

PARECER SEI Nº 0021463018/2024 - SAP.UCP.PPP

Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) nº 003/2023

Objeto: Apresentação 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 parecer consolida a análise dos estudos de modelagem operacional, econômico-financeira, jurídica e de engenharia e arquitetura apresentados pelas pessoas autorizadas, considerando a qualificação dos mesmos, em observância ao Edital de Chamamento Público para Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) nº 003/2023 referente à estruturação de projeto para a operação, administração, manutenção, conservação e modernização da Estação Rodoviária Harold Nielson.

Foram apresentados dois requerimentos de autorização, sendo um de uma empresa e outro de um grupo de empresas, os quais foram aprovados conforme Termo de Autorização SAP.UCP.CGPPP nº [0019527693](#), publicado no Diário Oficial Eletrônico do Município de Joinville (DOEM) nº 2376, a saber:

1. Empresa SINART - SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO LTDA. (CNPJ nº 13.534.698.0001-77); e
2. Consórcio formado por GARÍN INFRAESTRUTURA ASSESSORIA E PARTICIPAÇÕES LTDA. (CNPJ nº 32.857.795/0001-45) e MOYSÉS & PIRES SOCIEDADE DE ADVOGADOS (CNPJ nº 19.453.651/0001-65). Conforme Decisão SEI nº [0021217239](#), o Conselho Gestor do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas de Joinville (CGPPP) deferiu a inclusão da empresa GRAF CONSULTORIA EM ENGENHARIA LTDA (CNPJ nº 46.921.999/0001-02) no grupo de empresas, passando, esta, a integrar o referido Consórcio.

O prazo de apresentação dos estudos foi estipulado em 120 (cento e vinte) dias contados do dia útil seguinte à publicação do Termo de Autorização, considerando o término do prazo em dia útil, assim entendido como dia de expediente na Prefeitura Municipal de Joinville.

Durante o período de elaboração dos estudos, foram realizadas reuniões mensais de acompanhamento com as autorizadas.

Decorrido o prazo previsto, os estudos foram entregues pelas autorizadas, tempestivamente, no dia 09 de maio de 2024.

Os documentos foram, então, submetidos à análise da Comissão Especial de Acompanhamento e Avaliação dos Estudos, nomeada pela Portaria CGPPP nº 08/2023 ([0019324025](#)). Da referida análise, originou-se o presente parecer.

Conforme estabelecido no instrumento convocatório, para avaliação dos estudos foram considerados os seguintes parâmetros:

- a) observância das diretrizes e atendimento do escopo do Edital de Chamamento Público nº 003/2023;
- b) consistência das informações que subsidiaram sua realização e grau de abrangência dos Estudos;
- c) compatibilidade com as melhores técnicas de elaboração, segundo normas e procedimentos pertinentes e de sustentabilidade, bem como sua adequação à legislação aplicável e com as normas técnicas emitidas pelos órgãos e pelas entidades competentes;
- d) análise comparativa de viabilidade econômico-financeira e de custo e benefício dos projetos propostos, entre si e com soluções alternativas;
- e) o impacto socioeconômico da proposta para o empreendimento.

2. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Inicialmente, destaca-se a importância de uma formatação adequada nos documentos entregues, bem como uma redação clara, objetiva e correta. Não há necessidade, quando não expressamente solicitado, de repetir trechos da minuta do contrato dentro do caderno geral de modelagem jurídica, por exemplo, ou de enviar documentos muito semelhantes duas vezes, quando poder-se-ia apenas fazer uma simples remissão a determinado trecho, anexo ou produto entregue. A boa formatação, a clareza e a objetividade na redação torna não apenas o processo de análise e seleção mais célere, como permite que nas etapas subsequentes se obtenha maior segurança na compreensão dos materiais pela população, pelos órgãos de controle e pelos interessados no projeto que o utilizarão como base para sua decisão de participar do processo licitatório.

Também cabe mencionar os benefícios de uma adequada revisão dos estudos previamente à entrega, a fim de evitar menções a outros entes federativos e suas respectivas estruturas administrativas e arcabouços jurídicos - ou, ainda, com uma série de falhas ortográficas. É sabido e perfeitamente compreensível que se utilize o conhecimento construído ao longo de outros projetos para um determinado estudo, mas a adequada e cuidadosa revisão se faz sempre necessária. Assim, evita-se que um estudo seja entregue mencionando, por exemplo, projetos de objetos distintos (estacionamento rotativo), estruturas administrativas inexistentes no Município de Joinville, legislações de outros entes federativos subnacionais sem efeito em Joinville, entre outras citações.

Alguns documentos entregues por ambas as autorizadas chamam atenção pela semelhança, sobretudo nos anexos da Modelagem Jurídica. A semelhança acontece inclusive em erros gramaticais, demonstrando a inexistência de qualquer revisão. Não cabe a esta Comissão fazer diligências no sentido de investigar a origem dos textos apresentados, uma vez que as autorizadas, ao enviarem os Requerimentos de Autorização, declararam serem autoras e titulares da propriedade dos direitos autorais dos estudos, bem como declaram que os estudos não infringem direitos autorais e/ou outros direitos de propriedade de terceiros (Anexo V - Declaração de Transferência de Direitos Autorais). No entanto, alertamos a importância de, ao utilizar documentos de terceiros como base para os seus próprios documentos, que estes sejam suficientemente alterados e a autoria seja devidamente identificada e citada, a fim de evitar qualquer tipo de problema futuro com direitos autorais.

De modo geral, ambos os estudos apresentaram um bom nível de qualidade com relação ao seu conceito e a forma com que foram conduzidos, trazendo soluções factíveis ao objeto da futura concessão. Ainda que ao final deste parecer sejam comparados diferentes aspectos do projeto em forma de tabela - alguns dos quais que necessitaram ser interpretados por esta Comissão por não existirem expressamente nos estudos - a avaliação realizada não se deu pelos aspectos financeiros, como valor de tarifa, de outorga ou de investimentos, mas sim pelos pontos trazidos no próximo item deste parecer, conforme disposto no Edital de Chamamento Público e seus anexos.

3. ANÁLISE COMPARATIVA DOS ESTUDOS

Estudo	Subtópico	Descrição	Nota de Quali	
			GARÍN MOYSÉS & PIRES GRAF	
Estudos Preliminares	Benchmarking	Apresentou-se 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.	100	

Estudos Preliminares	Estudo de Demanda e Necessidades	Apresentou-se 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.	75
Estudos Preliminares	Estudo de Demanda e Necessidades	Apresentaram-se 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.	0
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Inventário das condições existentes	Apresentou-se 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.	75
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Inventário das condições existentes	Apresentaram-se 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.).	50
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Inventário das condições existentes	Apresentou-se 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.	0
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Inventário das condições existentes	Apresentou-se 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.	25
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Inventário das condições existentes	Apresentou-se a avaliação da capacidade instalada quanto ao terminal rodoviário e suas estruturas associadas (vias de acesso e estacionamento de veículos).	50
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Inventário das condições existentes	Verificou-se a existência ou não de obras inacabadas ou em execução no terminal rodoviário, e, caso existam, a Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental apresentou 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.	0
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Desenvolvimento do terminal	Apresentou-se 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.	100
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Desenvolvimento do terminal	Apresentou-se 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.	0
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Desenvolvimento do terminal	Apresentou-se 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.	50
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Desenvolvimento do terminal	O projeto contém 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.	50
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Desenvolvimento do terminal	O estudo de engenharia indica, ainda que de forma preliminar, o cronograma de execução das obras e licenciamentos previstos, embasando tecnicamente os prazos apresentados.	0
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Desenvolvimento do terminal	Foram consideradas as normatizações da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) relativas a conforto, acessibilidade, ruído, ergonomia, iluminação e outros.	75
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Desenvolvimento do terminal	O nível de detalhamento dos projetos apresentados atende 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.	25
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Plano de Operação e Manutenção	Apresentou-se 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.	75
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Estudos Ambientais e Integração Urbana	Os estudos consideraram 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.	0
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Estudos Ambientais e Integração Urbana	A análise urbanística analisou os potenciais de ampliação da área construída, especialmente para exploração comercial, respeitando as características da edificação existente e seu entorno.	100
Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental	Estudos Ambientais e Integração Urbana	Foram 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.	50
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	O relatório de avaliação econômico-financeira contém 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.	100
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	Apresentou-se 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.	100
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	Apresentou-se um possível valor de outorga pelo projeto ao Município e sua metodologia de cálculo.	100
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	Apresentou-se uma possível economia ao Poder Concedente gerada pelo projeto.	50

Financeira			
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	Apresentou-se a estimativa de tributos diretos e indiretos arrecadados, considerando a projeção de receitas.	100
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	Apresentou-se o possível percentual de compartilhamento dos lucros do operador com o Poder Concedente e sua metodologia de cálculo.	50
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	O estudo de viabilidade financeira incluiu 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.	75
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	Os estudos explicitaram as premissas adotadas para a projeção das receitas ao longo do prazo contratual, contendo os itens listados no Item 5.3.1.8 do Termo de Referência.	50
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	Foram demonstrados, avaliados e justificados os principais resultados esperados do modelo financeiro na forma do disposto no Item 5.3.1.9 do Termo de Referência.	50
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	As premissas foram incorporadas e evidenciadas na elaboração das planilhas entregues junto ao relatório e contendo os painéis descritos no Item 5.3.1.10 do Termo de Referência.	50
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	Realizou-se 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.	25
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	As receitas projetadas foram compreendidas e explicitadas na planilha econômico-financeira, levando-se em consideração três cenários: pessimista, caso-base e otimista.	50
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	Foram 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.	50
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	O modelo financeiro claramente mostra 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.	75
Modelagem Econômico-Financeira	Análise de viabilidade	Análise de viabilidade econômico-financeira expressa todos os valores em Reais (R\$) constantes, além de considerar a norma contábil e o regime fiscal vigentes no Brasil.	100
Modelagem Econômico-Financeira	Estimativas de CAPEX e OPEX	É 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.	100
Modelagem Econômico-Financeira	Estimativas de CAPEX e OPEX	Nas estimativas de CAPEX, os preços unitários estão 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.	25
Modelagem Econômico-Financeira	Estimativas de CAPEX e OPEX	Nas estimativas de CAPEX, as estimativas de custo global dos investimentos têm 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.	25
Modelagem Econômico-Financeira	Estimativas de CAPEX e OPEX	Foram detalhados, para todo o período de concessão: custos operacionais, custos administrativos, custos de manutenção e outras despesas que sejam necessárias.	75
Modelagem Econômico-Financeira	Estimativas de CAPEX e OPEX	Os custos operacionais estão baseados em referências de custos eficientes, inclusive com benchmarking de outros equipamentos semelhantes.	75
Modelagem Econômico-Financeira	Estimativas de CAPEX e OPEX	Os custos operacionais do terminal contêm 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.	100
Modelagem Econômico-Financeira	Estimativas de CAPEX e OPEX	Quando verificada a necessidade de utilização de áreas externas aos limites do terminal rodoviário para viabilizar a ampliação da infraestrutura, o Estado de Arquitetura e Engenharia considera e estima os custos de desapropriação referentes à expansão.	NÃO SE APLI
Modelagem Jurídica	Avaliação de viabilidade jurídica	Apresentou-se 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.	50
Modelagem Jurídica	Avaliação de viabilidade jurídica	Apresentou-se 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.	75
Modelagem Jurídica	Avaliação de viabilidade jurídica	As alternativas de modelagem jurídica sugerida e formas de contratação sugeridas partem da premissa de concessão comum, considerando o modelo sugerido no presente PMI e a sugestão da modalidade de contratação está embasada em avaliação jurídica da viabilidade de modelos institucionais alternativos ou complementares para o financiamento e a implantação do projeto.	100
Modelagem Jurídica	Levantamento de passivos	Apresentou-se a análise da situação jurídica dos permissionários instalados na Estação Rodoviária e o seu impacto na concessão.	100
Modelagem Jurídica	Matriz de riscos	Apresentou-se a matriz de riscos pormenorizada com alocação de responsabilidades e respectivos mecanismos de mitigação, contendo os requisitos do Item 5.4.3.1 do Termo de Referência.	75
Modelagem Jurídica	Reequilíbrio Econômico-Financeiro	Apresentou-se a metodologia de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro, bem como os indicadores e taxa de desconto a ser utilizada.	100
Modelagem Jurídica	Sistema de indicadores e mensuração de desempenho	Apresentou-se 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.	75
Modelagem Jurídica	Sistema de indicadores e mensuração de desempenho	Os indicadores de desempenho estabelecem 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.	100

Modelagem Jurídica	Sistema de indicadores e mensuração de desempenho	Os indicadores de desempenho estão 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.	100
Modelagem Jurídica	Verificador Independente	Os estudos apresentaram a contratação do Verificador Independente, com a indicação da forma de contratação sugerida e as respectivas minutas de documentos editalícios e contratuais.	100
Modelagem Jurídica	Minutas de instrumentos jurídicos	Os estudos contém minuta de edital e anexos, inclusive minuta do contrato da concessão com base nas premissas adotadas pelos interessados.	100
Modelagem Jurídica	Adequação dos documentos aos requisitos legais	Os produtos entregues apresentam 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.	100
Modelagem Jurídica	Adequação dos documentos aos requisitos legais	Os produtos entregues apresentam, 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.	100
Modelagem Jurídica	Adequação dos documentos aos requisitos legais	Apresentou-se 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.	100
Relatório de Consolidação de Resultados	Relatório de Consolidação de Resultados	Apresentou-se o Relatório de Consolidação de Resultados, consoante os requisitos constantes no Item 5.5 do Termo de Referência.	100

* A linha "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 considera e estima os custos de desapropriação referentes à expansão" ficou com tachado e a menção "não se aplica", pois esta Comissão entendeu que, por não existir necessidade de utilização de áreas externas aos limites do terminal para viabilizar qualquer tipo de infraestrutura proposta, não há como efetuar alguma avaliação quanto à entrega ou não e ao respectivo nível comparativo de qualidade. Desta forma desconsiderou na avaliação. Não houve prejuízo na classificação, uma vez que nenhuma das empresas apresentou o item.

3.1. Produto 1 - P01 - Estudos Preliminares

O Grupo **Garín | Moysés & Pires | Graf** apresentou o *benchmarking* conforme solicitado. No subtópico de estudo de demanda e necessidades, apresentou e fundamentou bem a projeção de demanda de passageiros. Parte do item diz respeito a outros serviços prestados pelas empresas de transporte rodoviário, como cargas, o que não foi abordado no produto entregue. No entanto, esta Comissão entende que o a projeção de demanda de passageiros, ainda que possa não corresponder à totalidade das receitas auferidas pela concessionária, é a finalidade precípua do ativo e por isto não houve desconto de pontuação. No entanto, também não abordou a competição com outros modais na projeção de demanda. Ainda, no Produto 01 não atenderam ao item que solicita a apresentação das possibilidades de negócios, comércio, serviços e outras atividades que possam ser ofertadas na rodoviária, a sua demanda estimada e projeção de receita para cada unidade de negócio, equipamento e atividade a ser explorada, considerando a integração da rodoviária com o seu entorno. Apesar de abordarem questão similar no Produto 02, apontando num projeto de implantação as possibilidades de novas construções, todo o detalhamento exigido neste subtópico não foi atendido.

A empresa **SINART** apresentou o *benchmarking* conforme solicitado. No subtópico de estudo de demanda e necessidades, apresentou e fundamentou bem a projeção de demanda de passageiros. Abordou a competição com outros modais na projeção de demanda, o que traz uma contextualização importante para a compreensão da dinâmica do mercado. Por fim, atenderam parcialmente ao item correspondente de pesquisa de necessidades e possibilidades de negócios, porém, sem a projeção de receita para estes casos.

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

O Grupo **Garín | Moysés & Pires | Graf** apresentou uma lista genérica do que teria que ser vistoriado, e o estado das instalações foi descrito de modo muito superficial, não incluindo problemas explícitos. Também não contém imagens ou desenhos esquemáticos da estrutura atual. Citou algumas inconsistências do terminal, porém não identificou a qual norma e de qual órgão estas inconsistências infringem. Não apresentou a inserção do terminal rodoviário na malha de transportes local e sua interface com outros modais existentes. Com relação ao subtópico de desenvolvimento do terminal, mencionou que os investimentos deverão ocorrer no primeiro ano, mas sem cronograma, cotas e cortes. Apresenta planta baixa e fachadas, sem cronograma, memorial descritivo, cotas e cortes. Listou uma série de normas (inclusive as do item relacionado aos aspectos de sustentabilidade) mas não fez relação com o empreendimento, como em qual momento ou local se aplica cada norma, faltando maior detalhamento da sua aplicabilidade. O Plano de Operação e Manutenção necessita de maiores detalhamentos. Não apresentou potenciais impactos das intervenções no entorno do terminal.

A empresa **SINART** apresentou um diagnóstico/inventário da situação atual de forma bastante completa com ligeiros erros em citar leis de outras cidades e órgãos. Com relação ao subtópico de desenvolvimento do terminal, há um cronograma mais detalhado (que precisa de ajustes relacionados principalmente aos alvarás e licenciamentos), mas não há cotas nas plantas baixas ou menções às etapas. O Plano de Operação e Manutenção necessita de maiores detalhamentos. Trouxe uma análise de impactos no entorno bastante completa.

3.3. Produto 3 - P03 - Modelagem Econômico-Financeira

O Grupo **Garín | Moysés & Pires | Graf** trouxe a análise da possível economia ao Poder Concedente gerada pelo projeto um pouco mais completa que a empresa **SINART**, mas ainda carecendo de maior detalhamento. O possível percentual de compartilhamento de lucros do operador com o Poder Concedente é apresentado no DRE mas não se definiu como e quanto seria repartido. A planilha apresentada trouxe alguns vínculos, sem planilhas auxiliares. No que diz respeito à projeção dos possíveis prazos de concessão, o consórcio apresentou somente um prazo de concessão, informando no texto que outros prazos são inviáveis, porém sem comprovar esta inviabilidade. Ainda na planilha econômico-financeira, algumas abas não demonstraram as simulações dos três cenários. Com relação à outorga fixa, a metodologia aplicada não foi a mais condizente, apesar de ter sido apresentada planilha com as avaliações econômico-financeiras. O cronograma de físico-financeiro dos investimentos está na planilha, mas não está no texto. Nas estimativas de CAPEX houve pouca demonstração de utilização dos bancos de dados para basear as informações e também menor nível de precisão e detalhamento. Foram demonstrados os custos operacionais, administrativos, etc., inclusive com *benchmarking*, mas de forma menos completa que o apresentado pela empresa **SINART**.

A empresa **SINART** trouxe no texto uma definição do cálculo do valor de outorga fixa, sem, no entanto, demonstrar claramente na planilha e com vínculos a outras fórmulas e cálculos. No item que solicita uma possível economia ao Poder Concedente gerada pelo projeto, trouxe algo relacionado ao *Value for Money*, mas numa comparação menos completa que do Grupo **Garín | Moysés & Pires | Graf**, sem especificar exatamente a economia do Poder Concedente. O possível percentual de compartilhamento de lucros do operador com o Poder Concedente é apresentado no DRE mas não se definiu como e quanto seria repartido. No que diz respeito à projeção dos possíveis prazos de concessão, a empresa apresentou somente um prazo de concessão no texto, mas na planilha apresentada foi possível obter simulações de outros prazos. Com relação à outorga fixa, embora tenha sido apresentado o valor mediante as avaliações econômico-financeiras com suas planilhas auxiliares, não foi localizada a memória de cálculo referente a este valor. Nas estimativas de CAPEX houve maior demonstração de utilização dos bancos de dados e também maior nível de precisão e detalhamento.

3.4. Produto 4 - P04 - Modelagem Jurídica

O Grupo **Garín | Moysés & Pires | Graf** fez uma boa análise jurídico-institucional em geral, mas não se atentou quanto a pontos importantes que dizem respeito à atualidade de algumas informações, à revisão dos estudos ou omissões importantes. Trouxe, por exemplo, que a rodoviária é gerida pela CONURB, extinta em 2012 (Lei

Complementar Municipal nº 378, de 04 de julho de 2012) ao se transformar em ITTRAN. Mais tarde, a reforma administrativa de 2013 (Lei Ordinária Municipal nº 7.393, de 24 de janeiro de 2013) atribuiu a gestão da rodoviária à Secretaria de Infraestrutura Urbana, criando inclusive uma gerência específica para tanto. Ainda que o regulamento traga a informação da gestão ser realizada pela CONURB, a análise deveria se aprofundar de modo a apresentar a informação correta, considerando as reformas administrativas ocorridas após a edição do referido regulamento. Trouxe inúmeras menções a algum projeto de concessão de estacionamento rotativo e de legislação específica de outros entes federativos, a exemplo da Lei nº 13.569/1999, que fundamenta o trecho a respeito da fiscalização (item 13.8). Uma importante menção não trazida pelo consórcio é quanto à transferência da titularidade do imóvel pelo Município de Joinville, a fim de permitir que este figure adequadamente como poder concedente. Os estudos embasaram adequadamente a escolha pela concessão comum. Trouxeram a análise da situação jurídica dos atuais permissionários e o impacto na concessão. Quanto à matriz de riscos, trouxe novamente aspectos de projeto de estacionamento rotativo, evidenciando a necessidade de revisão, além de outras alterações pontuais que se fazem necessárias. Foi apresentada a metodologia de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro. A respeito do sistema de mensuração de desempenho, faltou a forma de medição em alguns itens, e em outros os parâmetros da Nota de Adequação não pareciam ser adequados. O indicador de conformidade ambiental merece maior atenção. Os requisitos de avaliação podem ser melhorados. As fórmulas devem ser revistas, e outros indicadores merecem ser revistos ou acrescentados. Havia, também, ligeira incompatibilidade entre algumas informações apresentadas. Os indicadores de desempenho estabeleceram um padrão operacional de excelência e estão agrupados de forma diferente do solicitado no item correspondente do Termo de Referência. Trouxe índices de "qualidade", "disponibilidade" e "conformidade", em vez de "operação", "manutenção" e "conformidade". No entanto, esta Comissão entende que suprem o solicitado, levando em conta ainda a satisfação do usuário. Os estudos abordaram a contratação do Verificador Independente, conforme solicitado no Termo de Referência. No Produto 04 - Modelagem Jurídica, o destaque fica por conta das minutas de edital, contrato e demais anexos, que estavam bastante completos e atualizados, com pontuais casos de compatibilização de números. Trouxeram ainda as informações solicitadas nos itens finais do subtópico correspondente à Modelagem Jurídica no Termo de Referência, que dizem respeito aos documentos e procedimentos exigidos pela legislação federal e instruções normativas do Município de Joinville e Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina - inclusive apresentando os documentos exigidos pela IN SAP.GAB nº 04/2022, como o Estudo Técnico Preliminar, Documento de Formalização de Demanda, entre outros.

A empresa SINART fez uma boa análise jurídico-institucional em geral, mas também não abordou quanto à transferência da titularidade do imóvel pelo Município de Joinville, a fim de permitir que este figure adequadamente como poder concedente, como condição prévia fundamental à licitação. Os estudos embasaram adequadamente a escolha pela concessão comum. Não abordaram a respeito da situação jurídica dos atuais permissionários e o impacto na concessão, ainda que mencionem na minuta de contrato que estes terão direito de preferência após a adjudicação. A matriz de riscos apresentada está em nível bastante adequado, o que não exige de eventuais discussões pontuais necessárias. Foi apresentada a metodologia de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro. Chama atenção a similaridade do sistema de mensuração de desempenho apresentado por ambas as requerentes. Enquanto a SINART trouxe uma estruturação visual mais agradável, fórmula aparentemente adequada e traz pontos importantes de avaliação - como satisfação do usuário quanto ao portfólio de produtos e serviços e quanto ao paisagismo e jardimagem do espaço -, o Grupo Garin | Moysés & Pires | Graf trouxe uma abordagem mais completa. Neste sentido, com relação à SINART, faltou melhor detalhamento quanto à metodologia e requisitos de verificação. O indicador de conformidade ambiental também merece atenção, a fim de trazer outra forma de verificação, uma vez que como apresentado está intimamente vinculado à existência ou não de licença ambiental. Se o licenciamento é dispensável para a atividade exercida no local, o atendimento a este indicador será realizado independentemente de esforço da concessionária. Por outro lado, se não é dispensável, é condição obrigatória à sua atividade, não sendo portanto algum diferencial de desempenho ou qualidade. Os indicadores de desempenho estabeleceram um padrão operacional de excelência e também estão agrupados de forma diferente do solicitado no item correspondente do Termo de Referência. Trouxe índices de "qualidade", "disponibilidade" e "conformidade", em vez de "operação", "manutenção" e "conformidade". No entanto, esta Comissão entende que suprem o solicitado, levando em conta ainda a satisfação do usuário. Os estudos não abordaram a contratação do Verificador Independente, limitando-se a mencionar uma única vez, fora da minuta de contrato, a respeito da possibilidade de se utilizar o serviço de Verificador Independente. As minutas de edital e seus anexos, incluindo a minuta de contrato, necessitam de revisão gramatical, terminológica, de formatação, referências, entre outros. Há menções a organizações alheias à estrutura administrativa do Município de Joinville, bem como a utilização de termos alterados na Nova Lei de Licitações (Comissão de Licitação, por exemplo). O Termo de Referência (que seria mais adequado ser chamado de Caderno de Encargos) merecia melhor formatação e precisão das intervenções desejadas. O Termo de Referência e o Plano de Exploração do Terminal, se confundem, e parecem ter a mesma função em dois documentos distintos. Quanto às informações solicitadas nos itens finais do subtópico correspondente à Modelagem Jurídica no Termo de Referência, que dizem respeito aos documentos e procedimentos exigidos pela legislação federal e instruções normativas do Município de Joinville e Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina, os estudos contêm os documentos exigidos pelas leis, mas não trazem as minutas de Estudo Técnico Preliminar ou Documento de Formalização de Demanda exigidos pela IN SAP.GAB nº 04/2022, e não há um relatório relacionando os documentos apresentados com os exigidos pelos atos normativos listados.

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

Ambas as autorizadas apresentaram o Relatório de Consolidação de Resultados, com diferentes graus de aprofundamento a respeito de cada detalhe apontado, mas conforme a lógica própria dos estudos e com nível de qualidade adequado com o que se espera.

4. APLICAÇÃO DA FÓRMULA DE SELEÇÃO

Conforme o Anexo II do Edital, após a avaliação qualitativa sobre os produtos encaminhados (realizada no Item 3 deste parecer), serão atribuídas as pontuações de cada produto, que será obtida pelo somatório das avaliações individuais dos itens ("Fator de Qualidade"), dividido pelo número total de itens avaliados dentro do respectivo produto, conforme a equação abaixo:

$$PPX = \frac{\sum FQ}{N}$$

PPX: Pontuação do produto correspondente
 FQ: Fator de qualidade de cada item avaliado
 N: Número total de itens avaliados

Obtida a pontuação de cada produto entregue, será estabelecida a pontuação geral do estudo, obtida pelo somatório dos Produtos 1 a 4, somado ao décimo da pontuação do Produto 5, dividido pelo número total de produtos que compõem o estudo subtraído de nove décimos, conforme equação abaixo:

$$PE = \frac{PP1 + PP2 + PP3 + PP4 + (PP5 \cdot 0,1)}{N - 0,9}$$

PE: Pontuação geral do estudo
 PP1: Pontuação do Produto 1
 PP2: Pontuação do Produto 2
 PP3: Pontuação do Produto 3
 PP4: Pontuação do Produto 4
 PP5: Pontuação do Produto 5
 N: Número total de produtos que compõem o estudo

As avaliações de cada autorizada encontram-se a seguir listadas:

4.1 Empresa SINART - Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda.

PRODUTO	Σ FQ	N	PPX
Produto 01	275	3	92
Produto 02	1550	17	91
Produto 03	1725	21	82

Produto 04	925	14	66
Produto 05	100	1	100

$$PE = \frac{92 + 91 + 82 + 66 + (100 \times 0,1)}{5 - 0,9}$$

Pontuação Geral do Estudo: 83 pontos.

4.2 Grupo GARIN | MOISÉS & PIRES | GRAF, formado por Garin Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda., Moysés & Pires Sociedade de Advogados e Graf Consultoria em Engenharia Ltda.

PRODUTO	Σ FQ	N	PPX
Produto 01	175	3	58
Produto 02	725	17	43
Produto 03	1425	21	68
Produto 04	1275	14	91
Produto 05	100	1	100

$$PE = \frac{58 + 43 + 68 + 91 + (100 \times 0,1)}{5 - 0,9}$$

Pontuação Geral do Estudo: 66 pontos.

5. QUADRO-RESUMO

ITEM	AUTORIZADA	
	GARÍN MOYSÉS & PIRES GRAF	SINART
Prazo	25 anos	30 anos
Outorga Fixa	R\$ 1.605.042,29	R\$ 1.354.407,58
Outorga Variável	R\$ 8.599.000,00 (7,5% RB)	R\$ 3.851.502,36 (2% RB)
CAPEX	R\$ 11.086.000,00	R\$ 14.622.114,26
TIR do Projeto	11,79%	10,36%
Receita Bruta Total	R\$ 121.734.000,00	R\$ 192.575.117,88
Receita Anual	R\$ 4.869.360,00	R\$ 6.419.170,60
Despesa Total	R\$ 61.813.000,00	R\$ 102.423.730,01
Despesa Anual	R\$ 2.472.520,00	R\$ 3.414.124,33
Tarifa (<40km)	R\$ 3,75	R\$ 4,00
Tarifa (>40km)	R\$ 6,95	R\$ 8,00

6. CONCLUSÃO

Diante da análise dos estudos acima apresentada, com a aplicação da metodologia de seleção estipulada no Anexo II do Edital de Chamamento Público para PMI nº 003/2023, obteve-se a seguinte classificação:

1. Empresa SINART - SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO LTDA., com 83 pontos;
2. Consórcio formado por GARÍN | MOYSÉS & PIRES | GRAF, com 66 pontos.

Importante frisar que ainda que os estudos apresentados pela empresa SINART tenham obtido a melhor pontuação diante da análise desta Comissão, adequações devem ser realizadas a fim de aprimorar o conteúdo apresentado antes de submetê-lo a eventual processo licitatório. Tais adequações decorrem tanto de incorreções ou imprecisões nos estudos, como de propostas e solicitações da Administração de forma complementar aos estudos apresentados. A Modelagem Jurídica, em especial, merece receber uma atenção um pouco maior a fim de alcançar o mesmo nível de entrega dos demais documentos. Nenhuma destas ações terá o condão de modificar a substância da modelagem proposta, mas sim de trazer necessário e adequado refinamento ao projeto.

Por fim, ante o exposto, a Comissão Especial de Acompanhamento e Avaliação dos Estudos, nomeada pela Portaria CGPPP nº 04/2023, opina pela seleção do estudo entregue pela empresa SINART - SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO LTDA. (CNPJ nº 13.534.698.0001-77), **CONDICIONADA** à efetivação, pelo Consórcio, de todos os esclarecimentos, correções, comprovações e complementações que serão elencados por esta Comissão por meio de Ofício, bem como a posterior aprovação dos referidos materiais.

Comissão Especial de Acompanhamento e Avaliação

Portaria CGPPP nº 08/2023 (0019324025)



Documento assinado eletronicamente por **Juca Jaraceski, Gerente**, em 03/07/2024, às 10:00, 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 **Murilo Grun, Coordenador(a)**, em 03/07/2024, às 17:08, 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 **Eloy Labatut de Oliveira, Servidor(a) Público(a)**, em 03/07/2024, às 17:11, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Marcele Figueiredo Andrade de Luca, Servidor(a) Público(a)**, em 03/07/2024, às 19:58, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, 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 03/07/2024, às 21:30, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Felipe Heinemann Gassenferth, Servidor(a) Público(a)**, em 04/07/2024, às 08:08, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, de 08/10/2015 e o Decreto Municipal nº 21.863, de 30/01/2014.



Documento assinado eletronicamente por **Aliceia Andresa Correa Ranno, Servidor(a) Público(a)**, em 04/07/2024, às 08:26, conforme a Medida Provisória nº 2.200-2, de 24/08/2001, Decreto Federal nº8.539, 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 **0021463018** e o código CRC **B39C4291**.

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

23.0.144792-2

0021463018v64

Criado por **u50384**, versão 64 por **u40082** em 03/07/2024 09:45:24.