



Salvador, 28 de abril de 2022.

Ao

Ilmo. Sr.

Thiago Felipe Etges

Presidente do Conselho Gestor de PPP do Município de Chapecó

Ref.: Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada – MIP

Pedido de Autorização para desenvolver estudos técnicos voltados à concessão de serviços públicos para operação, administração, manutenção, conservação e modernização do terminal incluindo execução de obras, reformas e restauro, implantação do sistema integrado de informação de partida e chegada dos ônibus, sistema de embarque informatizado, e exploração econômica e comercial do Terminal Rodoviário de Passageiros de Chapecó, do Estado de Santa Catarina.

Prezado Presidente,

Considerando o interesse da **SINART - Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda.**, em desenvolver estudos técnicos voltados à concessão de serviços públicos para operação, administração, manutenção, conservação e modernização do terminal incluindo execução de obras, reformas e restauro, implantação do sistema integrado de informação de partida e chegada dos ônibus, sistema de embarque informatizado, e exploração econômica e comercial do Terminal Rodoviário de Passageiros de Chapecó, do Estado de Santa Catarina, através de **Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada – MIP**, nos termos da Lei Federal nº 11.079/04.

Considerando o disposto do art. 21, da Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e com o art. 31 da Lei Federal n.º 9.074, de 07 de julho de 1995, que conferem a potenciais interessados



em contratos de parceria com a iniciativa privada a possibilidade de apresentação de projetos e estudos de utilidade para futura licitação, sem prejuízo do direito de participação no certame, assegurado o correspondente ressarcimento, pelo vencedor da licitação.

Considerando o disposto na Lei Federal n.º 8.666, de 21 de junho de 1993, que dispõe sobre as normas para licitação e contratação de parcerias público-privadas.

Com fundamento nas normas e considerações acima elencadas, a empresa **SINART - SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO Ltda.** ("SINART"), inscrita no CNPJ sob nº 13.534.698.0001-77, com sede na Avenida Antônio Carlos Magalhães, 4.362 - Pityba - Salvador-BA. CEP: 41.110-970, devidamente, vem solicitar a emissão de autorização da proposta aqui apresentada para a realização de estudos técnicos voltados à **concessão de serviços públicos para operação, administração, manutenção, conservação e modernização do terminal incluindo execução de obras, reformas e restauro, implantação do sistema integrado de informação de partida e chegada dos ônibus, sistema de embarque informatizado, e exploração econômica e comercial do Terminal Rodoviário de Passageiros de Chapecó, do Estado de Santa Catarina, através da Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada – MIP**, incluindo os estudos técnicos de engenharia, modelagem financeira e estudo de mercado, e modelagem jurídica, nos termos da Legislação Federal, bem como demais normas vigentes sobre a matéria.

Agradecendo a atenção dispensada, ficamos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

EDUARDO
PORTUGAL
PEDREIRA:183581
95591

Assinado de forma digital por EDUARDO PORTUGAL PEDREIRA:18358195591
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Autoridade Certificadora Ratz Brasileira v2, ou=AC SOL UTI, ou=AC SOLITI Multipla, ou=13328553000110, ou=Certificado PF A3, cn=EDUARDO PORTUGAL PEDREIRA:183581 95591
Dados: 2022.04.29 12:08:57 -03'00'

SINART - SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO LTDA.

Eduardo Portugal Pedreira

RG 1.606.880-78 – CPF 183.581.955-91



SUMÁRIO

1.	APRESENTAÇÃO DA EMPRESA SINART.....	4
2.	OBJETO DA MIP E ESCOPO DOS ESTUDOS TÉCNICOS A SEREM EXECUTADOS.....	7
2.1.	Objeto da MIP.....	7
2.2.	Escopo dos Estudos Técnicos a serem executados.....	8
3.	DETALHAMENTO DO ESCOPO PARA A REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS.....	8
3.1.	Estudo de mercado;.....	8
3.2.	Estudos de arquitetura e engenharia;.....	10
3.3.	Avaliação econômico-financeira.....	15
3.4.	Análise jurídica e da fundamentação legal.....	18
4.	PREVISÃO DE DISPÊNDIO COM OS DIAGNÓSTICOS, ESTUDOS TÉCNICOS, MODELAGEM FINANCEIRA E ESTUDO DE MERCADO, E MODELAGEM JURÍDICA.....	19
5.	PRAZO PARA ENTREGA DE TODA A DOCUMENTAÇÃO NECESSÁRIA PARA A FUTURA LICITAÇÃO.....	20



1. APRESENTAÇÃO DA EMPRESA SINART

Fundada em 1972, a **SINART** – Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda., sintetiza hoje o que de melhor uma empresa pode apreender em uma trajetória de sucesso, na prestação de serviços à vários Estados, com consciência de seu papel no desenvolvimento econômico e social, apurada técnica de vanguarda e espírito de parceria que prioriza as suas relações com os poderes públicos e instituições privadas.

Somos, essencialmente, prestadores de serviços na gestão de Terminais de Passageiros, de Aeroportos, de Terminais marítimos, Estacionamentos públicos e privados.

A **SINART** foi uma das primeiras empresas privadas a administrar aeroportos no país, operando atualmente o Aeroporto Internacional de Porto Seguro, o quarto maior do Nordeste, em movimento, incluindo as capitais e o maior do interior do Estado da Bahia.

No Brasil, pouquíssimas empresas privadas possuem a experiência e a competência da **SINART**, na gestão de Aeroportos Internacionais e Terminais de Passageiros. A **SINART** foi a primeira empresa na América Latina a obter a Certificação Internacional da I.S.O 9001-2008, para o Terminal Rodoviário de Salvador, o segundo maior do país em capacidade operacional, e se destacou, em sua avaliação, nos seguintes aspectos:

- **No atendimento ao passageiro e usuário dos Terminais;**
- **Na presteza do atendimento às demandas das empresas parceiras e locatários;**
- **Na transparência na relação com seus parceiros e clientes;**
- **Na capacidade tecnológica.**

Na Gestão de Terminais de Passageiros, bastante complexa e especializada, seja no setor Aeroviário ou Rodoviário, a **SINART** situa-se entre as maiores e melhores do país, não



somente pelos milhões de usuários que serve em seus Terminais, mas, principalmente, pela qualidade dos serviços prestados aos seus clientes.

Em todos os seus negócios a **SINART** emprega hoje mais de duas mil pessoas. Possui uma estrutura enxuta e competente, com profissionais especializados em diversas áreas da atividade produtiva.



1.1.1 NOSSOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS



BAHIA: SALVADOR, FEIRA DE SANTANA, CAMAÇARI, TEIXEIRA DE FREITAS, ALAGOINHAS E VALENÇA.



ALAGOAS: MACEIÓ, ARAPIRACA E PALMEIRA DOS ÍNDIOS.

CEARÁ: IGUATU.

RIO DE JANEIRO: PETRÓPOLIS.

MINAS GERAIS: MURIAÉ.

PARÁ: BELÉM, ANANINDEUA, ALTAMIRA, BRAGANÇA, CAPANEMA, CAPITÃO POÇO, CASTANHAL, SANTA LUZIA, MAGALHÃES BARATA, MARABÁ, MARACANÃ, MOSQUEIRO, SALINÓPOLIS, SANTARÉM, SÃO MIGUEL, SANTA MARIA, TUCURUI, VIGIA, VISEU, PARAUPEBAS, JACUNDÁ, CURUÇÁ, IGARAPÉ AÇU, IRITUIA E OURÉM.

PIAUI: TERESINA, FLORIANO E PICOS.

SÃO PAULO: SÃO JOSÉ DOS CAMPOS.

AMAPÁ: MACAPÁ

MATO GROSSO: CUIABÁ

MARANHÃO: SÃO LUÍS

1.1.2 GESTÃO DE AEROPORTOS

Tradicional gestora de Terminais de Passageiros, como também atuante nos setores de Estacionamentos Públicos e Privados em todo o país, a **SINART** iniciou, em março do ano 2000, a gestão administrativa e operacional do Aeroporto Internacional de Porto Seguro, que hoje é o 4º aeroporto do Nordeste em movimento de passageiros.

1.1.3 AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO SEGURO

Área construída do Terminal de Passageiros: 5.692 m²

Área do sítio: 63,28 hectares

Movimento: 1,7 milhão de usuários/ano

A **SINART** investiu na modernização e ampliação do Terminal, onde em 2008 fez a maior intervenção já ocorrida no aeroporto, algo em torno de 8 milhões de reais. Hoje a **SINART** já tem projeto para uma terceira obra de modernização do Terminal de



Passageiros, onde está prevista uma ampliação na ordem de 70% de sua área atual, dimensionamento projetado para mais 18 anos.

1.1.4 COMPLEXO AEROPORTUÁRIO INTEGRANTES DO BLOCO CENTRO-OESTE

Movimento: 3,5 milhões de usuários/ano

Leilão Federal realizado pela ANAC onde contempla os Aeroportos de Cuiabá, Rondonópolis, Alta Floresta e Sinop, foi vencido pelo Consórcio Centro-Oeste (COA), tendo a SINART como parte integrante do Consórcio vencedor na qualidade de Operadora Aeroportuária e acionista.

2. OBJETO DA MIP E ESCOPO DOS ESTUDOS TÉCNICOS A SEREM EXECUTADOS

2.1. Objeto da MIP

O objeto do presente trabalho é a elaboração de estudos técnicos voltados à **concessão de serviços públicos para operação, administração, manutenção, conservação e modernização do terminal incluindo execução de obras, reformas e restauro, implantação do sistema integrado de informação de partida e chegada dos ônibus, sistema de embarque informatizado, e exploração econômica e comercial do Terminal Rodoviário de Passageiros de Chapecó, do Estado de Santa Catarina, através de Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada – MIP**, incluindo os estudos técnicos de engenharia, modelagem financeira e estudo de mercado e modelagem jurídica, nos termos da Legislação Federal, bem como demais normas vigentes sobre a matéria.



2.2. Escopo dos Estudos Técnicos a serem executados

O objetivo dessa MIP – Manifestação de Interesse Público é de apresentar a mais adequada alternativa para requalificar e modernizar o **Terminal Rodoviário de Chapecó**, visando oferecer aos usuários, um serviço de qualidade. Para tal, será estudada a concessão desses terminais para a iniciativa privada envolvendo os seguintes escopos a serem executados:

1. **Estudo de mercado**

2. **Estudos de arquitetura e engenharia**

3. **Avaliação econômico-financeira**

4. **Análise jurídica e da fundamentação legal**

3. DETALHAMENTO DO ESCOPO PARA A REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS

A seguir será detalhado o conteúdo e as atividades de cada escopo:

3.1. Estudo de mercado

O Relatório de Estudo de Mercado deverá conter análises de avaliação da demanda, avaliação de receitas e análise de benchmarking, conforme especificações abaixo.



i. Avaliação da demanda de passageiros

Projeção de demanda, considerando-se, separadamente, cada perfil de viagem atendido pelo Terminal de Chapecó, malotes e outros serviços prestados pelo Terminal ao longo de um horizonte sugerido de projeção de 30 (trinta) anos, com avaliação, em especial, da relação com o crescimento demográfico e econômico, considerando a competição intramodal e intermodal, notavelmente a competição com o modal aeroviário.

Avaliação da inserção do terminal rodoviário na malha de transportes local, avaliando seus acessos aos veículos e passageiros, evidenciando a sua interface com outros modais existentes, com o foco na acessibilidade dos usuários.

ii. Avaliação de receitas

Avaliação das fontes de receita e de como serão apropriadas durante a concessão, considerando os resultados obtidos nas projeções de demanda, com previsão das receitas resultantes de tarifas de uso do terminal, da exploração de atividades ligadas ao serviço de transporte (ex: balcões de venda de passagens, salas de espera "VIP", entre outras facilidades), das atividades comerciais no terminal (ex: restaurantes, estacionamentos, guarda-volumes, arrendamento de áreas para atividades econômicas, etc.), publicidade, entre outras receitas.

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

iii. Análise de benchmarking

Análise de terminais com características similares ao terminal objeto do estudo, considerando, em particular, o gerenciamento da capacidade e a necessidade de



investimentos, tipos de serviços, custos eficientes e lucratividade, com fornecimento de dados para sustentar as premissas e os resultados apresentados (tanto da avaliação da demanda quanto da receita), considerando as variações sazonais e os períodos de pico.

3.2. Estudos de arquitetura e engenharia

O Relatório de Estudos de Arquitetura e de Engenharia deverá apresentar o desenvolvimento da solução escolhida com vistas a fornecer visão global do projeto e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza. Não obstante, as soluções técnicas globais e específicas, deverão ter flexibilidade a fim de não comprometer a capacidade do concessionário em inovações e melhoramentos durante a elaboração do futuro projeto.

Os estudos propostos deverão apresentar, dentre outros itens:

- (a) Planejamento das atividades e previsão de cronograma para execução dos projetos apresentados;
- (b) Sugestão de mix de atividades comerciais;
- (c) Diretrizes para o entorno, com vistas à inserção do Terminal no contexto urbano;
- (d) Diretrizes e Metodologia de desenvolvimento dos projetos;
- (e) Características de desempenho construtivo;
- (f) Previsão de eventuais licenciamentos necessários; e
- (g) Estimativa de custos.

As diretrizes para os Estudos de Arquitetura e de Engenharia deverão constar conforme especificações a seguir, bem como deverão seguir as recomendações das Normas Brasileiras aplicáveis a cada área de projeto, assim como as legislações municipal, estadual e federal.



i. Inventário das condições existentes

Inventário das instalações existentes do Terminal, com descrição e detalhamentos dos bens que constituirão a concessão, bem como a situação patrimonial das áreas que comporão a concessão, inclusive com a indicação dos bens reversíveis.

Avaliação da capacidade instalada, considerando a demanda atual e futura, as limitações físicas/operacionais existentes e as melhorias necessárias para atender aos parâmetros do serviço adequado.

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.

Apresentação de eventuais limitações físicas/operacionais e não conformidades existentes, considerando as interfaces do terminal com os órgãos intervenientes (Prefeitura, Corpo de Bombeiros, Vigilância Sanitária, etc.).

Apresentação da solução mais adequada para o desenvolvimento do Terminal, considerando o melhor aproveitamento comercial, a demanda atual e futura do equipamento, e eventuais melhorias no âmbito operacional necessárias.

A prestação de serviço deve ser adequada ao pleno atendimento dos usuários, considerando que "serviço adequado" é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade e cortesia na sua prestação.



A atualidade compreende a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação. Deverá ser apresentado plano para a manutenção da atualidade dos equipamentos.

ii. Estudos Ambientais e de Inserção Urbana

Deverão ser realizadas análises, à luz do Plano Diretor e legislações correlatas, da área onde está inserido o Terminal Rita Maria, buscando avaliar a sinergia da interface entre o equipamento e o seu entorno, tanto sob o aspecto do acesso aos usuários, quanto do potencial de exploração comercial do Terminal. A análise urbanística deverá subsidiar os potenciais de ampliação da área construída, especialmente para exploração comercial, respeitando as características de uso da edificação existente e seu entorno.

Deverá ser feita uma análise a respeito da existência de determinados passivos ambientais, bem como, se for o caso, a estratégia para a sua mitigação, correção, tratamento e regularização.

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.

Imprescindível que os estudos de inserção urbana analisem e contemplem proposições relacionadas à melhoria das conexões do Terminal com os demais equipamentos de seu entorno, bem como com a estrutura da cidade como um todo.

iii. Desenvolvimento do Terminal

Os parâmetros de avaliação do nível de serviço adotado deverão estar condicionados às normas aplicáveis pela regulação pertinente ao setor (ANTT / ARESC).



A modelagem do desenvolvimento do Terminal deverá apresentar a forma e o dimensionamento da administração do projeto, como serão prestados os serviços e como isto beneficiará a população.

Deverão ser identificadas eventuais necessidades de expansão ou adequação da infraestrutura em função da demanda projetada, com as respectivas soluções e implantação condicionada a ocorrência de gatilhos de demanda, prevendo a priorização da maior eficiência na utilização das instalações e, ainda, a maximização do retorno esperado do projeto.

Apresentação de anteprojeto de arquitetura e engenharia, com os serviços de atualização, correção e manutenção da edificação, seus sistemas e instalações, atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas, bem como evidenciando o atendimento a todas as normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia apresentadas.

Deverão ser consideradas as normatizações da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) relativas a conforto, ruído, ergonomia, iluminação e outros.

Deverá ser estudada a viabilidade, sem que haja obrigação de implantação, de ações sustentáveis parametrizadas pelos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas (ONU), bem como sua inserção no Sistema de Mensuração de Desempenho, de modo que permita incentivos à concessionária no pagamento de compartilhamento de receitas.

O anteprojeto 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 das obras, ou ainda outras investigações e ensaios, quando couber.



Deverá ser apresentada a caracterização das obras previstas, considerando-se as informações legais e técnicas que regem e limitam o objeto da concessão, bem como a legislação complementar aplicável ao setor.

Deverão ser apresentados o plano de operação e manutenção dos ativos e a política de gestão de pessoal, com o detalhamento de custeio de operação. A estrutura física e de pessoal necessária para a adequada administração dos serviços precisará ser descrita e justificada, incluindo os recursos para os sistemas de informação.

iii. Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e operação (OPEX)

Determinação dos quantitativos dos investimentos, referenciada em projetos-padrão compatíveis com os demais elementos do anteprojeto utilizado, em quantidades agregadas principais ou em outras metodologias aplicáveis, observando-se os preços unitários 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.

A estimativa de custo global dos investimentos deverá ter como base as quantidades, preços e demais elementos do anteprojeto apresentado, possuindo precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise.

Como resultado da modelagem operacional, deverão ser detalhados, para todo o período de concessão: custos operacionais, custos administrativos, custos de manutenção e outras despesas que sejam necessárias.

Os custos operacionais deverão ser baseados em referências de custos eficientes, inclusive com benchmarking de outros terminais semelhantes, nacionais e internacionais. Os custos de pessoal deverão retratar uma estrutura organizacional



referencial do operador e todos os custos deverão ser compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do terminal.

3.3. Avaliação econômico-financeira

O Relatório de Avaliação Econômico-Financeira deverá conter a modelagem econômico-financeira pelo método de fluxo de caixa descontado com objetivo de avaliar a atratividade do projeto para o setor privado, focando na autossustentabilidade, considerando-se os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as acessórias, dos custos de operação, manutenção e expansão, custos ambientais, investimentos, impactos financeiros e tributários decorrentes das premissas estabelecidas e da análise de risco e jurídica, due-dilligence e outros.

A modelagem econômico-financeira deverá contemplar ainda outros elementos pertinentes usualmente adotados no mercado, como o cálculo de parâmetros de viabilidade de projetos tradicionais (TIR, VPL, taxa de retorno do acionista, entre outros) e o estabelecimento de premissas de financiamento, tributárias, macroeconômicas, etc. Avaliação de atratividade do projeto para a firma, com pagamento de outorga e projeção das necessidades de aporte de capital ao longo da concessão.

i. Análise e projeção de receita

Deverá contemplar, dentre outros aspectos considerados pertinentes pelos interessados participantes:

- (a) a descrição e o dimensionamento das fontes de receitas principal, acessórias, alternativas ou complementares, necessárias para a viabilidade do projeto;
- (b) a proposta de sistema de mensuração de desempenho, incluindo metas, padrões de qualidade, forma de aferição e periodicidade para revisão destes indicadores.



ii. Análise de viabilidade econômico-financeira

Os estudos deverão conter a análise econômica da modalidade de contratação do empreendimento mais vantajosa para o Poder Concedente, considerando os aspectos de custo-benefício, custos de oportunidade, value for money (VfM), dentre outros.

O estudo de viabilidade financeira deverá incluir projeções na forma de um modelo financeiro detalhado. Uma cópia eletrônica em formato MS Excel do modelo deverá ser disponibilizada incluindo sua formulação matemática, vínculos e macros de forma aberta, passível de verificação. Os estudos deverão seguir as práticas contábeis e fiscais vigentes à época da preparação do modelo.

O modelo financeiro deverá claramente mostrar as premissas que embasaram os estudos, incluindo, mas não se limitando, a outros aspectos considerados pertinentes pelos interessados participantes:

- (a) premissas macroeconômicas e financeiras;
- (b) justificativa para o custo médio ponderado de capital (WACC) adotado;
- (c) premissas fiscais e tributárias;
- (d) descrição da estrutura de capital (próprio e de terceiros);
- (e) descrição da viabilidade de financiamento pela empresa (bankability);
- (f) 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;
- (g) todas as fontes de receita (principal e acessórias);
- (h) premissas para projeção de capital de giro;
- (i) custos e despesas;
- (j) indicadores de desempenho e percentual de compartilhamento de receitas;



(k) a metodologia de cálculo da outorga inicial mínima ao Poder Concedente, incluindo fórmulas e índice, considerando o cálculo do percentual do compartilhamento de receitas vinculado aos indicadores de desempenho.

Os principais resultados do modelo financeiro deverão incluir:

- (a) taxa interna de retorno (TIR) do projeto;
- (b) produção de indicadores a exemplo de exposição máxima, custo médio ponderado de capital (WACC), custo do capital de terceiros (Kt), payback, etc.;
- (c) justificativa para alavancagem financeira adotada no modelo;
- (d) índice de cobertura de serviços de dívida (ICSD) anual e médio;
- (e) avaliação e justificativa para o prazo de concessão adotado;
- (f) outras que se julgar necessárias

O modelo financeiro deverá incluir as seguintes planilhas:

- (a) painel de controle (sumário);
- (b) premissas;
- (c) demonstração de fluxo de caixa;
- (d) demonstração de resultado de exercício (DRE);
- (e) balanço patrimonial;
- (f) investimentos e manutenções periódicas;
- (g) custos de operação e manutenção;
- (h) quadro anual de usos e fontes de recursos;
- (j) financiamento;
- (k) outras que se julgar necessárias.

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



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 do projeto se torne zero. Ademais, eventuais

planilhas auxiliares utilizadas na elaboração do Relatório de Avaliação Econômico-Financeira ou na Planilha Econômico-Financeira Consolidada deverão ser disponibilizadas juntamente com a indicação dos seus vínculos.

Os estudos deverão expressar todos os valores em Reais (R\$) constantes, além de considerar a norma contábil e o regime fiscal vigentes no Brasil.

3.4. Análise jurídica e da fundamentação legal

O Relatório deverá sugerir alternativas de modelagem jurídica e formas de contratação, partindo da premissa de concessão comum, considerando o modelo sugerido na presente MIP. 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.

A modelagem jurídica deverá detalhar as responsabilidades do parceiro público e do futuro concessionário, deixando claro quais riscos serão assumidos por cada uma das partes. Inclusive com a apresentação da metodologia de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro, bem como os indicadores e taxa de desconto a ser utilizada.

Deverá ser apresentada matriz de riscos pormenorizada com alocação de responsabilidades e respectivos mecanismos de mitigação e penalização. Ainda como parte da estratégia de mitigação de riscos, deverá ser proposto plano de seguros a ser adotado pelo futuro concessionário.



A modelagem jurídica deverá contemplar a proposição de uma metodologia para a mensuração do desempenho da concessionária com base em indicadores parametrizados, vinculados ao objeto da concessão, em consonância com a Avaliação Econômico-Financeira, devendo prever a variabilidade das receitas da concessionária em função do alcance destes indicadores.

Os estudos deverão ainda apresentar análise dos aspectos tributários do modelo de contratação escolhido, bem como abordar diretrizes regulatórias (municipais, estaduais e federais), ambientais, de zoneamento e outros aspectos de natureza regulatória aplicáveis ao projeto.

Os estudos jurídicos deverão detalhar as diretrizes para elaboração das minutas de edital e contrato, com base nas premissas adotadas.

4. PREVISÃO DE DISPÊNDIO COM OS DIAGNÓSTICOS, ESTUDOS TÉCNICOS, MODELAGEM FINANCEIRA E ESTUDO DE MERCADO, E MODELAGEM JURÍDICA

Tomando por base o valor de mercado na realização de estudos técnicos similares já executados por nossa empresa, apresentamos a nossa proposta que totaliza o valor de **R\$ 1.483.601,02 (um milhão, quatrocentos e oitenta e três mil, seiscentos e um reais e dois centavos)**, valores esses que deverão ser reembolsados, na forma do art. 21 da Lei Federal nº 8.987/95, pela vencedora da licitação pública do **Terminal Rodoviário de Passageiros de Chapecó, do Estado de Santa Catarina**, através de Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada – MIP, no caso dos estudos aqui apresentados tenham sido aproveitados na referida licitação.

O pagamento do valor acima descrito à SINART, de responsabilidade do vencedor da licitação, deverá estar previsto expressamente no edital de licitação, com prazo de vencimento na data de assinatura do contrato de concessão com o Poder Concedente.



Segue abaixo o detalhamento dos valores de nossa proposta:

Tabela – Previsão de Dispendio com os Estudos Técnicos

OBJETO	Valor R\$
Estudo de mercado.	R\$ 257.500,00
Estudo de arquitetura e engenharia.	R\$ 455.095,72
Avaliação econômico-financeira.	R\$ 385.925,00
Análise jurídica e da fundamentação legal.	R\$ 385.080,30
TOTAL	R\$ 1.483.601,02

Quaisquer incrementos ou supressões relevantes nos valores acima apontados serão justificados e submetidos previamente para a apreciação e aprovação do Órgão competente.

5. PRAZO PARA ENTREGA DE TODA A DOCUMENTAÇÃO NECESSÁRIA PARA A FUTURA LICITAÇÃO

A Conclusão e entrega dos estudos técnicos supracitados, bem como toda a documentação necessária para a futura licitação é de até 120 (cento e vinte) dias.

Agradecendo a atenção dispensada, ficamos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

EDUARDO
PORTUGAL
PEDREIRA:183
58195591

Assinado de forma digital por EDUARDO PORTUGAL PEDREIRA:18358195591
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Autoridade Certificadora Raiz Brasileira v2, ou=AC SOLUTI, ou=AC SOLUTI Multiplata, ou=13328553000110, ou=Certificado PF A3, cn=EDUARDO PORTUGAL PEDREIRA:18358195591
Data: 2022.04.29 12:10:27 -03'00'

SINART - SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO LTDA.

Eduardo Portugal Pedreira

RG 1.606.880-78 – CPF 183.581.955-91