

TERMO DE REFERÊNCIA SEI Nº 0018553152 - SAP.GAB/SAP.DPC/SAP.UCP/SAP.UCP.PPP

ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA

TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS DE MODELAGEM OPERACIONAL, ECONÔMICO-FINANCEIRA, JURÍDICA E DE ENGENHARIA E ARQUITETURA PARA A OPERAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA HAROLD NIELSON, 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 003/2023, e estabelecer as diretrizes para a elaboração de propostas de estudos de modelagem operacional, econômico-financeira, jurídica e de engenharia e arquitetura para a operação, administração, manutenção, conservação e modernização da Estação Rodoviária Harold Nielson, doravante denominada Estação Rodoviária, 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 detalhe suficiente para compor os documentos editalícios para operação, administração, manutenção, conservação e modernização da Estação Rodoviária.

2. CONTEXTO

A Estação Rodoviária Harold Nielson, operada pelo Município de Joinville, em imóvel alugado do Instituto de Previdência Social dos Servidores Públicos do Município de Joinville – IPREVILLE, está localizada à Rua Caçador, nº 769, fazendo esquina para as ruas Concórdia e Paraíba, no bairro Anita Garibaldi. O acesso de veículos de usuários é realizado pela Rua Caçador, e o acesso de pedestres é pela Rua Paraíba, onde existe ponto de transporte coletivo, e os ônibus de transporte rodoviário fazem acesso pela Rua Concórdia. O imóvel possui 4.386,15 m² de área construída num terreno de 28.361,72 m², já considerando a servidão de passagem em benefício à Companhia Águas de Joinville e

informada na Matrícula do Imóvel (Anexo VII.04) e no detalhamento da servidão (Anexo VII.05). A inscrição imobiliária é a de número 13-20-2-25-1426 (Espelho Cadastral no Anexo VII - Documentos Técnicos para Consulta). Há também o lote de inscrição imobiliária número 13-20-2-25-1130, de propriedade do Município de Joinville, onde está parte do acesso dos veículos, e que integrará a concessão.

A Estação Rodoviária foi inaugurada no dia 9 de março de 1974, e seu nome é em homenagem a Harold Nielson, ex-presidente da Busscar, uma importante empresa de carrocerias rodoviárias fundada em Joinville, atualmente pertencente à Caio Induscar. Em 2015 o IPREVILLE realizou obras de reforma nos sanitários e em 2019 realizou uma reforma nos demais espaços do imóvel, cujo memorial descritivo encontra-se no Anexo VII - Documentos Técnicos para Consulta.

A região na qual a Estação Rodoviária encontra-se instalada está em franco desenvolvimento, com diversos lançamentos imobiliários de classe média e classe média-alta no seu entorno. O bairro Anita Garibaldi é o quarto bairro com a maior renda média de Joinville, conforme a publicação “Joinville Bairro a Bairro” (disponível em <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2017/01/Joinville-Bairro-a-Bairro-2017.pdf>), com renda média mensal per capita de 4,24 salários mínimos e 9.986 habitantes em 2020. Além disso, encontra-se quase na divisa do bairro Atiradores, que tem a maior renda média do município, com média mensal per capita de 6,46 salários mínimos e 6.122 habitantes. Ainda, em aproximadamente 1.300 metros fica o bairro Centro, segundo bairro com a maior renda média do município, com média mensal per capita de 6,36 salários mínimos e população de 6.072 habitantes em 2020, segundo a mesma publicação. Há expectativa para que esta população cresça substancialmente nos próximos anos, uma vez que a 600 metros da Estação Rodoviária está em desenvolvimento um empreendimento imobiliário que pretende reunir 15.000 moradores de classe alta, média-alta e média, além de open shopping, hotel, sala de concerto, escola, escritórios, dois parques públicos, entre outros.

A Estação Rodoviária é constituída de dois pavimentos, sendo que no térreo funcionam as plataformas para embarque e desembarque de passageiros, estacionamento descoberto, ponto de parada para táxi, espaço para embarque e desembarque, guichês de companhias de transporte rodoviário de passageiros, sanitários masculino e feminino, e duas salas VIP de companhias de transporte. No pavimento superior há uma praça de alimentação com três operações em funcionamento, espaço para loja atualmente em utilização pela Junta Militar, sanitários masculino e feminino, bem como o escritório da administração da Estação Rodoviária.

222 linhas de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual operam na Estação Rodoviária, conforme Anexo VII - Documentos Técnicos para Consulta, transportando aproximadamente 527.351 passageiros entre janeiro de 2022 e março de 2023. O faturamento com taxa de embarque neste período foi de R\$1.306.240,40.

Ainda, no Anexo VII - Documentos Técnicos para Consulta, item 18, encontra-se o projeto de implantação referencial para modernização do terminal rodoviário. Entretanto, o proponente poderá apresentar usos diferentes, caso entenda por mais viável e conveniente à melhor execução do projeto. Além disto, a Secretaria de Infraestrutura Urbana, atual gestora do serviço, está desenvolvendo um projeto para a criação de novas plataformas nos dois lados da estação para melhorar a operação, com outros investimentos previstos e que deverão ser executados em paralelo ao seguimento do presente PMI.

3. JUSTIFICATIVA DO PROJETO

O transporte rodoviário coletivo de passageiros tem papel fundamental na integração entre diferentes cidades de diferentes regiões do país e do mundo, e as estações rodoviárias possuem grande importância na prestação deste serviço. Estes espaços permitem o embarque e desembarque seguro dos passageiros em suas viagens, num ambiente controlado e fiscalizado.

Quando dotadas de opções de serviço e comércio em seus espaços, as estações dão maior conforto e conveniência a seus passageiros, e também contribuem para a integração e desenvolvimento do entorno em que estão localizados.

No entanto, o poder público possui entraves legais que não possibilitam que a gestão dos seus equipamentos seja feita com a celeridade que este projeto necessita, uma vez que a dinâmica comercial é mais veloz. As negociações para a instalação de estabelecimentos comerciais ou restaurantes, por exemplo, requerem a simplificação destes processos. Prova disto é que, em que pese a boa localização, em 49 anos de existência a Estação Rodoviária não conseguiu utilizar o seu potencial de desenvolvimento. Este potencial pode ser alcançado mediante a concessão da Estação Rodoviária para um parceiro privado, que ficará responsável por realizar as negociações necessárias, bem como eventuais obras de ampliação, reforma e readequação.

A população no entorno da Estação Rodoviária será beneficiada com um equipamento com maior integração à sua localidade. Da mesma forma, os usuários serão beneficiados, uma vez que a concessão visa proporcionar maior conforto, segurança e comodidade. Além disso, para o Município a concessão também traz vantagens, pois centraliza em apenas um contrato a fiscalização necessária, desonera os cofres públicos e têm potencial de aumento de receita, por meio de outorgas, compartilhamento de receita ou impostos gerados pelas operações lá instaladas.

4. PREMISSAS GERAIS

4.1. Os estudos deverão prever segurança e conforto aos usuários, com acessibilidade, comunicação, climatização e conectividade, incluindo a cobertura das áreas de embarque e desembarque.

4.2. Garantir a satisfação dos usuários por meio de uma experiência positiva com os serviços prestados.

4.3. Oferecer transparência e controle da Estação Rodoviária ao Poder Executivo Municipal com o compartilhamento periódico de relatórios de ocupação, faturamento, movimentação, entre outros indicadores.

4.4. Desonerar o custeio público.

4.5. Os estudos deverão prever a integração da Estação Rodoviária com o seu entorno, bem como com outros modais de transporte, minimizando impactos negativos e maximizando os impactos positivos.

4.6. As receitas projetadas deverão ser justificadas, compreendidas e explicitadas na planilha econômico-financeira, levando-se em consideração três cenários: pessimista, caso-base e otimista.

4.8. Todos os estudos deverão ser desenvolvidos seguindo um planejamento em comum, resultando em um produto final completo em suas soluções e interfaces.

4.9. Não será admitida contraprestação pública ao projeto, devendo ser modelado na forma de concessão comum.

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

4.10.1. O Coordenador do Projeto deverá ter disponibilidade para comparecer às reuniões técnicas na Prefeitura Municipal de Joinville, que acontecerão preferencialmente de forma virtual.

5. DOS 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 concessão de terminais rodoviários no Brasil, informando, minimamente, escopo e porte (área, investimento, entre outros) das iniciativas mapeadas, as principais soluções adotadas, o tempo médio de evolução das iniciativas, custos eficientes e lucratividade, além de sua forma de financiabilidade e avaliação da aplicabilidade no caso da Estação Rodoviária.

5.1.2. Estudo de Demanda e Necessidades

5.1.2.1. Os estudos deverão apresentar a projeção de demanda, para cada perfil de viagem atendido pela Estação Rodoviária (intermunicipal, interestadual, internacional) e outros serviços prestados pelas empresas de transporte rodoviário, bem como demais serviços de apoio ou acessórios ao longo do tempo sugerido de concessão, considerando o crescimento demográfico e econômico, bem como a competição intramodal e intermodal.

5.1.2.2. Os estudos deverão apresentar as possibilidades de negócios, de comércio, serviços e outras atividades que possam ser ofertadas na Estação Rodoviária, a sua demanda estimada e projeção de receita para cada unidade de negócio, equipamento e atividade a ser explorada, considerando a integração da Estação Rodoviária no seu entorno.

5.2. Produto 2 - P02 - Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental

5.2.1. Inventário das Condições Existentes

5.2.1.1. Os estudos deverão apresentar a avaliação das instalações existentes do terminal rodoviário, com descrição e detalhamento dos bens (inclusive reversíveis) que constituirão a concessão, contemplando avaliação dos sistemas existentes da sua infraestrutura, com imagens, desenhos esquemáticos, croquis ou demais elementos aplicáveis.

5.2.1.2. Os estudos deverão apresentar eventuais limitações físicas/operacionais existentes e/ou não-conformidades no terminal com órgãos federais, estaduais ou municipais, bem como a estratégia e custos para regularização, considerando a interface do terminal com

os órgãos intervenientes (Prefeitura, Corpo de Bombeiros, Vigilância Sanitária, agências reguladoras, etc.).

5.2.1.3. Os estudos deverão apresentar a análise a respeito da existência de eventuais passivos ambientais, bem como a estratégia para a sua mitigação, correção, tratamento e regularização e os respectivos custos e prazos estimados.

5.2.1.4. Os estudos deverão apresentar a avaliação das situações das edificações e respectivos sistemas, tais como sistemas elétrico e hidrossanitário, prevenção contra incêndio, impermeabilização, estrutura, e demais componentes, e elaboração de plano de modernização, correção e manutenção desses sistemas, conforme a necessidade, visando atender às normas vigentes em cada caso.

5.2.1.5. Os estudos deverão apresentar a avaliação da capacidade instalada quanto ao terminal rodoviário e suas estruturas associadas (vias de acesso e estacionamento de veículos).

5.2.1.6. Os estudos deverão verificar a existência ou não de obras inacabadas ou em execução no terminal rodoviário, e, caso existam, a Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental deverá apresentar a avaliação das condições das obras (bem como as condições dos equipamentos e bens integrantes dessas obras) e quanto do executado ou em execução é possível de ser aproveitado no desenvolvimento do terminal.

5.2.2. Desenvolvimento do Terminal

5.2.2.1. Os estudos deverão apresentar a solução para o desenvolvimento do terminal rodoviário, considerando o melhor aproveitamento comercial, a demanda atual e futura e eventuais melhorias necessárias, sob aspectos de eficiência e maximização do retorno esperado do projeto.

5.2.2.2. Os estudos deverão apresentar a inserção do terminal rodoviário na malha de transportes local, evidenciando a sua interface com outros modais existentes, considerando as soluções propostas e as projeções de demanda levantadas nos estudos.

5.2.2.3. Os estudos deverão apresentar o projeto de arquitetura e engenharia, demonstrando claramente a implantação de acordo com as fases/etapas propostas, consistentes com as projeções de demanda, especificando a expansão prevista para cada fase/etapa, atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas e evidenciando o atendimento às normatizações aplicáveis.

5.2.2.4. O projeto deverá conter elementos que permitam a plena caracterização das obras previstas em cada fase/etapa de implantação, como desenhos esquemáticos, croquis ou imagens, quando necessários para o perfeito entendimento dos principais componentes da obra, ou ainda outras investigações e ensaios, quando couber.

5.2.2.5. O estudo de engenharia deverá indicar, ainda que de forma preliminar, o cronograma de execução das obras e licenciamentos previstos, embasando tecnicamente os prazos apresentados.

5.2.2.6. Os estudos deverão considerar as normatizações da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) relativas a conforto, acessibilidade, ruído, ergonomia, iluminação e outros.

5.2.2.7. 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 e Manutenção

5.2.3.1. Os estudos deverão apresentar o Plano de Operação e Manutenção da Estação Rodoviária, com o detalhamento do conjunto de procedimentos e metodologias adequado à execução das atividades previstas de acordo com o plano de negócios a ser proposto.

5.2.4. Estudos Ambientais e Integração Urbana

5.2.4.1. Os estudos deverão considerar a análise dos potenciais impactos das intervenções sobre o entorno da Estação Rodoviária, como ambientais, de vizinhança e no tráfego, com vistas à integração da mesma no seu entorno.

5.2.4.2. A análise urbanística deverá analisar os potenciais de ampliação da área construída, especialmente para exploração comercial, respeitando as características da edificação existente e seu entorno.

5.2.4.3. Deverão ser estudados aspectos de sustentabilidade que incluam projetos para fontes renováveis de energia, reuso da água, logística reversa dos equipamentos a serem substituídos e descartados, e destinação adequada de resíduos sólidos.

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 (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, o desgaste da infraestrutura e o reinvestimento anterior à reversibilidade do ativo ao Poder Concedente;

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 15, 20, 25 e 30 anos 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 do terminal 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 terminal rodoviário e refletindo uma estrutura organizacional hipotética do operador.

5.3.2.7. Quando verificada a necessidade de utilização de áreas externas aos limites do terminal rodoviário para viabilizar a ampliação da infraestrutura, o Estudo de Arquitetura e Engenharia deverá considerar e estimar os custos de desapropriação referentes à expansão.

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 ambientais, urbanísticos, 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.

5.4.1.4. As propostas de modelagem jurídica apresentadas nos estudos de viabilidade contratados não se confundem com a análise de competência da Procuradoria-Geral do Município.

5.4.2. Levantamento de Passivos

5.4.2.1. Os estudos devem apresentar a análise da situação jurídica dos permissionários instalados na Estação Rodoviária e o seu impacto na concessão.

5.4.3. Matriz de Riscos

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

5.4.3.2. 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;

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

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

5.4.3.5. 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.

5.4.4. Reequilíbrio Econômico-Financeiro

5.4.4.1. Os estudos devem apresentar a metodologia de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro, bem como os indicadores e taxa de desconto a ser utilizada.

5.4.5. Sistema de Indicadores e Mensuração de Desempenho

5.4.5.1. 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.

5.4.5.2. 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.

5.4.5.3. 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.

5.4.6. Verificador Independente

5.4.6.1. 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.

5.4.7. Minutas de Instrumentos Jurídicos

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

5.4.8. Adequação dos Documentos aos Requisitos Legais

5.4.8.1. 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.

5.4.8.2. 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.

5.4.8.3. 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 do projeto de arquitetura e engenharia;

5.5.1.5. Síntese da modelagem operacional;

5.5.1.6. Síntese da modelagem econômico-financeira;

5.5.1.7. Síntese da modelagem jurídica;

5.5.1.8. Síntese dos valores para ressarcimento dos estudos;

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Silvia Reolon, Diretor (a) Executivo (a)**, em 10/10/2023, às 13:57, 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 **0018553152** e o código CRC **2710C40A**.

