciadas na elaboração das planilhas entregues junto ao relatório e contendo os painéis descritos a seguir:
- 5.3.1.10.1. Painel de controle (sumário);
 - 5.3.1.10.2. Demonstração de Resultados de Exercício;
 - 5.3.1.10.3. Balanço Patrimonial;
 - 5.3.1.10.4. Demonstração de Fluxo de Caixa Direto e Indireto;
 - 5.3.1.10.5. Termos e condições da outorga;
 - 5.3.1.10.6. Investimentos e manutenções periódicas (CAPEX);
 - 5.3.1.10.7. Depreciações e amortizações;
 - 5.3.1.10.8. Termos e condições de financiamento;
 - 5.3.1.10.9. Receitas, detalhadas por linhas de negócios, tipos de produtos e/ou serviços prestados, com a respectiva quantidade e preços praticados;
 - 5.3.1.10.10. Custos de operação e manutenção (OPEX);
 - 5.3.1.10.11. Custo médio ponderado de capital (WACC);
 - 5.3.1.10.12. Análises de Sensibilidade;
 - 5.3.1.10.13. Outras que se julgarem necessárias.
- 5.3.1.11. Deverá ser realizada a projeção para exploração, e os resultados dos parâmetros de viabilidade com os horizontes de 10, 15 e 20 de concessão, permitindo a escolha do prazo de concessão mais adequado.
- 5.3.1.12. As receitas projetadas deverão ser compreendidas e explicitadas na planilha econômico-financeira, levando-se em consideração três cenários: pessimista, caso-base e otimista.
- 5.3.1.13. Deverão ser entregues planilhas consolidadas que evidenciem as avaliações econômico-financeiras realizadas e que permitam o cálculo do valor da outorga necessária a que o Valor Presente Líquido (VPL) do projeto se torne zero.
- 5.3.1.14. O modelo financeiro deverá mostrar claramente o cronograma físico-financeiro detalhado dos investimentos, por etapa e por fase de implantação, caso haja, incluindo os prazos para obtenção das licenças de instalação e operação, se aplicável.
- 5.3.1.15. Análise de viabilidade econômico-financeira deverá expressar todos os valores em Reais (R\$) constantes, além de considerar a norma contábil e o regime fiscal vigentes no Brasil.

5.3.2. Estimativas de CAPEX e OPEX

- 5.3.2.1. Deverá ser apresentada a determinação dos quantitativos dos investimentos, referenciada em projetos-padrão compatíveis com os demais elementos do projeto utilizado, em quantidades agregadas principais ou em outras metodologias aplicáveis.
- 5.3.2.2. Nas estimativas de CAPEX, os preços unitários devem estar baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle.
- 5.3.2.3. Nas estimativas de CAPEX, as estimativas de custo global dos investimentos deverão ter como base as quantidades, preços e demais elementos do projeto apresentado, possuindo a precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise, apresentando-se o valor de CAPEX previsto para cada fase/etapa de implantação proposta, de acordo com o projeto.
- 5.3.2.4. Deverão ser detalhados, para todo o período de concessão: custos operacionais, custos administrativos, custos de manutenção e outras despesas que sejam necessárias.
- 5.3.2.5. Os custos operacionais deverão estar baseados em referências de custos eficientes, inclusive com *benchmarking* de outros equipamentos semelhantes.
- 5.3.2.6. Os custos operacionais deverão conter, além dos custos de manutenção e de capital, custos de pessoal, material de consumo, serviços públicos e serviços contratados ou terceirizados, compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do serviço e refletindo uma estrutura organizacional hipotética do operador.

5.4. Produto 4 - P04 - Modelagem Jurídica

5.4.1. Avaliação de Viabilidade Jurídica

- 5.4.1.1. Os estudos devem apresentar a análise jurídica institucional, legal e regulatória pertinentes ao projeto, levando em conta o modelo de contratação e operação escolhido, contemplando aspectos regulatórios, urbanísticos, fiscalizatórios, de trânsito, tributários e quaisquer outros aspectos de natureza jurídicos regulatórios aplicáveis, municipais, estaduais e federais.
- 5.4.1.2. Os estudos devem apresentar a análise dos fatores jurídicos, técnicos e procedimentais da Administração Pública Municipais necessários e condicionantes da publicação do edital do projeto, indicando as ferramentas jurídicas necessárias para as soluções propostas e formulando suas respectivas minutas, inclusive para fins de alteração legislativa, caso necessária.
- 5.4.1.3. As alternativas de modelagem jurídica sugerida e formas de contratação sugeridas deverão partir da premissa de concessão comum, considerando o modelo sugerido no presente PMI, e a sugestão da modalidade de contratação deverá estar embasada em avaliação jurídica da viabilidade de modelos institucionais alternativos ou complementares para o financiamento e a implantação do projeto.

5.4.2. Matriz de Riscos

- 5.4.2.1. Os estudos devem apresentar a matriz de riscos pormenorizada com alocação de responsabilidades e respectivos mecanismos de mitigação, contendo os requisitos a seguir:

5.4.2.1.1. Descrição da matriz de riscos com a sua adequada alocação entre as partes, análises de consequências, estimativas de probabilidade e medidas mitigadoras, de modo que a alocação do risco seja assumida pela parte capacitada em gerenciá-lo da forma mais econômica possível;

5.4.2.1.2. Descrição detalhada de direitos, obrigações e encargos do parceiro público e do parceiro privado;

5.4.2.1.3. Descrição analítica dos mecanismos de regulação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

5.4.2.1.4. Análise jurídica contendo estruturação de sanções e penalizações, mecanismos de fiscalização, mecanismos de resolução de controvérsias e sugestão de estrutura de garantias a serem providas pelo parceiro privado.

5.4.3. Sistema de Indicadores e Mensuração de Desempenho

5.4.3.1. Os estudos devem apresentar a proposta de sistema de mensuração de desempenho, prevendo a remuneração da concessionária variável em função do alcance dos indicadores, que permitirão estabelecer e avaliar o nível de serviço, contendo a definição dos parâmetros a serem verificados, metas, metodologia de verificação, padrões de qualidade, periodicidade para revisão destes indicadores e as consequências associadas ao seu descumprimento, se for o caso.

5.4.3.2. Os indicadores de desempenho deverão estabelecer um padrão operacional de excelência para os serviços concessionados, respeitando o princípio da eficiência administrativa e buscando alinhar o interesse econômico do futuro operador com o interesse público.

5.4.3.3. Os indicadores de desempenho deverão estar agrupados em:

- a) Operação: avaliando a disponibilidade e qualidade da infraestrutura e dos serviços, bem como o cumprimento dos prazos estabelecidos para os mesmos;
- b) Manutenção: avaliando a manutenção nos níveis de eficiência atingidos pela concessionária;
- c) Conformidade: avaliando o atendimento aos prazos e requisitos exigidos para a apresentação de certificados e relatórios.

5.4.4. Verificador Independente

5.4.4.1. Os estudos devem prever a contratação do Verificador Independente, com a indicação da forma de contratação sugerida e as respectivas minutas de documentos editalícios e contratuais.

5.4.5. Minutas de Instrumentos Jurídicos

5.4.5.1. Os estudos deverão conter minuta de edital e anexos, inclusive minuta do contrato da concessão com base nas premissas adotadas pelos interessados.

5.4.6. Adequação dos Documentos aos Requisitos Legais

5.4.6.1. Os produtos entregues deverão apresentar os documentos exigidos pela Lei Federal nº 14.133/2021, pela Lei Federal nº 8.987/1995 e pela Instrução Normativa SAP.GAB nº 04/2022.

5.4.6.2. Os produtos entregues deverão apresentar, de forma explícita, os procedimentos/estudos que constam no art. 5º da Instrução Normativa nº 22/2015 do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina.

5.4.6.3. Os estudos deverão apresentar um relatório relacionando os produtos entregues com os documentos exigidos pela Lei Federal nº 14.133/2021, pela Lei Federal nº 8.987/1995, pela Instrução Normativa SAP.GAB nº 04/2022 e pela Instrução Normativa nº 22/2015 do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina.

5.5. Produto 5 - P05 - Relatório de Consolidação de Resultados

5.5.1. Os estudos deverão apresentar o Relatório de Consolidação de Resultados, contendo, no mínimo:

5.5.1.1. Análise e justificativa dos benefícios da implantação da(s) iniciativa(s) sugerida(s) e seus impactos para a Administração Pública Municipal;

5.5.1.2. Síntese do diagnóstico e indicação das áreas a serem utilizadas pelo futuro contratado;

5.5.1.3. Síntese das licenças, alvarás e autorizações necessárias para consecução do projeto;

5.5.1.4. Síntese da modelagem técnica-operacional;

5.5.1.5. Síntese da modelagem econômico-financeira;

5.5.1.6. Síntese da modelagem jurídica;

5.5.1.7. Síntese dos valores para ressarcimento dos estudos;

5.5.1.8. Apresentação (em formato PDF), contendo a avaliação de cada uma das modalidades e cenários analisados, com a recomendação daquele mais indicado para a Administração.

5.5.1.9. Outros pontos que a autorizada considerar relevantes para entendimento dos estudos.



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Felipe Heinemann Gassenferth, Servidor(a) Público(a)**, em 05/06/2023, às 10:25, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº 8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Polidoro, Servidor(a) Público(a)**, em 05/06/2023, às 14:02, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº 8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Roger Demaria, Gerente**, em 05/06/2023, às 14:12, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº 8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Silvia Reolon, Diretor (a) Executivo (a)**, em 05/06/2023, às 16:14, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº 8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://portalsei.joinville.sc.gov.br/> informando o código verificador **0017195355** e o código CRC **66A883EA**.

Av. Herman August Lepper, 10 - Bairro Centro - CEP 89221-005 - Joinville - SC - www.joinville.sc.gov.br

23.0.116528-5

0017195355v3

Criado por [u40082](#), versão 3 por [u40082](#) em 05/06/2023 10:17:18.