

Relatório de avaliação dos Cadernos: (1) Diagnóstico e Estudos de Demanda; (2) Modelagem de Engenharia e Arquitetura; (3) Modelagem Operacional; (4) Modelagem Econômico-Financeiro; (5) Estudo Jurídico Institucional; (6) Plano de Negócio no âmbito do Edital de Chamamento Público n. 01/2023 - 001/2023/GOIÁSPARCERIAS/SGG/AGR, produzido pelas empresas Garín Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda. (representante/líder), Moysés & Pires Sociedade de Advogados e Graf Infra Consulting.

Processo SEI nº: 202318037003645

Goiânia, 06 de Agosto de 2024

1. INTRODUÇÃO

Este relatório apresenta as considerações iniciais de análise e revisão das diretrizes básicas entregues pela empresa autorizada, conforme determinado no Termo de Referência, Anexo I do Edital de Chamamento Público - PMI nº Edital de Chamamento Público n. 01/2023 - 001/2023/GOIÁS PARCERIAS/SGG/AGR, qual seja: diagnóstico e estudo de demanda, estudos de viabilidade técnica e operacional, econômico-financeira, socioambiental e jurídico-institucional (EVTEA), visando a apontar soluções que abrangem as melhores formas de atribuir, ao parceiro privado, as obrigações de **reforma, modernização, conservação, operação e gestão dos Terminais Rodoviários Estaduais de Passageiros ou, simplesmente, Terminais.**

Os estudos foram apresentados pela habilitada Garín Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda. (representante/líder), Moysés & Pires Sociedade de Advogados e Graf Infra Consulting, seguindo os critérios previstos no Termo de Referência (SEI 50137270), apresentando soluções contratuais que abrangem as melhores formas de atribuir, ao parceiro privado, as obrigações de reforma, modernização, conservação, operação e gestão dos Terminais.

Durante a elaboração dos estudos, foram realizadas reuniões com a autorizada, cujo intuito é de auxiliá-los na elaboração dos estudos e no fornecimento das informações necessárias, conforme se observa nas atas de reuniões juntadas no processo administrativo.

Os estudos apresentados pela habilitada consistem em 05 (cinco) cadernos técnicos, divididos em: (i) Caderno 1: Diagnóstico e Estudo de Demanda; (ii) Caderno 2: Modelagem de Engenharia e Arquitetura; (iii) Caderno 3: Modelagem Operacional; (iv) Caderno 4: Modelagem Econômico-Financeira; (v) Caderno 5: Modelagem Jurídica e Documentos de apoio à Licitação.

É destacado que a autorizada entregou seus estudos no prazo estabelecido no Edital, com o encaminhamento das planilhas editáveis do modelo econômico-financeiro,

assim como dos anexos dos documentos preparatórios para licitação, os quais estão devidamente juntados no processo administrativo.

A avaliação se deu de acordo com o nível de qualidade, materialidade e aderência dos estudos, apontando as melhores formas de atribuir, ao parceiro privado, as obrigações de reforma, modernização, conservação, operação e gestão dos Terminais Rodoviários de Passageiros do Estado de Goiás.

É importante ressaltar que a avaliação realizada pela Comissão envolveu uma análise minuciosa de cada critério e subitem específico, com o objetivo de examinar detalhadamente a conformidade de cada elemento em relação aos requisitos estabelecidos no Termo em questão. A definição das pontuações atribuídas a cada aspecto avaliado foi fundamental, uma vez que essas pontuações desempenharam um papel crucial, seguindo os padrões predefinidos.

A obtenção da média geral foi realizada com base nas pontuações atribuídas, propiciando um panorama consolidado perante os relatórios enviados pela habilitada. Essa média geral torna-se um reflexo representativo da qualidade global da avaliação técnica e jurídica e das minutas apresentadas, destacando a eficácia e adequação da habilitada em relação aos critérios estabelecidos.

É fundamental destacar que, as notas são atribuídas em uma escala rigorosa de 0 a 1, onde o valor 1 indica a pontuação máxima alcançável. Tal escala foi escolhida intencionalmente para fornecer uma análise detalhada e completa, permitindo uma distinção clara entre o desempenho das diferentes entidades avaliadas. Dessa forma, o uso dessa escala oferece uma visão refinada e detalhada da excelência ou das áreas que podem ser melhoradas em cada avaliação, o que contribui para uma análise mais precisa e informada.

Ademais, ao final deste relatório, a comissão, no exercício de suas prerrogativas, oferece a avaliação do percentual de aproveitamento dos estudos, para fins de cálculo do valor a ser eventualmente reembolsado pela vencedora do certame licitatório, segundo os

parâmetros definidos no Anexo VII - Metodologia de Análise e Avaliação dos Estudos do **Editais de Chamamento Público n. 01/2023 - 001/2023/GOIÁS PARCERIAS/SGG/AGR.**

Segue o relatório.

2. DA ANÁLISE FORMAL E MATERIAL

Durante a análise conduzida pela Comissão Especial de Avaliação e Seleção, verificou-se o cumprimento dos requisitos estabelecidos no Anexo I – Termo de Referência e no Anexo VII – Metodologia de Análise e Avaliação dos Estudos, conforme será evidenciado em cada documento. A seguir, procederemos com uma análise detalhada desses documentos.

2.1 Diagnóstico e Estudo de Demanda

2.1.1 Análise formal das notas

1	Diagnóstico e Estudo de Demanda	N1	N2	N3	N4	Média
1.1	<i>Análise geográfica, coleta de dados demográficos e socioeconômicos da população residente e usuária, assim como da existência de centros comerciais na área de influência dos Terminais Rodoviários</i>	0,75	1,00	0,75	0,75	0,81
Justificativa	O estudo trouxe as informações quanto a coleta de dados demográficos e socioeconômicos da população residente e usuária, mais especificamente no item 4.1, na qual relatou que há uma correlação entre a capacidade de atração de passageiros dos terminais rodoviários e a classificação de hierarquia urbana dos municípios, trazendo como referência estudo do IBGE. o Estudo sobre esse ponto não é considerado além do esperado porque faltou detalhar melhor a análise geográfica de cada município e os impactos socioeconômicos. N1: Os dados apresentados foram suficientes e de fonte confiável, não sendo considerado o material apresentado nesse ponto como além do esperado. N2: A metodologia apresentada contribuiu de forma significativa para aprimoramento do estudo além do esperado, visto que essa metodologia adotada do IBGE contribuiu para os interesses da Administração. N3: Nível de detalhamento apresentado atende ao critério estabelecido. N4: Os resultados atendem ao critério estabelecido pela Administração, contudo conforme já descrito acima alguns pontos não foram detalhados.					

1.2	<i>Levantamento da Demanda manifesta por transporte (séries históricas) nas áreas de influência dos Terminais Rodoviários</i>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Justificativa	<p>A projeção de demanda apresentada trouxe que os dados foram levantados a partir da base de dados da AGR e ANTT, com a descrição do fluxo de passageiros, pelo modelo gravitacional e PNL 2035, descrevendo as variáveis e as projeções da movimentação anual, em que considerou que os resultados de projeções de demanda de passageiros até 2060 indicam uma estabilidade, sem um aumento significativo na receita esperada. Assim, o estudo apresentado quanto a esses pontos do levantamento e projeções da demanda atenderam ao critério estabelecido, mas não é considerado como além do esperado pela Administração, pois os coeficientes utilizados como parâmetro não é inovador.</p> <p>N1: Dados apresentados foram suficientes e de fonte confiável, mas nada que fosse além do esperado, pois os dados não trouxeram novas contribuições.</p> <p>N2: Metodologia adequada, atendendo aos critérios previstos no PMI, porém a metodologia não trouxe nenhuma inovação.</p> <p>N3: Nível de detalhamento atende ao que foi estabelecido pela Administração;</p> <p>N4: Os resultados atendem ao critério estabelecido;</p>					
1.3	<i>Projeção de Demanda no horizonte de projeto dos Terminais Rodoviários</i>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Justificativa	<p>A projeção de demanda apresentada trouxe que os dados foram levantados a partir da base de dados da AGR e ANTT, com a descrição do fluxo de passageiros, pelo modelo gravitacional e PNL 2035, descrevendo as variáveis e as projeções da movimentação anual, em que considerou que os resultados de projeções de demanda de passageiros até 2060 indicam uma estabilidade, sem um aumento significativo na receita esperada. Assim, o estudo apresentado quanto a esses pontos do levantamento e projeções da demanda atenderam ao critério estabelecido, mas não é considerado como além do esperado pela Administração, pois os coeficientes utilizados como parâmetro não são inovadores.</p> <p>N1: Dados apresentados foram suficientes e de fonte confiável, mas nada que fosse além do esperado, pois os dados não trouxeram novas contribuições.</p> <p>N2: Metodologia adequada, atendendo aos critérios previstos no PMI, porém a metodologia não trouxe nenhuma inovação.</p> <p>N3: Nível de detalhamento atende ao que foi estabelecido pela Administração;</p> <p>N4: Os resultados atendem ao critério estabelecido;</p>					

1.4	<i>Análise e diagnóstico do sistema de transporte de passageiros existente nas áreas de influência dos Terminais Rodoviários, identificando serviços existentes, fluxos de deslocamentos, estrutura e conectividade da rede viária</i>	<i>0,50</i>	<i>0,50</i>	<i>0,50</i>	<i>0,50</i>	<i>0,50</i>
Justificativa	<p>Sobre esse tópico verifica-se que a análise do diagnóstico do sistema de transporte de passageiros existente nas áreas de influência dos Terminais Rodoviários foi elaborada no item 5, contudo as informações quanto as identificações dos serviços existentes na área de influência dos terminais e fluxo de deslocamento foram insuficientes, além do que ficaram ausentes as descrições quanto a estrutura e conectividade da rede viária.</p> <p>N1: Dados fornecidos em quantidade insuficiente e inconsistentes sobre esse item.</p> <p>N2: Metodologia questionável pela ausência de algumas informações;</p> <p>N3: Nível de detalhamento que atende parcialmente ao critério estabelecido, tendo em vista que os conceitos referenciados neste item foram objetivos sem adentrar ao aspecto peculiar de cada região de influência dos terminais.</p> <p>N4: Os resultados atendem parcialmente ao critério estabelecido, pois a ausência de informações específicas, demonstram a falta de clareza sobre esse ponto.</p>					
1.5	<i>Proposta de aperfeiçoamento do sistema de transportes do estado de Goiás, assim como a adequação da rede de transportes públicos ora existente, com a proposição de alteração e criação de serviços alimentadores na área de influência dos Terminais Rodoviários para todo o período da Concessão</i>	<i>1,00</i>	<i>1,00</i>	<i>1,00</i>	<i>1,00</i>	<i>1,00</i>
Justificativa	<p>No que concerne a proposta de aperfeiçoamento do transporte do Estado de Goiás vale destacar que foi realizada um pesquisa de satisfação do usuário para entender quais são as melhorias necessárias a serem realizadas nos terminais, e de acordo com as informações prestadas pelos usuários foi apontado pela autorizada as deficiências atuais dos equipamentos, assim como a existências de transporte clandestino exigirá uma fiscalização mais efetiva, para atenuar os impactos negativos dessa modalidade de transporte. Também será necessária uma fiscalização mais rígida da AGR para impedir o embarque e desembarque fora dos terminais rodoviários. Além do mais, quanto ao aperfeiçoamento trouxe o novo marco regulatório para o serviço de transporte rodoviário coletivos estaduais de passageiros, para expansão das rotas estaduais, que pode atrair novo segmento de passageiros. Por fim, nos estudos a autorizada também trouxe outras possibilidades de ampliação da área de influência, razão pela qual sobre esse item os resultados atenderam integralmente ao critério estabelecido e que são demonstrados de forma didática e concisa, contribuindo de forma significativa para a confiabilidade do projeto além do esperado.</p>					

	<p>N1: Riqueza de dados, contribuindo de forma significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado, devido a apresentação de informações quanto ao aperfeiçoamento necessário para ampliar a área de influência dos TRPs.</p> <p>N2: Metodologia adequada, contribuindo de forma significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado</p> <p>N3: Nível de detalhamento ótimo, contribuindo de forma significativa para o entendimento do estudo além do esperado, atendendo aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão</p> <p>N4: Resultados atendem integralmente ao critério estabelecido e que são demonstrados de forma didática e concisa, contribuindo de forma significativa para a confiabilidade do projeto além do esperado</p>
TOTAL	0,76

2.1.2 Análise do material com as justificativas detalhadas

Espera-se que no item 1.1, a habilitada descrevesse uma abordagem metodológica com vistas a compreender o contexto e a interação dos Terminais Rodoviários com a população local e a infraestrutura comercial ao seu redor.

Para tanto, seria necessária uma análise geográfica, com características físicas e espaciais da área onde os terminais rodoviários estão localizados. Sobre este panorama, espera-se que incluísse aspectos como topografia, acessibilidade por vias principais, proximidade de áreas residenciais e comerciais, entre outros.

O segundo aspecto a ser considerado refere-se à coleta de dados demográficos e socioeconômicos da população residente e usuária, cuja intenção seria de obter informações detalhadas sobre as pessoas que residem na região próxima aos Terminais Rodoviários e, também, sobre aquelas que utilizam esses terminais com frequência. Para tal, seria interessante que o estudo abrangesse dados como idade, renda, ocupação, composição familiar, entre outros fatores socioeconômicos relevantes.

Por fim, a identificação e análise de centros comerciais (mercados, lojas de conveniência) que estão situados próximos aos terminais rodoviários. Com isso, seria

mais fácil entender o impacto dos terminais na atividade econômica local, na conveniência para os usuários e nas oportunidades de negócios na região.

Juntos, esses 3 elementos formam uma base de dados essencial para avaliar o papel dos terminais rodoviários dentro do contexto urbano, permitindo a identificação de padrões de uso, necessidades de infraestrutura e potenciais melhorias que podem ser implementadas para beneficiar tanto os usuários quanto a comunidade ao redor. Levando em conta os elementos mencionados, a habilitada obteria a nota 1 neste critério de avaliação.

Destaca-se ainda que a Tabela 5 - Tarifas cobradas em cada terminal, foi apresentada com valores desatualizados uma vez que a agência reguladora promoveu reajuste tarifário em março de 2024, logo antes da entrega do produto, razão pela qual, entende-se que já era um dado disponível e que deveria ter sido considerado pela autorizada.

O item 1.2 refere-se ao levantamento de demanda, cuja etapa é fundamental para o planejamento e a gestão eficiente dos Terminais Rodoviários. O objetivo pretendido com este item envolve a coleta sistemática de dados sobre a quantidade de passageiros que utilizam os serviços de transporte oferecidos pelos terminais ao longo do tempo, formando séries históricas que são essenciais para diversas análises e decisões estratégicas. Para obter a nota 1, seria necessário que a habilitada analisasse, mais profundamente, como a demanda varia ao longo do dia, da semana, do mês e do ano; se há picos de utilização, bem como as variações sazonais. A partir daí, é possível mensurar a eficácia dos horários e rotas atuais, identificando os ajustes necessários para otimizar a capacidade de atendimento e a redução do tempo de espera.

O levantamento da demanda, solicitado no item 1.3, em complemento ao item anterior, estima como a demanda por serviços de transporte nos Terminais Rodoviários de Goiás poderá alterar-se ao longo de um período definido em 35 anos. Para a habilitada obter nota 1, esperar-se-ia que a habilitada demonstrasse dados mais robustos para o desenvolvimento urbano sustentável e, por consequência, demonstrar uma abordagem

que considera não apenas o Terminal Rodoviário em si, mas também, o desenvolvimento econômico, social e ambiental da região.

O item 1.4 se refere a um aspecto basilar do Caderno de Demanda, uma vez que trata da identificação dos serviços já existentes, observando os meios de transporte que operam nas áreas próximas aos Terminais Rodoviários; fluxos de deslocamento, primordial para entender como as pessoas se movem dentro e entre as áreas servidas pelos Terminais Rodoviários. Para tanto, seria necessário que a habilitada fundamentasse suas informações com uma base sólida, e trouxesse a implementação de melhorias nos Terminais Rodoviários, como a introdução de novos serviços, a melhoria da conectividade entre diferentes modos de transporte, maximizando a eficiência e a conveniência para o cliente-cidadão.

Com relação ao item 1.5, cabe ressaltar que a proposta de aperfeiçoamento do sistema de transportes no Estado de Goiás, com a devida adequação da rede de transportes existente e a criação de serviços alimentadores na área de influência dos Terminais Rodoviários que serão concedidos, é uma ação importante para melhorar a qualidade de vida do cidadão-cliente. Isso ficou muito claro no estudo e, com a riqueza de dados trazidos pela habilitada, justifica sua nota em 1, neste quesito.

Neste diapasão, ao se promover a análise pormenorizada do caderno apresentado, denota-se que há pontos que merecem reparos e, conseqüentemente, a aplicação de descontos nas notas referenciais do consórcio.

Em suma, e levando em conta todo o material apresentado no Caderno de Diagnóstico e Estudo de Demanda, a habilitada faz jus a nota final de 0,76.

2.2 Modelagem de Engenharia e Arquitetura

2.2.1 Análise formal das notas

2	Modelagem de Engenharia e Arquitetura	N1	N2	N3	N4	Média
2.1	<i>Diagnóstico da situação atual dos Terminais Rodoviários, com a identificação e avaliação dos projetos de engenharia existentes, com a devida realização de vistoria técnica por engenheiro, constando os procedimentos necessários para possíveis reformas e reparos de patologias porventura existentes.</i>	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Justificativa	A empresa trouxe nos estudos um diagnóstico dos terminais sem um maior nível de detalhamento, necessitando de maiores detalhes para um diagnóstico efetivo e mais preciso da situação atual.					
2.2	<i>Realização de levantamento arquitetônico atualizado dos terminais com apresentação de anteprojeto ou croquis, de forma que fique bem caracterizado a situação real</i>	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Justificativa	A empresa apresentou croquis dos terminais rodoviários previstos para os estudos de acordo com a documentação disponibilizada pelo Estado, visto que a maioria dos terminais em estudo, não tiveram modificações. Os terminais padrão especial, a empresa não entregou qualquer croqui/desenho a respeito. Sendo assim, não ficou caracterizado o levantamento arquitetônico atualizado de todos os terminais em estudo.					
2.3	<i>Proposta de revisão, complementação e consolidação dos projetos de engenharia, assim como o levantamento dos custos decorrentes de tais atividades</i>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Justificativa	As informações desse item foram atendidas com quantidades suficientes e com a metodologia adequada, pois foram relacionadas às intervenções e custos necessários para adequações e modernidade dos terminais, no entanto, a revisão, complementação e consolidação dos projetos de engenharia só constam parcialmente na planilha de estimativa de custos.					
2.4	<i>Avaliação dos Terminais Rodoviários e proposição dos ajustes necessários para receber os veículos, assim como a modernização da instalação de forma a torná-los mais adequados para receber a demanda adicional proveniente dos sistemas de transportes previstos para operar no local, bem como levantamento dos custos decorrentes das adequações propostas</i>	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Justificativa	As informações desse item foram atendidas de forma insuficiente e sem detalhamentos, pois foram relacionadas às intervenções e custos necessários para adequações e modernidade dos terminais, no entanto a revisão, complementação e consolidação dos projetos de engenharia só constam parcialmente na planilha estimativa de custos. As					

	soluções de engenharia necessárias foram apresentadas de forma básica e com objetivo de melhorar a operacionalidade, contudo, com poucas inovações construtivas para o projeto proposto.					
2.5	<i>Levantamento dos custos para eventuais licenciamentos (inclusive condicionantes) e gestão ambiental</i>	<i>1,00</i>	<i>1,00</i>	<i>1,00</i>	<i>1,00</i>	<i>1,00</i>
Justificativa	<p>As informações relativas a este item não foram apresentadas no Caderno de Engenharia. Foram apresentadas no Produto I - Diagnóstico e Estudos Preliminares no item - 2.3 - CONDICIONANTES AMBIENTAIS atendendo as informações previstas e necessárias para o estudo conforme abaixo:</p> <p><i>De acordo com a Legislação Estadual n. 20.694, de 26 de dezembro de 2019, e seus Decretos, bem como informações disponibilizadas pela AGR, os terminais rodoviários de passageiros em estudo têm, devido à sua natureza, direito à dispensa de licenciamento ambiental. Para a emissão da dispensa é realizada pelo Portal de Meio Ambiente do Estado, a partir do sistema Ipê.</i></p> <p><i>Entretanto, é necessário o Certificado de Conformidade (Cercon), emitido pelo Corpo de Bombeiros Militar de Goiás (CBMGO). O certificado valida as condições de segurança contra incêndio estabelecidas por legislações estaduais. A partir de dados fornecidos pelo Governo, nenhum dos terminais possui o Cercon. Portanto, a emissão futura deste certificado será de responsabilidade do Concessionário.</i></p>					
2.6	<i>Realização de estudos para analisar a viabilidade de implantação de geração própria de energia elétrica ou sistema de compensação através de fontes alternativas</i>	<i>0,50</i>	<i>0,50</i>	<i>0,50</i>	<i>0,50</i>	<i>0,50</i>
Justificativa	<p>A empresa trouxe no item Sustentabilidade - "opcional" no Produto II - Modelagem de Engenharia e Arquitetura a possibilidade de instalação de sistema de geração própria de energia com a utilização de painéis fotovoltaicos atendendo de forma insuficiente, sem clareza e eficiência comprometendo a análise conclusiva prevista para os estudos. A empresa não realizou qualquer estudo de caso, com apontamentos de custos de implantação do sistema e nem suas vantagens. Também não teve previsão na planilha estimativa de custos.</p>					
TOTAL						0,63

2.2.2 Análise do material com as justificativas detalhadas:

Ao analisar detalhadamente o Produto II - Modelagem de Engenharia e Arquitetura observou-se que o produto ficou aquém do esperado, trazendo algumas informações com pouco aprofundamento ou, até mesmo, com algumas inconsistências.

O Diagnóstico da situação atual dos Terminais Rodoviários que foi apresentado constou a relação de patologias existentes apontados durante a vistoria técnica, no entanto, não foi informado se está igual ao material fornecido (projeto/croquis), não descreveu os ambientes existentes, se estão ocupados ou não, se está em funcionamento ou não, ou seja, necessitaria de um maior aprofundamento para se ter uma melhor compreensão da situação atual de cada terminal.

Com relação ao levantamento arquitetônico atualizado dos terminais e apresentação de anteprojeto ou croquis, foi apresentado os mesmos projetos/croquis dos terminais com tipologia “padrão” fornecidos pelo estado. Os terminais atualmente encontram-se iguais ou com poucas modificações em relação a esse material. Mas aqueles que não possuem essa tipologia, ficaram sem apresentação, dessa forma esse item ficou incompleto.

Apesar da carência de algumas informações, as intervenções propostas para revisão e melhoria dos terminais foram coerentes com as necessidades dos mesmos, pois as patologias existentes são comuns na maioria deles.

Importante destacar que algumas das propostas de melhoria consideradas no item “INTERVENÇÕES PROPOSTAS” não tiveram seus custos considerados no Anexo I - “Planilha Referencial dos custos de intervenções”, o que reflete de alguma forma no valor do CAPEX considerado para viabilidade econômica financeira do PROJETO.

Um dos itens importantes e que vale o destaque é a intervenção proposta para quase todos os terminais:

- *Implantação de cobertura metálica complementar sobre a área de embarque e desembarque dos ônibus, com largura de 3,00m e altura média de 1,50m acima da cobertura existente, com transpasse sobre esta de 0,50m. Estrutura metálica independente para suportaçãõ deste complemento, individualizada por vaga, objetivando o maior conforto do usuário no embarque e desembarque porém com altura adequada de forma a se evitar o choque do teto do ônibus com esta cobertura;*

Essa intervenção entendemos que seria necessária já na primeira fase da Concessão ou PPP, por considerar que atualmente os novos veículos têm alturas que

ultrapassam as coberturas atuais e que não permitem um embarque/desembarque seguro. Portanto, é importante que essa intervenção na infraestrutura seja realizada na primeira fase, devendo ser considerada no orçamento.

Analisando o orçamento do Anexo I - Planilha Referencial, sugere-se ainda a exclusão do item “TAPUME” indicado como premissa e considerado no CAPEX:

“- O quantitativo de tapume considerou a delimitação de toda a área do terreno onde está inserido o terminal”

Apenas esse item representa cerca de 15% do Orçamento Estimativo - Planilha Referencial e entendemos que esse valor poderia ser utilizado em outras melhorias, uma vez que as obras seriam realizadas sem o fechamento integral do terminal, podendo ser considerada desnecessário o fechamento de toda área do terminal com tapume. Dessa forma, considerando que o Anexo é uma estimativa, esse valor poderia ser remanejado para outros serviços que efetivamente revertam em melhorias.

Importante também destacar que a proposta de intervenção que trata da pavimentação dos box/vaga de ônibus seja substituída de massa asfáltica com CBUQ por pavimentação rígida em concreto, por ser mais adequada e de fácil execução e maior durabilidade, entretanto o valor considerado no orçamento pode ser equivalente ao estimado, não gerando impacto no CAPEX.

Quanto à proposta de ajustes para receber veículos, modernização e inovação, foi insuficiente. Foram apresentadas soluções básicas, com poucas inovações construtivas. O espaço poderia ser melhor estudado para propor exploração mais consistente.

A orientação para requerer os licenciamentos e isenção de taxas foi descrita no Produto I – Diagnóstico e Estudos Preliminares, na qual foi informada e descrita a Legislação pertinente, atendendo assim ao item solicitado.

Com relação à “**Sustentabilidade**” foram apresentadas várias sugestões importantes e pertinentes para serem implantadas nos terminais, no entanto constou como sendo “**opcional**”. Contudo, faltou trazer estudos de casos, apontando custos e vantagens da possível implantação.

Considerando ainda que os itens identificados como “**Sustentabilidade**” e apresentadas como “**opcional**”, por não terem um impacto financeiro inicial muito relevante sugere-se que sejam já consideradas no projeto de Concessão e PPP, considerando os benefícios a curto prazo, principalmente no valor do OPEX. Especialmente esses:

- *Instalação de sistema de geração própria de energia com a utilização de painéis fotovoltaico*
- *Implantação de sistema modular de reaproveitamento de água de chuva – tanque de reuso – para utilização em jardinagem, lavagem de pisos e área externa;*
- *Implementação de rotina e recipientes para a separação de resíduos sólidos para reciclagem;*
- *Instalação de bicicletário para usuários;*
- *Implementação de horta comunitária e cultivo de mudas em área externa ao Terminal Rodoviário.*

Outro ponto importante a ser considerado é a previsão de substituição das caixas d'águas existentes na maioria dos terminais. Como nos projetos originais, o modelo padrão era de “reservatório elevado de concreto” e que são muito antigos, sendo que na maioria dos terminais estão em situações precárias, razão pela qual seria interessante a inclusão do item “substituição dos reservatórios de água potável” por sistemas mais modernos de fácil instalação e manutenção e ainda incluir a demolição das estruturas antigas. Ressaltando que esse ponto foi considerado na Planilha Referencial que embasou o CAPEX, fica aqui apenas a sugestão de melhoria da intervenção proposta para os terminais que ainda se utilizam de Reservatórios de Concreto Armado.

Para avaliação posterior e a título de contribuição com o procedimento licitatório seria importante a inclusão da obrigatoriedade de levantamento dos projetos como existentes (*as built*) mesmo que sejam feitos após as reformas, de forma que os processos tenham o projeto atualizado de como estão atualmente os terminais, incluindo as disposições internas e ampliações que porventura tenham sido feitas, pois observa-se em alguns terminais pelo diagnóstico apresentado no Produto II - Modelagem de engenharia e Arquitetura diferenças nas áreas construídas identificadas pelos projetos apresentados

pela AGR e que foram anexados ao Caderno e aquelas informadas no item “Quantitativos Básicos”.

Os diversos documentos (incluindo as minutas dos processos de Edital e anexos - PER) apresentados no atual estudo necessitam de uma conferência final - especificamente com relação às Reformas e Projetos - que efetivamente serão exigidos e que foram considerados no orçamento - Planilha Referencial de forma a não gerar questionamentos posteriores.

2.3 Modelagem Operacional

2.3.1 Análise formal das notas

3	Modelagem Operacional	N1	N2	N3	N4	Média
3.1	<i>Relação de rotinas e procedimentos operacionais a serem adotados, tais como a demonstração da taxa de ocupação etc.</i>	0,75	1,00	0,50	0,75	0,75
Justificativa	<p>Segue consideração sobre a redução da nota N3 do item 3.1:</p> <p>Caderno III (operacional) - Na primeira reunião colocamos os seguintes pontos:</p> <p>Item 1.3 - Esclarecer melhor com será o reajuste da TUT;</p> <p>Item 2.3 - Risco de publicidade inadequada;</p> <p>Item 2.12 - inciso X - Não concordamos com a proibição de limpeza do para-brisa, inclusive o PC fez uma anotação frisando que na REN 018/2014 faz exigência que a administração determine um local para limpeza emergencial;</p> <p>Item 2.13 - Discordamos da cobrança dos sanitários como regra, sendo que no caderno só prevê gratuidade em casos assegurados por lei.</p>					
3.2	<i>Fornecimento e instalação de equipamentos que se fizerem necessários para atender a modernização e gestão.</i>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75

Justificativa	Dados em quantidade insuficiente com relação ao item 4.5.2.3 Relatório Operacional: i. Fornecimento e instalação de equipamentos que se fizerem necessários para atender a modernização e gestão;					
3.3	<i>Definição dos custos de manutenção e de operação da infraestrutura, comunicação, de sinalização e de controle operacional dos serviços, além daqueles relacionados à tecnologia da informação.</i>	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Justificativa	Item não abrangido no Caderno Modelagem Operacional.					
3.4	<i>Manutenção preventiva e corretiva de toda a estrutura física e equipamentos.</i>	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Justificativa	Dados em quantidade suficiente no item 1.2. Manutenção dos Terminais Rodoviários de Passageiros.					
3.5	<i>Dimensionamento de todos os custos operacionais associados a pessoal próprio e terceirizados, verbas, seguros e demais custos administrativos, inclusive o referente ao pessoal responsável pela operação dos Terminais.</i>	0,50	0,50	0,75	0,50	0,56
Justificativa	Dados em quantidade suficiente no 3.1. Mão de Obra para os custos com mão de obra. Não consta e/ou com dados insuficientes na Modelagem Operacional os custos operacionais com seguros, custos administrativos					
3.6	<i>Indicadores de Desempenho, descrevendo o conjunto de avaliação da disponibilidade dos serviços e do desempenho operacional do parceiro privado, apresentando os indicadores de operação, conformidade, satisfação dos usuários e infraestrutura.</i>	0,75	0,50	0,50	0,50	0,56
Justificativa	Não consta no caderno Modelagem Operacional o item 4.5 Modelagem do Projeto, consta a previsão Plano de Devolução dos ativos e serviços, este a ser aplicado no momento do encerramento da Concessão contido no Termo de Referência.					
TOTAL						0,65

2.3.2 Análise do material com as justificativas detalhadas

O Termo de Referência continha diretrizes para Elaboração de Estudos de Viabilidade técnica, operacional, econômico-financeira, ambiental e jurídico-institucional a fim de apontar cenários para concessão dos Terminais Rodoviários Estaduais de Passageiros do Estado de Goiás, indicados no Anexo VIII - Blocos de Terminais Rodoviários.

No que tange à modelagem operacional, o Termo de Referência exigiu que a autorizada apresentasse esses três itens: Plano de Assunção, Plano Operacional e Relatório Operacional, e sobre eles que serão apontadas as justificativas das notas atribuídas à habilitada.

No tópico 3.1, a empresa habilitada deveria abordar a rotina operacional dos Terminais Rodoviários, com uma descrição detalhada e minuciosa das atividades operacionais executadas nos Terminais.

Neste aspecto, deve-se incluir horários de funcionamento, procedimentos de limpeza, manutenção de instalações, controle de acesso, entre outros. De igual forma, seria importante demonstrar, mais profundamente, a demonstração da taxa de ocupação, com a definição de como deve ser calculada e apresentada a taxa de ocupação dos Terminais Rodoviários.

Para tanto, seria necessário indicar como serão utilizados os espaços disponíveis, a capacidade máxima de atendimento de passageiros e veículos, e como esses dados devem ser monitorados e reportados à Administração Pública. Ainda, com relação ao tópico 3.1, seria interessante que a habilitada fundamentasse suas informações com uma base sólida garantindo o funcionamento eficiente e sustentável dos recursos dos Terminais e uma experiência positiva para os clientes-usuários.

No tópico 3.2 esperava-se o detalhamento da rotina e dos procedimentos operacionais que devem ser adotados nos Terminais Rodoviários de Goiás. Nesse sentido, a habilitada deveria esmiuçar de forma mais contundente as rotinas operacionais, referindo-se às atividades e práticas diárias que serão estabelecidas e seguidas nos

Terminais. Isso inclui desde a abertura e fechamento do terminal, horários de funcionamento, procedimentos de segurança, limpeza, até a gestão de filas e atendimento aos usuários.

Cabe, neste tópico, ainda, a demonstração e a taxa de ocupação dos Terminais. Isso envolve indicar como serão utilizados os espaços disponíveis, calcular a capacidade máxima de atendimento de passageiros e veículos, e como esses dados serão monitorados e reportados aos gestores e à administração pública.

No item 3.3, a empresa habilitada não incluiu no relatório os custos de manutenção e de operação da infraestrutura, comunicação, de sinalização e de controle operacional dos serviços, além daqueles relacionados à tecnologia da informação. Por esse motivo, recebeu a nota 0,25, tendo em vista que a autorizada deveria ter trazido para os estudos os custos necessários para manter as instalações físicas dos terminais rodoviários em condições operacionais adequadas. De igual forma, os custos associados à sinalização interna e externa dos terminais, garantindo que passageiros e operadores tenham orientação clara dentro das instalações, incluindo aí, painéis de informação.

Por fim, deveria incluir os aspectos associados à infraestrutura de TI nos Terminais Rodoviários, tais como: servidores, redes de computadores, *software* de gestão operacional, sistemas de bilhetagem eletrônica, segurança cibernética, entre outros. Tais recursos são basilares para garantir a operação eficiente dos terminais e a prestação de serviços digitais aos usuários.

O item 3.4 refere-se à necessidade de estabelecer diretrizes claras para a manutenção preventiva e corretiva de toda a estrutura física e dos equipamentos nos Terminais Rodoviários do Estado. Para obter a nota máxima, a habilitada deveria trazer de forma contundente, as atividades que têm como objetivo prevenir falhas e maximizar a vida útil dos equipamentos e da infraestrutura. Isso inclui inspeções regulares, ajustes, substituição de peças desgastadas e outras medidas preventivas para garantir o funcionamento contínuo e seguro dos terminais.

Ademais, envolver as ações necessárias para corrigir falhas ou problemas identificados nos equipamentos ou na infraestrutura, essas ações são realizadas após a ocorrência de uma falha ou mau funcionamento e visam restaurar as condições normais de operação o mais rapidamente possível, minimizando o impacto sobre os serviços oferecidos no terminal.

Para tanto, é crucial estabelecer procedimentos detalhados e responsabilidades claras para a execução da manutenção preventiva e corretiva. Isso assegura que os terminais rodoviários operem de forma eficiente, minimizando interrupções nos serviços e proporcionando um ambiente seguro e confortável para passageiros, operadores e demais usuários.

O item 3.5 trata do dimensionamento detalhado de todos os custos operacionais relacionados à operação dos Terminais Rodoviários. Para obter a nota 1, além dos custos operacionais, seria necessário citar verbas e seguros, englobando as provisões financeiras necessárias para cobrir despesas diversas e imprevistos durante a operação dos terminais.

A exigência de um dimensionamento detalhado desses custos é fundamental para garantir transparência e previsibilidade financeira para os potenciais investidores ou operadores interessados nos terminais rodoviários. Isso permite uma análise precisa dos custos operacionais envolvidos e auxilia na formulação de propostas financeiramente viáveis e sustentáveis.

O item 3.6 indica que durante o processo de concessão ou parceria para a administração dos terminais rodoviários em Goiás, será estabelecido um conjunto de indicadores de desempenho que abrangem diversos aspectos críticos da operação e do serviço prestado pelo parceiro privado. Esses indicadores são fundamentais para garantir que o serviço seja eficiente, seguro, conforme as normas estabelecidas, satisfatório para os usuários e que a infraestrutura seja adequadamente mantida. Para obter nota 1, seria necessário indicadores de conformidade, com normas e regulamentos; indicadores de satisfação do usuário e conjunto de avaliação da disponibilidade dos serviços e do desempenho operacional.

Em suma, e levando em conta todo o material apresentado no Caderno Operacional, a habilitada faz jus a nota final de 0,65.

2.4 Modelagem Econômico-Financeira

2.4.1 Análise formal da notas

4.	Avaliação Econômica e Financeira	N1	N2	N3	N4	Média
4.1	<i>Definição das premissas macroeconômicas (PIB, TJLP, IPCA, Selic, etc) que abrigará as avaliações, podendo realizá-los através de fontes oficiais e disponíveis para esse fim, informando e divulgando a periodicidade utilizada</i>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Referência	Produto 4 - Caderno Econômico-Financeiro 1.2 Premissas Macroeconômicas - Pág 12					
Justificativa	<p>N1: 0,75 - Os dados apresentados no estudo são suficientes, consistentes e provenientes de fontes confiáveis. A definição das premissas macroeconômicas inclui indicadores essenciais como PIB, TJLP, IPCA, e Selic, que são fundamentais para a avaliação econômico-financeira. As fontes utilizadas, como o Banco Central do Brasil e projeções de instituições financeiras reconhecidas, garantem a confiabilidade das informações. A pontuação de 0,75 reflete um estudo sólido e confiável, mas que não atinge o nível de excelência necessário para a pontuação máxima. Para alcançar a pontuação de 1, seria necessário um nível de detalhamento, inovação e clareza que contribuisse de forma significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado.</p> <p>N2: 0,75 - A metodologia utilizada é adequada e segue padrões estabelecidos, mas não apresenta inovações que poderiam elevar a qualidade do estudo além do esperado. No entanto, a ausência de inovações metodológicas, análises comparativas e um maior detalhamento impede que a pontuação máxima de 1 seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário empregar metodologias avançadas, realizar benchmarking com outros projetos e fornecer uma documentação mais detalhada e clara.</p> <p>N3: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete um nível de detalhamento adequado que atende ao critério estabelecido. No entanto, a ausência de uma profundidade excepcional, de ferramentas visuais e de comparações com outros projetos impede que a pontuação máxima de 1 seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário um nível de detalhamento ótimo que contribuisse de forma significativa para o entendimento do estudo além do esperado, atendendo plenamente aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão.</p> <p>N4: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que os resultados apresentados no estudo de viabilidade são confiáveis e rastreáveis, atendendo integralmente ao critério estabelecido. No entanto, a ausência de uma apresentação excepcionalmente didática e concisa, de um detalhamento mais profundo dos processos e metodologias, e de uma seção dedicada à</p>					

	validação dos resultados impede que a pontuação máxima de 1 seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, é necessário demonstrar os resultados de forma mais didática e concisa, com um detalhamento excepcional e uma validação robusta, contribuindo de forma significativa para a confiabilidade do projeto além do esperado.					
4.2	<i>Definição da forma de remuneração do operador/concessionário, concepção da estrutura de garantias e de outras variáveis que constarão no edital de licitação e minuta de contrato</i>	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Referência	Produto 4 - Caderno Econômico-Financeiro 1.5 Receita Bruta de Serviços - Pág 14 a 17 1.7.3 Seguros e Garantias - Pág 32 a 34					
Justificativa	<p>N1 - 0,25 - Os dados fornecidos não atendem ao critério estabelecido no Termo de Referência, comprometendo a precisão desejada. A forma de remuneração pode ser observada no Item Receita Bruta. Não houve uma estrutura de garantias destacada para o bloco de PPP, apenas para o bloco de concessão comum. Para atingir uma pontuação mais elevada seria necessário um nível de detalhamento maior, incluindo dados adicionais que pudessem enriquecer ainda mais a análise.</p> <p>N2 - 0,25 - A ausência de inovações metodológicas, de exemplos práticos e de uma apresentação mais clara impede que uma pontuação maior seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário que a metodologia não apenas fosse adequada, mas também inovadora e detalhada, contribuindo de forma significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado, com a inclusão de análises comparativas, estudos de caso e exemplos práticos que demonstrem a superioridade da abordagem utilizada.</p> <p>N3 - 0,25: O nível de detalhamento não atende o critério estabelecido no Termo de Referência, com a ausência de ferramentas visuais e de exemplos práticos, impedindo que a habilitada alcance uma nota maior. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário fornecer um nível de detalhamento ótimo, contribuindo de forma significativa para o entendimento do estudo além do esperado, com a inclusão de descrições minuciosas, ferramentas visuais e exemplos práticos, que ilustrem a aplicação das soluções de forma mais concreta.</p> <p>N4: 0,25 - Os estudos apresentados não demonstram resultados que atendam ao critério estabelecido. A ausência de uma demonstração excepcionalmente clara e didática, de análises comparativas e de validações adicionais impede que uma melhor pontuação seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário demonstrar os resultados de forma didática e concisa, incluindo ferramentas visuais, referências cruzadas e validações adicionais que reforcem ainda mais a confiabilidade e rastreabilidade dos resultados,</p>					

	contribuindo de forma significativa para a confiabilidade do projeto além do esperado.					
4.3	<i>Elaboração de modelo econômico-financeiro, considerando todos os custos e receitas no horizonte de projeto (fluxo de caixa), assim como os aspectos tributários e contábeis relevantes por meio de conjunto de planilhas que proporcionem facilidade de rastreabilidade dos dados e identificação dos links</i>	1,00	0,75	1,00	0,75	0,88
Referência	<p>Planilha Modelagem Econômico-Financeira -Concessão/PPP</p> <p>Aba - "OPEX": Descreve os Custos e Despesas Operacionais</p> <p>Aba - " Receita": Descreve as receitas</p> <p>Aba - "CAPEX": Apresenta os investimentos</p> <p>Aba - "Painel de Controle": Apresenta a premissas, inclusive as tributárias</p>					
Justificativa	<p>N1: 1 - A pontuação de 1 reflete que a elaboração do modelo econômico-financeiro no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro é exemplar, apresentando uma riqueza de dados que contribui significativamente para o aprimoramento do estudo além do esperado. A suficiência, consistência e confiabilidade dos dados são plenamente atendidas, garantindo uma análise robusta e bem fundamentada.</p> <p>N2: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que a metodologia empregada na elaboração do modelo econômico-financeiro é adequada e atende aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão. No entanto, a ausência de inovações metodológicas e técnicas avançadas impede que a pontuação máxima de 1 seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário que a metodologia contribuísse de forma significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado, incluindo inovações, análises comparativas avançadas e validações adicionais que reforcem ainda mais a robustez do estudo.</p> <p>N3: 1 - A pontuação de 1 reflete que o nível de detalhamento das soluções no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro é ótimo, contribuindo de forma significativa para o entendimento do estudo além do esperado. O detalhamento atende plenamente aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão, com clareza e eficiência que permitem uma análise conclusiva robusta e bem fundamentada.</p> <p>N4: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que os resultados do Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro atendem integralmente ao critério estabelecido, com confiabilidade e rastreabilidade adequadas. No entanto, a ausência de uma demonstração ainda mais didática e concisa, bem como a necessidade de validações adicionais e documentação mais detalhada, impede que a pontuação máxima de 1 seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário que os resultados fossem demonstrados de forma ainda mais clara e concisa, com validações adicionais que contribuam de forma significativa para a confiabilidade do projeto além do esperado.</p>					
4.4	<i>Detalhamento dos resultados (tarifas, valores de contraprestação ou outorga se for o caso, TIR dos acionistas, etc)</i>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75

Referência	<p>Produto 4 - Caderno Econômico-Financeiro Concessão - Bloco I e II Tabela 29 - Indicadores de Caixa: Indica para os Blocos I e II de Concessão o Valor da Outorga Fixa, TIR Alavancada, TIRM do Projeto, WACC, e o VPL Bloco de PPP Tabela 33 - Indicadores Financeiros da PPP: Indica para o Bloco de PPP o valor da Contraprestação, TIR Alavancada, TIRM do Projeto, WACC, e o VPL</p>					
Justificativa	<p>N1: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que o detalhamento dos resultados no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro é adequado, com dados suficientes, consistentes e de fonte confiável. No entanto, a ausência de uma riqueza de dados que contribua de forma significativa para o aprimoramento do estudo impede que a pontuação máxima de 1 seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário incluir dados adicionais e análises mais aprofundadas que proporcionem insights além do esperado, elevando a qualidade e a precisão do estudo.</p> <p>N2: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que as metodologias empregadas no detalhamento dos resultados no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro são adequadas e atendem aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão. No entanto, a ausência de uma contribuição significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado impede que a pontuação máxima de 1 seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário que as metodologias empregadas não apenas fossem adequadas, mas também introduzissem elementos inovadores ou adicionais que proporcionassem uma melhoria substancial na qualidade e na profundidade do estudo.</p> <p>N3: - 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que o nível de detalhamento das soluções no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro é adequado e atende ao critério estabelecido. No entanto, a ausência de um detalhamento que contribua de forma significativa para o entendimento do estudo além do esperado impede que a pontuação máxima de 1 seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário incluir um nível de detalhamento que oferecesse insights adicionais e uma compreensão mais profunda dos resultados, atendendo de forma ainda mais eficaz aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão.</p> <p>N4: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que os resultados apresentados no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro são confiáveis e atendem integralmente ao critério estabelecido. No entanto, a ausência de uma demonstração didática e concisa que contribua de forma significativa para a confiabilidade do projeto além do esperado impede que a pontuação máxima de 1 seja alcançada. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário apresentar os resultados de forma mais didática e concisa, utilizando recursos visuais e explicações adicionais que tornassem os resultados mais acessíveis e compreensíveis, aumentando ainda mais a confiabilidade do projeto.</p>					
4.5	<i>Relatório contendo as projeções de custos de despesas da concessionária pelo prazo definido pelo EVTEA, observando todas as tarefas descritas no item 4.7, “F”, do Termo de Referência</i>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Referência	<p>A avaliação do item "Relatório contendo as projeções de custos de despesas da concessionária pelo prazo definido pelo EVTEA" demonstra que o estudo atende de forma satisfatória aos critérios estabelecidos. Para atingir a pontuação máxima, seria necessário enriquecer os dados, aprimorar a metodologia, aumentar o nível de detalhamento e melhorar a apresentação dos resultados.</p>					

Justificativa	<p>N1: 0,75 - Os dados apresentados no relatório são suficientes e consistentes, provenientes de fontes confiáveis. No entanto, a riqueza de detalhes poderia ser aprimorada para contribuir ainda mais significativamente para o estudo.</p> <p>N2: 0,75 - metodologia empregada é adequada e atende aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão. Contudo, a metodologia poderia ser mais robusta para proporcionar um aprimoramento além do esperado.</p> <p>N3: 0,75 - O nível de detalhamento atende ao critério estabelecido, mas há espaço para maior clareza e eficiência, o que poderia melhorar a análise conclusiva.</p> <p>N4: 0,75 - Os resultados atendem integralmente ao critério estabelecido, mas a apresentação poderia ser mais didática e concisa para contribuir ainda mais significativamente para a confiabilidade do projeto.</p>					
4.6	<i>Planilha digital contendo o modelo econômico-financeiro da concessionária pelo prazo definido no estudo, observando que deverá conter as fórmulas de cálculo e origem dos dados do item 4.7, "G", do Termo de Referência</i>	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Referência	<p>Planilha - Excel Aba de VFM Aba Análise</p>					
Justificativa	<p>N1: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que a planilha digital apresentada no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro contém dados suficientes, consistentes e de fonte confiável, atendendo integralmente ao critério estabelecido. No entanto, para alcançar a pontuação máxima, seria necessário fornecer um nível adicional de detalhamento e clareza em algumas áreas específicas. A inclusão de dados adicionais, mais verificações cruzadas, e uma documentação mais detalhada sobre a origem dos dados poderia aumentar ainda mais a suficiência, consistência e confiabilidade dos dados, contribuindo de forma significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado.</p> <p>N2: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que a planilha digital apresentada no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro utiliza metodologias adequadas que atendem aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão. No entanto, para alcançar a pontuação máxima, seria necessário incorporar metodologias mais avançadas ou inovadoras que contribuam de forma significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado. A inclusão de análises de risco e sensibilidade adicionais poderia aumentar a robustez do modelo e proporcionar uma visão mais abrangente dos possíveis cenários, elevando a adequação das metodologias empregadas.</p> <p>N3: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que a planilha digital apresentada no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro possui um nível de detalhamento que atende ao critério estabelecido. No entanto, para alcançar a pontuação máxima, seria necessário fornecer um nível adicional de detalhamento e clareza em algumas áreas específicas. A inclusão de mais informações detalhadas sobre a metodologia de cálculo e a origem dos dados, bem como a utilização de ferramentas avançadas de análise, poderia contribuir de forma significativa para o entendimento do estudo além do esperado, atendendo ainda mais aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão.</p> <p>N4: 0,75 - A pontuação de 0,75 reflete que a planilha digital apresentada no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro possui resultados que atendem integralmente ao critério estabelecido. No entanto, para alcançar a pontuação máxima, seria necessário fornecer mecanismos adicionais de validação e verificação cruzada, bem como documentação adicional sobre a origem dos dados e a metodologia de cálculo. A inclusão de mais gráficos, tabelas e explicações detalhadas poderia tornar a demonstração dos resultados</p>					

	ainda mais didática e acessível, contribuindo significativamente para a confiabilidade do projeto além do esperado.					
4.7	<i>Relatório com matriz de riscos, com a identificação e caracterização dos riscos, seguindo as tarefas descritas no item 4.7, “H”, do Termo de Referência</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Referência	Item não abrangido no Caderno Econômico-Financeiro					
Justificativa	<p>N1: 0 - Item não abrangido pelo estudo de viabilidade econômico-financeiro</p> <p>N2: 0 - Item não abrangido pelo estudo de viabilidade econômico-financeiro</p> <p>N3: 0 - Item não abrangido pelo estudo de viabilidade econômico-financeiro</p> <p>N4: 0 - Item não abrangido pelo estudo de viabilidade econômico-financeiro</p>					
4.8	<i>Estudo de Value for Money, quantitativo e qualitativo, para todos os cenários indicados itens 4.1.1. a 4.1.2 deste Termo de Referência, com comparação explícita e técnica frente à operação direta do equipamento pelo Poder Concedente</i>	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Referência	Produto 4 - Caderno Econômico-Financeiro 3.3. Value For Money - Pág 109 - 113 Aba: "VFM"					
Justificativa	<p>N1:1 - A pontuação de 1 reflete que o estudo de Value for Money (VfM) apresentado no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro é exemplar em termos de suficiência, consistência e confiabilidade dos dados. A riqueza de dados e a qualidade da análise contribuem de forma significativa para o aprimoramento do estudo, atendendo plenamente aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão. A apresentação detalhada e técnica dos cenários, juntamente com a comparação explícita frente à operação direta pelo Poder Concedente, proporciona uma base sólida para a avaliação da viabilidade econômica e a tomada de decisões informadas.</p> <p>N2: 1 - A pontuação de 1 reflete que o estudo de Value for Money (VfM) apresentado no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro emprega metodologias adequadas que contribuem de forma significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado. A abordagem utilizada é robusta e apropriada, atendendo plenamente aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão. A comparação explícita e técnica frente à operação direta pelo Poder Concedente é conduzida de maneira detalhada e informativa, proporcionando uma base sólida para a avaliação da viabilidade econômica e a tomada de decisões informadas.</p> <p>N3: 1 - A pontuação de 1 reflete que o estudo de Value for Money (VfM) apresentado no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro possui um nível de detalhamento ótimo, contribuindo de forma significativa para o entendimento do estudo além do esperado. As soluções são descritas de forma clara e abrangente, atendendo plenamente aos interesses da Administração Pública e do cliente-cidadão. A comparação explícita e técnica frente à operação direta pelo Poder Concedente é realizada de maneira detalhada e informativa, proporcionando uma base sólida para a avaliação da viabilidade econômica e a tomada de decisões informadas.</p> <p>N4: 1 - A pontuação de 1 reflete que o estudo de Value for Money (VfM) apresentado no Produto 4 – Caderno Econômico Financeiro atende integralmente ao critério estabelecido em termos de confiabilidade e rastreabilidade dos resultados, demonstrado de forma didática e concisa. No entanto, para alcançar a pontuação máxima, seria necessário fornecer um nível adicional de detalhamento e clareza em algumas áreas específicas. A</p>					

	inclusão de referências adicionais e explicações mais detalhadas sobre a origem dos dados gerou confiabilidade e rastreabilidade dos resultados.
TOTAL	
	0,64

2.4.2 Análise do material com as justificativas detalhadas

A avaliação conduzida pela Comissão Especial de Avaliação e Seleção seguiu os critérios estabelecidos no Anexo II - Termo de Referência e no Anexo VII - Metodologia de Avaliação e Seleção, segundo os quais a empresa autorizada era responsável por incluí-los no estudo submetido.

No item 1.2 do material disponibilizado, a habilitada realizou levantamento de demanda por séries históricas nas áreas de influência do Terminais Rodoviários, o modelo baseado no Plano Nacional de Logística (PNL) por já prever valores específicos para Unidades Territoriais de Planejamento (UTP), não evidencia nenhuma inovação nos estudos para demanda de passageiros, como se esperava da estimativa do modelo de regressão gravitacional da demanda dos passageiros. Cabe destacar que no endereço eletrônico da Empresa de Planejamento e Logística não consta a base de dados do exercício de 2050 e tampouco foi mencionado no Caderno Técnico. Após os esclarecimentos efetuados em 10 de julho de 2024, a habilitada informou que os dados e informações foram obtidos por meio do Acesso à Informação, protocolo 5005.000156/2023-13, fazendo o encaminhamento dos documentos utilizados para fazer o estudo da demanda de passageiros.

Por sua vez, no item 1.3 dos estudos realizados, a habilitada realizou estudos de demandas utilizando o modelo econométrico gravitacional e o modelo baseado no Plano Nacional de Logística (PNL). No primeiro modelo, foram apresentados os resultados das estimativas e as devidas justificativas por não utilizá-la. Houve demonstração de rigor técnico e prudência em reconhecer a ausência de ajuste do método utilizado e estimado para não realizar a inferência estatística e seguir a previsão da demanda de passageiros do modelo. Isto quer dizer que o estudo em si apresentou aprofundamento analítico e refletiu a dificuldade de que seja estimado o modelo, mas sem nenhuma inovação ao

propor estimativas a partir de estimadores que não fosse pré-determinados a exemplo do que ocorreria se o modelo utilizado envolvesse o gravitacional.

No item 4.1, esperar-se-ia que a habilitada trouxesse uma explicação detalhada sobre como são definidas as premissas macroeconômicas, como PIB, TJLP, IPCA, SELIC, entre outras. Para tanto, deveria incluir o uso de fontes oficiais disponíveis para tal propósito, bem como a divulgação da periodicidade com que essas informações são atualizadas e utilizadas no projeto em questão. A ausência de ferramentas visuais e de comparações com outros projetos impede que a habilitada tire nota máxima neste quesito, o que justifica sua nota em 0,75.

O item 4.2 se refere à remuneração do concessionário, além de detalhar a estrutura de garantias e outras variáveis que estarão especificadas no edital de licitação do contrato. Esperava-se que a habilitada abordasse a definição de como o contratado será pago, quais garantias exigidas e quais outras condições incluídas nos documentos formais de licitação e contrato. No entanto, o nível de detalhamento está aquém do esperado, bem como observa-se a ausência de inovações metodológicas.

No item 4.3, a habilitada trouxe um detalhamento dos custos e receitas ao longo do horizonte do projeto (fluxo de caixa). Além disso, considerou os aspectos tributários e contábeis relevantes, utilizando um conjunto de planilhas que facilitam o rastreamento dos dados e a identificação das conexões entre eles. Contudo, faltou um detalhamento maior das projeções de receita e despesa ao longo do tempo, que assegura a integração das questões tributárias e contábeis, o que traria maior precisão e conformidade na gestão financeira do projeto.

No item 4.4, a relação do custo de capital de terceiros com o cálculo da TIR apresentado nas planilhas eletrônicas, não representa do ponto de vista de quem concede o empréstimo a taxa de retorno ou a mínima atratividade para tal finalidade. Mas, apenas uma avaliação projetada de quem fez a captação de recursos e aquilo que se está julgando como uma remuneração exigida. Por não apresentar os resultados de forma mais didática e concisa, a nota neste quesito ficou em 0,75.

No item 4.5, ao analisar o cálculo realizado pela empresa habilitada para determinar a componente de risco/retorno do capital próprio no Custo Médio Ponderado de Capital (WACC), constatou-se que foi utilizada a medida de tendência central conhecida como MÉDIA na planilha de cálculos.

Tendo em vista que foram relacionadas séries históricas que possui volatilidade, risco-país, taxa livre de risco e taxa de retorno de mercado, mensurados pelo EMBI+, Treasury Bonds e Standard & Poors 500, respectivamente, recomenda-se a utilização da MEDIANA como forma de representar melhor o valor típico da amostra e atenuar efeitos de valores extremamente altos ou baixos para conferir maior robustez estatística. Isto porque traz uma robustez estatística, interpretação mais segura e consistência na interpretação. Assim, é preferível utilizar a Mediana para fornecer uma medida central mais robusta e menos suscetível a distorções por valores extremos. Como exemplo de tratamento de dados para fins de determinado WACC, pode-se citar o Processo nº 50501.338298/2018-92, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Assunto: Atualização da Metodologia para Cálculo da Taxa de Retorno do Fluxo de Caixa Marginal – WACC, de que trata o artigo 5º da Resolução No 4.075, de 3 de abril de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 12 de abril de 2013, Seção 1, p. 123.

Em relação a memória de cálculo que determina o Fluxo de Caixa de Financiamento e por sua vez o Fluxo de Caixa total, verifica-se um sistema de amortização constante e os juros composta pela SELIC + CDI, respectivamente 6% a.a. e 8,5% a.a., com o seu perfil diminuindo com o pagamento do saldo devedor. Acerca disso, faz-se os seguintes apontamentos:

- Não consta no Produto 4 - Caderno Econômico-Financeiro, a inclusão do retorno financeiro CDI para compor o pagamento de juros;
- A soma das taxas SELIC + CDI deveriam ser efetuadas por meio do produto entre as respectivas taxas $(1 + \text{SELIC}) \times (1 + \text{CDI})$;

- Nos cálculos efetuados, está sendo considerado um custo real de capital de terceiros descontados impostos no Fluxo de Financiamento na ordem de 11,05% ao invés de 11,09% anualizado.

Nas referências da planilha utilizadas para fins de determinação do WACC tem-se a definição do custo total real de 16,60% associada a Taxa de Efetivação da Dívida a qual é calculada por meio de uma técnica de viabilidade econômico-financeira de projetos, Taxa Interna de Retorno (TIR). Assevera-se ainda que é a mesma taxa equivalente ao que foi considerado Produto 4 - Caderno Econômico-Financeiro, fl. 44.

Tabela 1 - Referências utilizadas em estudos do setor de transporte no Brasil

Entidade	Produto	K_e	Valor
Secretaria de Governança e Gestão Estratégica/ RS	Relatório do Estudo de Viabilidade da Estação Rodoviária de Porto Alegre ¹	$R_d = R_f + R_B + R_c$ Rf: risk free RB: risk premium Rc: credit risk	Custo Nominal: 15% Custo Nominal depois de impostos: 9,90%
Prefeitura Municipal de Ponta Grossa/PR	Modelagem de Concessão dos Serviços de Transporte Público Urbano de Passageiros no município ²	Taxas de juros de debêntures das empresas EcoRodovias e CCR	Custo Nominal: 12,83% Custo Nominal depois de impostos: 8,47%
Prefeitura de São Paulo Mobilidade e Transportes/SP	Estudo de Viabilidade Econômico-financeira da Concessão do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na cidade de São Paulo ³	Média das taxas de juros oferecidas – Finame (BNDES) TJLP + Rem. Básica + Tx de Int. Finac+ Rem. IF	Custo Nominal: 11,10% Custo Nominal depois de impostos: 7,33%

¹ Endereço eletrônico: <https://www.daer.rs.gov.br/upload/arquivos/201904/02160836-produto-20-estudo-de-viabilidade-rodoviaria.pdf> (Sítio visitado em 04/07/2024)

² Endereço eletrônico: <https://transportes.pontagrossa.pr.gov.br/wp-content/uploads/5613-PRODUTO-09.pdf> (Sítio visitado em 04/07/2024)

³ Endereço eletrônico: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/edital2018/001_ESTRUTURAL/A_NEXO-X_COMERCIAL/10-3_ESTUDO-DE-VIABILIDADE-ECONOMICA.pdf (Sítio visitado em 04/07/2024)

Secretária de Transporte e Mobilidade/DF	de e	Estudo de Concessão da Gestão da Rodoviária do Plano Piloto ⁴	Custo da dívida: empréstimo de cp no mercado e um empréstimo de lp, com a CEF ou BNDES	Custo Nominal: 12,50% Custo Nominal depois de impostos: 8,34%
--	------	--	--	--

Registra-se que pelos exemplos mencionados na Tabela 1, o custo de capital de terceiros consiste em valores arbitrados do que se pode obter de instituições financeiras e que inclusive pode ser observado no *modus operandis*, ao se realizar a captação de recursos. Em relação ao custo de capital de terceiros (Kd), pode-se transcrever a seguinte definição por ASSAF Neto:

O custo de capital de terceiros é a remuneração exigida pelos credores de dívidas da empresa. É o custo hoje, geralmente líquido do IR, para se levantar recursos de empréstimos e financiamentos no mercado”⁵.

Ao realizar uma reflexão sobre o conceito do Kd e os valores apresentado do WACC pela habilitada, deslumbra-se uma tentativa de definir um custo de capital de terceiros relativamente mais elevada do que as referências apresentadas, visto que na proposta apresentada não houve uma proposta de se realizar um CAPM de dívida e assim tentar buscar precificar o custo de crédito àquele que busca o financiamento. Por outro lado, ao prever uma remuneração relativamente mais alta ao custo de capital de terceiros, deixa implicitamente “uma margem” para que a empresa possa buscar custo de financiamento mais baixo e a priori, auferir um diferencial de rentabilidade da eventual taxa de 16,60% apresentado no estudo de modelagem econômico-financeiro.

Em consonância ao que já foi explanado anteriormente, no item 4.6, esperar-se-ia que a habilitada utilizasse planilhas que facilitem a rastreabilidade e a identificação de links entre os dados, garantindo a transparência e a precisão das análises econômico-financeiras realizadas. Faltou que habilitada oferecesse mecanismos adicionais de validação e verificação cruzada, bem como o detalhamento sobre a origem dos dados, o que justifica sua nota em 0,75, neste quesito. Sem dúvidas, tais ferramentas permitem uma

⁴ Endereço eletrônico: https://www.semob.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2020/10/Cad-7-Rodov-Modelagem-Economico-Financeira-Rev-01_.pdf (Sítio visitado em 04/07/2024)

⁵ ASSAF NETO, A., GUAST LIMA, F. *Curso de Administração Financeira*. 4ª. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

gestão detalhada e organizada dos custos, receitas, e outros aspectos relevantes do projeto, garantindo que todas as informações sejam facilmente acessíveis e verificáveis. Isso não só aumenta a confiabilidade das projeções financeiras, mas também possibilita uma tomada de decisão mais fundamentada e eficiente, baseada em dados consistentes e bem estruturados.

No item 4.7, a empresa habilitada não incluiu no relatório a matriz de riscos, que é fundamental para identificação e caracterização dos mesmos. Por esse motivo, recebeu a nota 0.

Por sua vez, no item 4.8, que se refere ao *Value for Money* (VFM) a habilitada trouxe o custo-benefício do projeto, avaliando-o de forma qualitativa e quantitativa. No primeiro aspecto, a habilitada fez uma avaliação embasada em critérios não monetários, como qualidade, impacto social e eficiência operacional. Neste contexto, foram considerados os benefícios intangíveis e qualitativos que uma iniciativa pode proporcionar. Por outro lado, a habilitada trouxe, no aspecto quantitativo, uma avaliação baseada em critérios monetários, como análise de custos diretos e indiretos, retorno financeiro esperado, análise de custo-efetividade, entre outros aspectos. Para tanto, a habilitada trouxe métodos frequentemente utilizados para avaliar se os recursos financeiros estão sendo bem empregados em relação aos resultados alcançados.

2.5 Modelagem Jurídica e Documentos de apoio à Licitação

2.5.1 Análise formal das notas

5	Avaliação Jurídica e Minutas de Edital e de Contrato	N1	N2	N3	N4	Média
5.1	<i>Apresentar qual a modelagem será utilizada para a contratação, com o modelo de negócios adotado para a concessão e o regime legal aplicável</i>	0,75	0,75	0,75	0,50	0,69

Justificativa	<p>A autorizada apresentou a modelagem utilizada para contratação no Relatório Jurídico nos Capítulos 3 e 6, informando que os blocos foram subdivididos para aplicação de duas modelagens distintas de contratação, quais sejam a concessão comum e a concessão patrocinada. Acontece que quanto a modelagem da concessão patrocinada, faltou detalhar melhor o sistema de garantias e sobre a forma como será estruturada a autorização desse projeto pela governança, tendo em vista que o Estado de Goiás se encontra em regime de recuperação fiscal, sendo assim, há a necessidade do envolvimento de outros órgãos que não foram detalhados no modelo proposto.</p> <p>N1- O estudo relacionado a concessão comum apresentou riqueza de dados, sendo que o mesmo nível de detalhamento não foi apresentado nos estudos de concessão patrocinada, sendo de tal forma as informações inconsistentes e insuficientes, a exemplo do modelo proposto de garantia a ser adotado no modelo de PPP, que não ficou claro e objetivo.</p> <p>N2 - Na concessão comum a metodologia adotada contribui de forma significativa com o que foi proposto pelo Estado, e na concessão patrocinada a metodologia é questionável, visto que as informações demonstradas no relatório jurídico e no contrato são conflitantes em alguns pontos.</p> <p>N3- O nível de detalhamento adotado para o modelo de concessão comum foi satisfatório, atendendo aos critérios esperados. Por sua vez, o nível de detalhes da concessão patrocinada não foi abrangente, sendo assim insuficiente.</p> <p>N4 - Na concessão comum, quanto a confiabilidade e rastreabilidade dos dados, foi atendido o critério estabelecido, no entanto, a falta de clareza quanto alguns aspectos essenciais dessa modelagem impactaram na redução da nota, além do que, na modelagem de concessão patrocinada, não foi demonstrado de forma clara como será realizado o procedimento para conseguir o resultado desse projeto, em razão de o Estado estar em regime de recuperação fiscal.</p>					
	5.2	<p><i>Indicação de critérios de qualificação dos licitantes, de julgamento das propostas e de estratégias de negociação até a contratação, conforme as condições da legislação vigente</i></p>				

<p>Justificativa</p>	<p>As informações apresentadas pela autorizada foram em quantidade insuficientes, sendo também inconsistentes. Não houve nível de detalhamento para justificar os critérios estabelecidos para a habilitação, não foi feita a previsão de critérios para a participação de entidades estrangeiras na licitação; A qualificação técnica apresenta valores que demonstram o movimento anual de passageiros nos terminais, sem justificar o porquê dos números adotados; Referente à qualificação econômica, não foi exigida a apresentação do balanço patrimonial, não deixando clara a razão da não necessidade de apresentação de tal documento contábil. Além do mais, a autorizada não apresentou nenhum detalhamento nos estudos sobre as estratégias de negociação.</p> <p>N1 - Tanto na concessão comum quanto na patrocinada, sobre a qualificação dos licitantes, foram apresentados dados em quantidade insuficiente e inconsistentes;</p> <p>N2 - A metodologia na concessão comum e patrocinada é questionável, devido a ausência de algumas informações na qualificação dos licitantes que estão previstas na legislação;</p> <p>N3 - O nível de clareza atendeu parcialmente ao critério estabelecido, pois a ausência de informações comprometeu a análise conclusiva;</p> <p>N4 - Os resultados atendem parcialmente ao critério estabelecido.</p>					
	<p>5.3</p>	<p><i>Penalidades e sanções decorrentes da inexecução contratual.</i></p>	<p>1,00</p>	<p>1,00</p>	<p>1,00</p>	<p>1,00</p>
<p>Justificativa</p>	<p>A autorizada apresentou informações suficientes e consistentes, indo além do nível de detalhamento esperado para tal ponto. Sendo apresentada tabela detalhada com ocorrência/categoria/incidência, que facilita a identificação e aplicação das penalidades e sanções.</p> <p>N1 - Nesse ponto, tanto na concessão comum como ,a concessão patrocinada, os dados apresentados contribuíram significativamente com o que foi proposto no PMI;</p> <p>N2 - A metodologia trazida nos contratos sobre as sanções e penalidades foi adequada, considerada além do esperado;</p> <p>N3 - Nível de detalhamento ótimo das soluções propostas, com a descrição detalhada de todas as penalidades por meio de categorias.</p> <p>N4 - Os resultados atendem integralmente ao critério estabelecido na legislação, sendo apresentados de forma didática e concisa.</p>					

5.4	<i>Crítérios, meios e metodologia para reequilíbrio econômico e financeiro.</i>	0,75	1,00	1,00	1,00	0,94
Justificativa	<p>As informações apresentadas pela autorizada, embora tenham em alguns pontos, nível de detalhamento suficiente, não foram consistentes a ponto de estabelecer a confiabilidade das informações. Por exemplo, quando se trata da metodologia e meios de reequilíbrio econômico-financeiro de contrato de concessão comum, é informado que o pedido deve ser designado à administração pública municipal e não estadual, o que prejudica a confiabilidade das informações apresentadas.</p> <p>N1 - Na concessão comum na minuta do contrato, na cláusula 26.4, os dados apresentados foram inconsistentes, já na concessão patrocinada sobre o reequilíbrio os dados foram apresentados em quantidade suficiente, por essa razão buscando uma média nesse ponto entendemos que deve haver um desconto de nota neste item;</p> <p>N2 - A metodologia foi adequada e contribui além do esperado, tendo em vista que trouxe a metodologia de fluxo de caixa marginal e fluxo de caixa descontado;</p> <p>N3 - Nível de detalhamento ótimo, com a descrição das formas de reequilíbrio, além da metodologia a ser aplicada;</p> <p>N4 - Resultados que atendem integralmente ao critério, de forma didática e concisa.</p>					
5.5	<i>Matriz de risco justificada.</i>	0,50	0,75	0,75	0,75	0,69
Justificativa	<p>Neste ponto, a autorizada não apresentou dados de forma consistentes e suficientes, o que prejudicou a confiabilidade das informações. O anexo referente a matriz de risco tem um equívoco no item IV.4, que denomina a tarifa como valor de ingresso, sendo que se trata de tarifa de uso, segundo as disposições contidas no contrato. Outro ponto da matriz de risco que não está em conformidade é o item V.7 - que cita a cobrança de ingresso, mas para o objeto do estudo não há ingresso. Por sua vez, nos contratos de concessão comum e concessão patrocinada, não apresentam todos os riscos contidos na matriz de riscos, principalmente ao que tange aos riscos que são compartilhados. Sendo utilizado também, de forma indevida a menção ao Terminal Rodoviário da Prefeitura de Florianópolis.</p> <p>N1- Na concessão patrocinada os dados da matriz de risco foram inconsistentes e insuficientes, tendo em vista que nem todos os riscos compartilhados na matriz de risco estão detalhados no contrato, além do que foi identificado erro material nas informações apresentadas na matriz de risco.</p> <p>N2 - A metodologia da matriz de risco apresentada foi adequada com a descrição da causa/consequência/mitigação dos riscos;</p>					

	<p>N3 - O nível de detalhamento atendeu ao critério estabelecido, não sendo considerado além do esperado, pois foram encontradas deficiências em alguns pontos nas informações apresentadas, principalmente no material da concessão patrocinada;</p> <p>N4 - Os resultados da matriz de risco apresentados atenderam ao critério estabelecido, mas conforme já demonstrado algumas informações divergentes na matriz de risco demonstraram a necessidade do desconto da nota.</p>					
5.6	<i>Estudo jurídico e proposta de garantias a serem oferecidas pelas partes.</i>	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Justificativa	<p>As informações apresentadas pela autorizada, em muitos pontos são apenas conceituais, sem trazer a aplicação prática para o projeto. Em relação a modelagem, apresentam comparativo interessante para definir os modelos a serem adotados, contudo os pontos referentes às garantias carecem de um nível adequado de detalhamento. Embora para a garantia de proposta e garantia de execução, adotem os parâmetros estabelecidos em Lei, são utilizados os limites percentuais máximos, sem justificar o porquê da adoção do percentual, o que é passível de questionamentos devido à falta de clareza nas informações. Adicionalmente, ao que tange a garantia a ser prestada pelo Estado na concessão patrocinada, não foi bem detalhada no relatório jurídico a metodologia a ser utilizada. No tópico Modelo de Garantia Sugerido ao Projeto, recomenda-se a utilização de vinculação de receitas. Sendo apontado no item 8.11. a atuação da Goiás Parcerias como garantidor do projeto. Ainda sobre a Garantia Pública, o contrato de PPP, faz previsão a figura do Agente Trustee, não havendo maiores esclarecimentos sobre o mesmo no relatório jurídico, nem menção aprofundada em contrato. Consequentemente, com base nas razões já expostas, a confiabilidade do conjunto de informações fica comprometida.</p> <p>N1- Neste item observa-se que os dados apresentados referente às garantias no relatório jurídico não trouxeram as justificativas da utilização desse teto máximo para a garantia da proposta e garantia da execução, além do que algumas informações do relatório jurídico estão em conflito com o que foi previsto na minuta do contrato;</p> <p>N2 - A nota da metodologia questionável significa o material apresentado no relatório jurídico está confuso com as informações presentes no contrato;</p> <p>N3 - Nível de detalhamento que atende parcialmente ao critério estabelecido, pois não está claro com o que foi proposto na minuta do relatório jurídico e o que está no contrato, de como seria efetivamente prestada a garantia na concessão patrocinada;</p>					

	N4 - Os resultados apresentados quanto às garantias atendem parcialmente ao critério estabelecido, por haver dúvidas entre o proposto no relatório jurídico quanto ao conteúdo do contrato, tanto referente a garantia de proposta, garantia de execução e a garantia a ser prestada na concessão patrocinada.					
5.7	<i>Minutas de Edital e Contrato, com a descrição do item 4.8.1, inciso IV, alínea “a” - “h”</i>	0,50	0,75	0,50	0,50	0,56
Justificativa	<p>A metodologia adotada não empregou nível de detalhamento suficiente para todos os elementos indicados. Como resultado, o nível de clareza, suficiência e consistência das minutas de edital e contrato foram comprometidas. Limitou-se a atender em alguns pontos, apenas aos elementos legais básicos, por exemplo na adoção do percentual de garantia de proposta e execução, sem trazer a devida justificativa para escolha do percentual, gerando assim margem de questionamento. Não é feita a menção de estratégias de negociação até a assinatura do contrato. Sendo que a minuta de edital da concessão comum apresenta o termo Administração Pública Municipal, sendo que o correto é Administração Pública Estadual. Diante dessas considerações, o grau de confiabilidade é prejudicado.</p> <p>N1 - No material apresentado pela autorizada referente a todos esses itens, os dados foram insuficientes e inconsistentes, mais especificamente no mecanismo de remuneração, compartilhamento de receitas, mecanismo de fiscalização e de resolução de conflitos;</p> <p>N2 - A metodologia foi adequada, pois mesmo que alguns dados sejam insuficientes, a autorizada abordou todos esses itens na minuta do Edital e Contrato;</p> <p>N3 - Devido à ausência de algumas informações, conforme será devidamente relatado no Relatório Conclusivo atrapalhou a análise conclusiva de todo o material;</p> <p>N4 - Diante da dúvida de alguns pontos que não foram descritos de forma clara, conforme relatado no Relatório Conclusivo, sobre esse ponto os resultados atendem parcialmente ao critério estabelecido.</p>					
TOTAL						0,70

2.5.2 Análise do material com as justificativas detalhadas

A avaliação realizada pela Comissão Especial de Avaliação e Seleção pautou-se pelos requisitos previstos no Anexo I - Termo de Referência para Procedimento de

Manifestação de Interesse e Anexo VII - Metodologia de Análise e Avaliação dos Estudos, com os dados quais a autorizada tinha o dever de apresentar no estudo que foi entregue. Além disso, a análise dos estudos recebidos foram realizadas de acordo com as modelagens propostas para os blocos (concessão comum e concessão patrocinada), sendo as notas dos estudos atribuídas de maneira unificada.

O estudo apresentado trouxe de forma detalhada esclarecimentos sobre modelos jurídicos de contratação para o projeto, a fim de encontrar a modelagem que melhor se enquadra na realidade dos Terminais Rodoviários de Passageiros. Tendo em vista que segundo os parâmetros estabelecidos no estudo econômico-financeiro, optou-se pela formação de dois (02) Blocos de terminais, sob a modelagem de Concessão Comum, e um (01) Bloco de terminais com a modelagem de Concessão Patrocinada.

Ressalta que o modelo jurídico de Concessão Comum, nos termos do artigo 2.º, inciso II, da Lei Federal n.º 8.987/1995, corresponde às expectativas do Estado para o projeto. Em relação ao modelo apresentado, o referido diploma legal, alterado pela Lei n. 14.133/2021, conceitua o contrato de concessão de serviço público como:

“delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado.”

Nesta linha José dos Santos de Carvalho Filho, na obra Manual de Direito Administrativo - 37.ª Edição, 2023, página 294, bem conceitua:

“Concessão de serviço público é o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública transfere à pessoa jurídica ou a consórcio de empresas a execução de certa atividade de interesse coletivo, remunerada através do sistema de tarifas pagas pelos usuários.”

Outro modelo de solução abordado nos estudos, foi a Concessão Patrocinada, sendo pontuados os requisitos estabelecidos na Lei Federal n.º 11.079/2004, ao que se refere o prazo, valor e objeto de contratação. Seguindo os termos do artigo 7º da Lei Estadual n.º 14.910/2004:

“Parcerias Público-Privadas são mecanismos de colaboração entre o Estado e agentes do setor privado, remunerados segundo critérios de desempenho, em prazo compatível com a amortização dos investimentos realizados, podendo ter por objeto:

I - a implantação, ampliação, melhoramento, reforma, manutenção ou gestão de infra-estrutura pública, incluídas as recebidas por delegação da União;

II - a prestação de serviço público.”

Como bem explicitado nas doutrinas, respectivamente dos autores Maria Sylvia Zanella Di Pietro, na obra Direito Administrativo - 35ª Edição, 2022, página 775 e José dos Santos de Carvalho Filho, na obra Manual de Direito Administrativo - 37.ª Edição, 2023, página 343:

“Pode-se dizer que a parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão que tem por objeto a execução de serviço público, precedida ou não de obra pública, remunerada mediante tarifa paga pelo usuário e contraprestação pecuniária do parceiro público.”

“Dentro dos objetivos da lei, pode o contrato de concessão especial sob regime de parceria público-privada ser conceituado como o acordo firmado entre a Administração Pública e pessoa do setor privado com o objetivo de implantação ou gestão de serviços públicos, com eventual execução de obras ou fornecimento de bens, mediante financiamento do contratado, contraprestação pecuniária do Poder Público e compartilhamento dos riscos e dos ganhos entre os pactuantes.”

Vale destacar que o Relatório Jurídico abordou as medidas estabelecidas na Lei Federal n.º 11.079/2004 para a contratação da Concessão Patrocinada, havendo a devida previsão no Plano Plurianual (“PPA”), na Lei de Diretrizes Orçamentárias (“LDO”) e na Lei Orçamentária Anual (“LOA”), complementando tais requisitos com os itens em recorte:

- *Autorização da autoridade competente;*
- *Aprovação pela Companhia de Investimentos e Parcerias do Estado de Goiás;*
- *Elaboração de estimativa do impacto orçamentário-financeiro nos exercícios em que deva vigorar o contrato de parceria público-privada;*

- *Declaração do ordenador da despesa de que as obrigações contraídas pela Administração Pública no decorrer do contrato são compatíveis com a lei de diretrizes orçamentárias e estão previstas na lei orçamentária anual (como já mencionado em item anterior);*
- *Estimativa do fluxo de recursos públicos suficientes para o cumprimento, durante a vigência do contrato e por exercício financeiro, das obrigações contraídas pela Administração Pública;*
- *Previsão no plano plurianual em vigor no âmbito onde o contrato será celebrado (como já mencionado em item anterior);*
- *Submissão da minuta de edital e de contrato à consulta pública, mediante publicação na imprensa oficial, em jornais de grande circulação e por meio eletrônico, que deverá informar a justificativa para a contratação, a identificação do objeto, o prazo de duração do contrato, seu valor estimado, fixando-se prazo mínimo de 30 (trinta) dias para recebimento de sugestões, cujo termo dar-se-á pelo menos 7 (sete) dias antes da data prevista para a publicação do edital; e*
- *Licença ambiental prévia ou expedição das diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento, na forma do regulamento, sempre que o objeto do contrato exigir.*

No entanto, a autorizada não trouxe os resultados e os possíveis impactos do projeto ao Regime de Recuperação Fiscal (RRF) a que o Estado está submetido. A adoção de tal modelo de contratação promove interferências ao RRF, o que requer análise aprofundada das medidas a serem tomadas. A abordagem sobre a atual situação fiscal do Estado é conceitualmente considerada no Relatório Jurídico, que elenca os requisitos que levam ao enquadramento no RRF. Na sequência, outras considerações são tecidas sobre o assunto, restando transcrever os trechos para maior análise e entendimento.

“Adicionalmente, importa esclarecer, conforme determinado no art. 8.º (Lei Complementar n.º 101), são vedados ao Estado durante a vigência do Regime de Recuperação Fiscal, dentre outras hipóteses, a criação de despesa obrigatória de caráter continuado; a contratação de operações de crédito e o recebimento ou a concessão de garantia, ressalvadas aquelas autorizadas no âmbito do Regime de Recuperação Fiscal, na forma estabelecida pelo art. 11 de referida lei; a vinculação de receitas de impostos em áreas diversas das previstas na Constituição Federal.” (Grifo nosso).

“Nesse sentido, considerando o Regime de Recuperação Fiscal, é importante que haja a manifestação do órgão competente

responsável pelas finanças do Estado acerca das condicionantes previstas no art. 10, inciso I, alínea 'b', incisos II e IV, e 28, § 1º, da Lei nº 11.079/04, bem como sobre o impacto do projeto no contexto da adesão do Estado ao Regime de Recuperação Fiscal.”

Apesar de suscitar a necessidade de parecer do órgão competente pelas finanças estaduais, os Estudos não apresentam os resultados e os possíveis impactos, ao Regime de Recuperação Fiscal, em virtude da implementação da Concessão Patrocinada no Estado.

O Relatório Jurídico, trás de forma sucinta levantamento comparativo de outros Estados que se encontram no RRF e que tem desenvolvido projetos de PPP, sem apresentar no entanto, de forma aprofundada, as medidas e mecanismos adotados pelos mesmos, em virtude dos entraves decorrentes da Recuperação Fiscal, como se observa abaixo:

“Outros Estados, como o Rio Grande do Sul, também foram submetidos ao Regime de Recuperação Fiscal, mas tal regime não impossibilitou a abertura do processo licitatório da PPP do Aeroportos Regionais de Passo Fundo e Santo Ângelo. Em tal Estado foi entendido que relativamente à estimativa de impacto orçamentário-financeiro nos exercícios em que deva vigorar a parceria público-privada, de cada projeto e do conjunto de projetos assinados até então, o Estado não possui nenhum contrato formalizado, sendo que o projeto de PPP do Complexo Prisional de Erechim (em vias de formalização), não possui desembolso previsto para o ano em curso.”

Diante disto, nota-se que as informações apresentadas sobre o RRF e a realização de Concessão Patrocinada, foram sucintas e conceituais, não apresentando grau de aprofundamento satisfatório, nem desenvolvimento necessário. Deixando como medida necessária o parecer do órgão competente responsável pelas finanças do Estado, sem maiores instruções quanto às medidas que devem ser adotadas, não apontando em que momento deve ser acionado o órgão responsável pelas finanças do Estado, e os impactos que podem ocorrer com a realização de Concessão Patrocinada.

Ainda sobre o RRF, os estudos não apresentaram maiores detalhes quanto a legislação aplicável ao Regime de Recuperação Fiscal, sendo a Lei Complementar nº 159/2017, que entre outras providências, institui a Regime de Recuperação Fiscal dos Estados e do Distrito Federal; o Decreto nº 10.681/2021, que regulamenta a Lei Complementar nº 159, de 19 de maio de 2017; a Portaria ME nº 10.123/2021, que entre outras providências, disciplina o trabalho dos Conselhos de Supervisão dos Regimes de Recuperação Fiscal.

A análise detalhada da legislação pertinente é fundamental para aprofundar o entendimento quanto ao impacto que a Concessão Patrocinada pode causar à RRF. O estudo não esclarece, nem mesmo menciona, se a PPP ensejaria na necessidade de alteração do Plano de Recuperação Fiscal, ou mesmo, se haveria necessidade de parecer do Conselho de Supervisão do Regime de Recuperação Fiscal de Goiás, para a implementação de Concessão Patrocinada no Estado. Sabe-se que alterações ao Plano de Recuperação Fiscal, devem ser aprovadas pelo mencionado Conselho de Supervisão, conforme elucida o art. 7º da Lei Complementar nº 159/2017:

*“São atribuições do Conselho de Supervisão:
VIII - avaliar, periodicamente ou extraordinariamente, as propostas de alteração do Plano de Recuperação Fiscal;
XIII - acompanhar a elaboração do Plano de Recuperação Fiscal e suas alterações e atualizações, bem como sobre elas emitir parecer.”*

Ressalta que o Relatório Jurídico salienta a importância de ser definido o mecanismo de garantia a ser prestado ao parceiro privado, em decorrência da Concessão Patrocinada, conforme demonstrado abaixo:

*“Primeiramente, cumpre estabelecer que, uma vez definida, para o Projeto, a modelagem da Parceria Público-Privada (PPP), na modalidade de Concessão Patrocinada, a Administração Pública contratante deverá garantir ao parceiro privado contratado, por meio dos mecanismos legalmente admissíveis, o cumprimento das obrigações pecuniárias assumidas, o que se perfará em sede contratual.
A implantação de uma estrutura adequada de garantias se mostra essencial aos projetos de PPP, posto que o risco de eventual*

inadimplemento, por parte da Administração Pública contratante, mormente no que se refere a questões de pagamento da contraprestação face à prestação dos serviços pelo parceiro privado contratado, não pode ser simplesmente repassado a este último, já que todos os investimentos, em uma PPP, serão suportados pelo parceiro privado e, então, amortizados ao longo do período contratual.

(...)

Assim, recomenda-se, quando da contratação dos serviços objeto da PPP em questão, a oferta de uma garantia sólida, com a liquidez necessária para que o parceiro privado contratado tenha a segurança de celebrar um contrato de longo prazo.”

Como pode ser observado, é de salutar importância nas concessões patrocinadas as estruturas de garantias. De fato, a utilização de garantias nos projetos de Parcerias Público-Privadas é uma prática consolidada no setor de concessões e infraestrutura. Sendo esta uma ferramenta essencial para proporcionar atratividade, segurança jurídica e financeira aos empreendimentos. Neste mesmo sentido leciona Maria Sylvia Zanella Di Pietro, na obra *Direito Administrativo - 35ª Edição, 2022, página 788:*

“a garantia de cumprimento das obrigações pecuniárias assumidas pelo parceiro público perante o parceiro privado, prevista no artigo 8º da Lei nº 11.079 e abrangendo: vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV do artigo 167 da Constituição Federal; instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei; contratação de seguro-garantia junto a companhias seguradoras que não sejam controladas pelo poder público; garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam controladas pelo poder público e garantias prestadas por fundo garantidor ou empresa estatal; com relação à vinculação de receitas e à instituição de fundo, merece especial menção parecer proferido por Kiyoshi Harada, publicado no Boletim de Direito Administrativo (São Paulo:NDJ, nº 3, p. 308-315, mar. 2005);”

Ressalta-se que sobre o sistema de garantias, o estudo jurídico traz informações conceituais sobre as modalidades de Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas; Fundos Especiais; Seguro Garantia e Garantias Prestadas por Organismos Internacionais ou Instituições Financeiras; Vinculação de Receitas. Contudo, ao definir o modelo a ser adotado no projeto, dúvidas são suscitadas, uma vez que existem contradições no material apresentado, como pode-se ver nos recortes transcritos do Relatório Jurídico:

*“Atualmente, podem ser citados, como principais **fundos especiais**, o Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal e o Fundo de Participação dos Municípios(...).*

***Para referida modalidade de garantia, para fins de aplicação à PPP em questão, pode ser uma modalidade mais efetiva, adequada e vantajosa ao objeto do Projeto.**” (Grifo nosso).*

*“Verificados os mecanismos de garantias de adimplemento das obrigações do Poder Público contratante acima mencionados, aventados pela Lei Federal n.º 11.079/04 para o presente Projeto, é recomendável a **utilização da vinculação de receitas**. Isto porque a utilização de recursos estaduais para se garantir o pagamento das obrigações contratuais do ente público apresenta, como principal vantagem, a dinâmica de fluxo que este modelo permite.”*

Conforme demonstrado nas transcrições apresentadas, ora a modalidade dos fundos especiais é apontada como a que mais se adequa ao projeto, em outro momento, o mesmo documento apresenta a utilização da vinculação de receitas, como a melhor opção.

Considerar o Fundo de Participação dos Estados, como o principal Fundo Especial, e sugeri-lo como mecanismo de garantia a ser adotado no projeto, é tema delicado e não pacificado aos Estados que se encontram no RRF. Inclusive, o próprio Estado de Goiás, propôs tal forma de garantia para assegurar o pagamento da quota-parte, do complemento tarifário devido pelo ente estadual as concessionárias de serviços do Sistema Integrado de Transporte da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia - SIT-RMTC, não sendo o mesmo autorizado devido ao RRF.

Essa discussão da constitucionalidade de garantias públicas em concessão patrocinada estruturadas com receitas de fundos especiais vem sendo amplamente debatida⁶, devido aos debates que vêm sendo travados na Procuradoria Geral da Fazenda Nacional.

⁶<https://agenciainfra.com/blog/a-constitucionalidade-de-garantias-publicas-de-ppps-estruturadas-com-receitas-oriundas-dos-fpe-e-fpm-fundos-de-participacao-dos-estados-e-municipios>

Outro ponto que chama atenção, demonstrando a imprecisão e carência dos dados fornecidos, é o fato do Anexo III do Edital-Minuta de Contrato PPP, inserir a figura do Agente Trustee, como a instituição financeira contratada pelo Poder Concedente, para realizar a guarda, administração e gestão do valor referente a contraprestação. Por mais que o Anexo III do Contrato, apresente a Minuta de Contrato de Nomeação de Agente Trustee, não existe nenhuma menção no Relatório Jurídico desta figura.

Além disso, não houve nenhum apontamento no material apresentado, quanto a forma que será feita a remuneração do Agente Trustee por parte do Poder Público, tendo em vista que o Estado se encontra em Regime de Recuperação Fiscal. Sendo apenas mencionado no Anexo III do Edital-Minuta de Contrato PPP, que é dever do Poder Concedente, realizar a contratação, como bem mostra a transcrição:

“12.1. São obrigações do PODER CONCEDENTE, sem prejuízo de outras obrigações previstas neste CONTRATO, em seus ANEXOS e na legislação aplicável:

(...)

g) Contratar o AGENTE TRUSTEE, que será encarregado pela guarda, administração e gestão dos valores destinados ao pagamento da CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL, conforme ANEXO III – CONTRATO DE NOMEAÇÃO DO AGENTE TRUSTEE;”

Ainda sobre esta temática, o Relatório Jurídico no item 8. Diretrizes do Contrato, subitem 8.11. Garantia Pública, apresenta a seguinte redação:

“Em âmbito Estadual, as garantias estão previstas no art. 19 da Lei 14.910/2004, dispositivo legal anterior à Lei Federal, que prevê a Companhia de Investimentos e Parcerias do Estado de Goiás (Goiás Parcerias) atuando como garantidor em projetos de PPP.

A Goiás Parcerias poderá prestar garantias reais, fidejussórias e contratar seguros. Conforme determinado pelo § 2º de referido dispositivo legal, as garantias prestadas pela Companhia de Investimentos e Parcerias do Estado de Goiás poderão prever a figura do agente fiduciário, com poderes para administrar receitas, por meio de conta vinculada, ou para promover a alienação dos bens gravados, segundo condições previamente acordadas, aplicando os recursos no pagamento das obrigações contratadas ou garantidas.”

No trecho apresentado, a figura da Companhia de Investimentos e Parcerias do Estado de Goiás é suscitada como mecanismo garantidor em projetos de PPP, inclusive, através da previsão da figura do agente fiduciário. Nota-se ausência de maiores detalhes quanto a forma de atuação da Goiás Parcerias, assim como maiores minúcias em relação a autonomia da Companhia para prestar garantia, em detrimento dos demais atores envolvidos no projeto. Não sendo pontuado também, maiores esclarecimentos relativos à figura do agente fiduciário. Sendo estes os fatores que justificam a dedução de nota.

Adiante, passa-se a análise da qualificação dos licitantes, apresentada nas Minutas de Edital de Concessão Comum e Concessão Patrocinada. Verifica-se que na Seção I - Documentação de Caráter Geral, foi apresentado rol a ser apresentado pelos licitantes, faltando em tal ponto a inclusão de termo de ciência ao Programa de Integridade a ser aplicado nas Empresas que contratarem com a Administração Pública do Estado de Goiás, estabelecido na Lei Estadual nº 20.489/2019.

Vale destaque o fato de o Relatório Jurídico, no item 7 - Condições Gerais do Edital de Licitação, no subitem 7.7.1. Habilitação Jurídica, que traz a previsão de participação de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no país, assim como das não estabelecidas no país. Hipótese esta que não é prevista nas Minutas de Edital, que trazem os requisitos para a participação apenas de licitantes nacionais, não permitindo proponentes estrangeiros no certame.

Merece destaque a qualificação econômico-financeira, pois às Minuta de Edital não demonstram a necessidade de comprovar os dois últimos exercícios do balanço patrimonial, conforme determina o Art. 69, inciso I, da Lei nº 14.133/2021. Esta determinação também está presente no Relatório Jurídico apresentado, conforme demonstrado abaixo:

“Prosseguindo, em linha com o que dispõe o artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, o Tribunal de Contas da União (TCU) possui o entendimento de que “As exigências editalícias

devem limitar-se ao mínimo necessário para o cumprimento do objeto licitado, de modo a evitar a restrição ao caráter competitivo do certame”.

Assim, considerando o disposto na legislação aplicável que estabelece que as exigências editalícias devem se limitar ao mínimo necessário ao cumprimento do objeto licitação, aliado ao interesse de ampliar o número de interessados no Projeto, recomenda-se, para fins de qualificação econômico-financeira, não exigir a comprovação de patrimônio líquido.

(...)

Desta forma, à luz da legislação aplicável, da jurisprudência sobre a matéria, das melhores práticas e das características deste Projeto, recomenda-se exigir os seguintes documentos para fins de comprovação da qualificação econômico-financeira das licitantes:

- *Certidão negativa de falência e recuperação judicial, expedida pelo distribuidor judicial da comarca da cidade onde a licitante for sediada;*
- *Certidão expedida pelo Distribuidor Judicial das Varas Cíveis em geral (Execução Patrimonial) da Comarca onde o licitante estiver sediado;*
- ***Balanco Patrimonial** e demonstrativos de resultado; e*
- *Declaração de que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto do contrato, bem como de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da Minuta do Contrato.” (grifo nosso)*

Em relação à qualificação técnica, os estudos não justificaram a porcentagem adotada ao número de passageiros estipulados por bloco, como é possível verificar na Minuta de Edital – Concessão, na Seção V e Minuta de Edital – PPP, na Seção V, respectivamente:

“20.5. Para efeito da qualificação técnica, os seguintes documentos deverão ser apresentados pelo LICITANTE individual ou, no caso de CONSÓRCIO, por pelo menos um dos seus integrantes:

***b).1. BLOCO 1:** Comprovação de que a PROPONENTE tenha realizado a gestão e operação de estação ou terminal de passageiros rodoviário, de terminal urbano, hidroviário, aeroportuário, marítimo, ferroviário, ou assemelhados, com movimento anual superior ou igual a 233.330 (duzentos e trinta e três mil e trezentos e trinta) passageiros por ano; e*

b).2. BLOCO 2: Comprovação de que a PROPONENTE tenha realizado a gestão e operação de estação ou terminal de passageiros rodoviário, de terminal urbano, hidrovial, aeroportuário, marítimo, ferroviário, ou assemelhados, com movimento anual superior ou igual a 231.187 (duzentos e trinta e um mil e cento e oitenta e sete) passageiros por ano.

b).3. Para efeito do alcance dos valores previstos acima, será admitido o somatório de documentos de comprovação de, no mínimo, 80.000 (oitenta mil), passageiros por ano.”

“20.5. Para efeito da qualificação técnica, os seguintes documentos deverão ser apresentados pelo LICITANTE individual ou, no caso de CONSÓRCIO, por pelo menos um dos seus integrantes:

b).1. Comprovação de que a PROPONENTE tenha realizado a gestão e operação de estação ou terminal de passageiros rodoviário, de terminal urbano, hidrovial, aeroportuário, marítimo, ferroviário, ou assemelhados, com movimento anual superior ou igual a 254.105,00 (duzentos e cinquenta e quatro mil e cento e cinco) passageiros por ano, equivalente à metade dos passageiros embarcados do bloco único.

b).2. Para efeito do alcance do valor previsto acima, será admitido o somatório de documentos de comprovação de, no mínimo, 80.000 (oitenta mil), passageiros por ano.”

Nota-se assim inconformidades e falha de comunicação entre as documentações apresentadas, que interferem na confiabilidade dos estudos.

No tocante ao critério de julgamento, verifica-se que em relação a Concessão Comum o embasamento se dá no art.15, II, da Lei Federal nº 8.987/1995, que consiste no maior valor de outorga fixa a ser paga ao Poder Concedente, estando em conformidade com o Projeto. Contudo, em relação a Concessão Patrocinada, apresenta-se erro material no que se refere ao critério de julgamento da proposta, como melhor se pode notar na transcrição da Minuta de Edital de PPP:

“PREÂMBULO
GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS, por intermédio da SECRETARIA GERAL DE GOVERNO - SGG e AGÊNCIA GOIANA DE REGULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS - AGR, inscritos no CNPJ sob nº [-], com fulcro no artigo 175 da Constituição Federal de 1988; torna público que realizará licitação na modalidade CONCORRÊNCIA, cujo critério de julgamento será MAIOR OFERTA, com modo de disputa FECHADO(...).” (grifo nosso)

“5.1. A presente LICITAÇÃO adotará como critério de julgamento o MENOR VALOR DE CONTRAPRESTAÇÃO A SER PAGO PELO PODER CONCEDENTE, nos termos do art. 12, II, “a”, da Lei Federal nº 11.079/2004, observados os termos e condições estabelecidos neste EDITAL e nos seus ANEXOS.” (grifo nosso)

Além disso, verificou-se nos estudos que há uma carência de estratégias de negociação inovadoras, o que sugere uma análise crítica, abrindo espaço para melhorias futuras nesse aspecto específico.

Sobre as penalidades e sanções decorrentes da inexecução contratual verifica-se que no Relatório Jurídico, o item 8.15 apresenta as penalidades que serão aplicadas ao contrato, conforme a previsão legal. Sobre este tema, verifica-se que as Minutas de Contrato de Concessão Comum e Concessão Patrocinada, trazem um tópico sobre penalidades, exemplificando o momento que as mesmas serão aplicadas, através de uma tabela com as informações referentes a ocorrência/categoria/incidência. Sendo referenciado também a forma como deverá ser conduzida a apuração, conforme previsão nos arts. 157 e 158, da Lei Federal nº 14.133/2021. Ensejando, de tal maneira, a atribuição de nota máxima a tal item, por alcançar um resultado além do esperado.

Quanto aos mecanismos contratuais para o reequilíbrio econômico-financeiro, a autorizada apresenta nas Minutas de Contratos de Concessão Comum e Concessão Patrocinada, na Cláusula 25^a esclarecimento do Equilíbrio Econômico Financeiro, abordando na Cláusula 26^a o Procedimento para a Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro, esclarecendo assim, quais os fatos supervenientes justificam a necessidade de reequilíbrio, com as formas de recomposição. Neste ponto foi utilizada metodologia adequada, contribuindo além do esperado, ao trazer o fluxo de caixa marginal e descontado.

Como se sabe, nas concessões de serviço público, o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, é o resultado de uma equação complexa para a execução do objeto de forma adequada a partir da proposta do concessionário, podendo ser entendido

como um direito intangível decorrente dos princípios da mutabilidade do contrato, da segurança jurídica e da boa-fé nas relações contratuais.

No que se refere aos contratos de concessão, a manutenção do reequilíbrio econômico-financeiro ganha destaque, em razão da dificuldade de sobrevivência de negócios complexos de longo prazo.

O reequilíbrio configura-se como uma relação de proporcionalidade e equivalência entre as obrigações assumidas pelo contratado e a remuneração que lhe corresponde, nos termos do contrato. Desse modo, tem-se que a equação econômico-financeira em contratos de longo prazo, forma-se a partir de uma matriz de riscos, que deve estabelecer de quem será a responsabilidade pelos prejuízos contratualmente delimitados.

Corroborando com esse entendimento, sobre a distribuição adequada dos riscos, segue doutrina de Maria Sylvia Zanella Di Pietro, na obra Direito Administrativo - 35ª Edição, 2022, páginas 711:

*“Nos termos do artigo 103 [da Lei 14.133/2021], “o contrato poderá identificar os riscos contratuais previstos e presumíveis e prever matriz de alocação de riscos, alocando-os entre contratante e contratado, mediante indicação daqueles a serem assumidos pelo setor público ou pelo setor privado ou daqueles a serem compartilhados”. Pelos parágrafos do artigo 103, extraem-se as seguintes características: a alocação de riscos tem que considerar a natureza do risco, o beneficiário, as prestações a que se vincula e a capacidade de cada setor para melhor gerenciá-lo (§1º); serão preferencialmente alocados ao contratado os riscos que tenham cobertura oferecida por seguradora (§2º); a alocação de riscos tem que ser quantificada para fins de projeção dos reflexos de seus custos no valor estimado da contratação (§3º); **a matriz de alocação de riscos definirá o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato em relação a eventos supervenientes e deverá ser observada na solução de eventuais pleitos das partes** (§4º); é considerado mantido o equilíbrio econômico financeiro sempre que forem atendidas as condições do contrato, hipótese em que as partes renunciam aos pedidos de restabelecimento do equilíbrio relacionados aos riscos assumidos (§5º), salvo quanto às*

alterações unilaterais do contrato pela Administração, previstas no artigo 124, I, e quanto ao aumento ou redução, por legislação superveniente, dos tributos diretamente pagos pelo contratado em decorrência do contrato (fato do príncipe).” (grifo nosso)

Sobre esta questão, cumpre destacar que a autorizada trouxe nos contratos alguns dos riscos que foram alocados ao Poder Concedente e a Concessionária na matriz de risco, demonstrando a metodologia proposta de causa/consequência/mitigação de riscos, no entanto, foi atribuído desconto de nota, em decorrência às deficiências de informações.

O item IV-Riscos Econômico-Financeiros da Concessão Comum e Concessão Patrocinada, no subitem IV.4, a coluna de risco trás o seguinte apontamento “falta de atualização monetária da tarifa do valor do ingresso.”, no entanto, neste modelo escolhido não incide valor de ingresso, se trata na realidade de tarifa de uso, segundo as disposições contidas no contrato.

Ainda se tratando da análise da matriz de riscos Concessão Comum e Concessão Patrocinada, foram encontradas as mesmas inconformidades no item V-Riscos Institucionais e Jurídicos, no subitem V.7, tendo em vista que tabela risco apresenta a seguinte redação: “Impossibilidade de cobrança do ingresso”; divergindo do que consta no contrato que é tarifa de uso.

Nota-se ainda que que nem todos os riscos compartilhados na matriz de riscos, estão de fato inseridos nas Minutas de Contrato de Concessão Comum e Concessão Patrocinada. A exemplo do item III-Riscos na Fase de Operação, subitem III.11, que trata das intervenções urbanísticas. Vale destaque, que o subitem mencionado, aponta como medida de mitigação/tratamento, ações a serem tomadas pela Prefeitura de Florianópolis, totalmente contrário aos órgãos que estão envolvidos nesse projeto.

Em razão das deficiências localizadas no material, houve atribuição de desconto de nota.

É motivo de destaque, o fato de erros terem sido localizados na redação da Minuta de Contrato da Concessão Comum, na medida em que foram identificadas divergência em relação ao objeto a ser executado, causando dúvidas quanto as reais atividades a serem executadas, como bem se vê:

*“MINUTA DE CONTRATO
CONCESSÃO COMUM PARA A OPERAÇÃO,
ADMINISTRAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E
MODERNIZAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS
INTERMUNICIPAIS DOS BLOCOS 1 E 2 INDICADOS NO
ANEXO VII: BLOCO DOS TERMINAIS”* (grifo nosso)

*“CONTRATO N.º [-]
CONTRATO DE CONCESSÃO COMUM PARA A
MODERNIZAÇÃO, EFICIENTIZAÇÃO, OPERAÇÃO,
MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO COMERCIAL DOS
TERMINAIS RODOVIÁRIOS INTERMUNICIPAIS DOS
BLOCOS 1 E 2, INDICADOS NO ANEXO VII (...).”*

Na Minuta de Contrato de Concessão Comum, foram encontradas inconsistências relativas à referência aos anexos do contrato, o que prejudica a compreensão do documento. Na última transcrição apresentada acima, é feita referência ao Anexo VII, contudo não existe tal anexo ao contrato. Durante a análise dos materiais, entendeu-se que o assunto é na realidade tratado no anexo IV do edital. Erros como este, ocorrem em outros trechos do contrato, no momento em que é feita a referência aos anexos.

Ainda na análise da Minuta de Contrato de Concessão, são feitas menções errôneas à Administração Pública Municipal, uma vez que o estudo é de competência da Administração Pública Estadual. O fator mencionado pode ser observado na subcláusula 26.4., b, da minuta de contrato:

“26.4. Quando o pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro for iniciado, a PARTE solicitante observará o que segue:

b) o pedido deverá ser acompanhado de todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, podendo o PODER CONCEDENTE solicitar laudos econômicos específicos da CONCESSIONÁRIA, quando pertinente, ou estudos

elaborados por órgãos ou entidades da Administração Pública Municipal ou, ainda, por entidades independentes;” (grifo nosso)

Os fatores mencionados, demonstram inconsistências e fragilidades no material.

No que concerne à garantia de proposta, observa-se que foi adotado o percentual máximo permitido no art. 58, da Lei nº 14.133/2021, que prevê o total de 1% sobre o valor estimado da contratação. Referente a garantia de execução, foi definida em 5%, sendo este o percentual máximo determinado pelo art. 98, da Lei nº 14.133/2021. Contudo, os estudos não apresentam justificativas para a adoção dos percentuais máximos, nem demonstração de como isso pode impactar na viabilidade econômico-financeira do projeto.

Ao que se refere a análise dos mecanismos de remuneração estabelecidos verifica-se inconsistências entre as informações apresentadas no Relatório Jurídico, Edital de Concessão e Contrato de Concessão, para melhor entendimento é apresentada a transcrição dos respectivos trechos:

“8.8. Remuneração

Para a concessão comum, a futura Concessionária será remunerada:

- **Pela cobrança da Taxa de Utilização do Terminal (TUT);**
- **Pela exploração de receitas acessórias, alternativas e complementares.**

Já para a Concessão Patrocinada, para além da remuneração supramencionada, a Concessionária também fará jus ao recebimento de uma contraprestação mensal.” (grifo nosso)

“12.1. Não se faz necessária a indicação de Dotação Orçamentária por parte do Estado de Goiás, nos termos do artigo 105 da Lei Federal n.º 14.133/21, uma vez que a remuneração da CONCESSIONÁRIA se restringirá a cobrança de TARIFAS DE ACOSTAGEM E DE USO.” (grifo nosso)

“18.1. A CONCESSIONÁRIA será remunerada por meio de:

- a) **TARIFA DE USO;** *cobrada diretamente dos USUÁRIOS;*
- b) **RECEITA ACESSÓRIA;** *receita alternativa ou complementar auferida pela CONCESSIONÁRIA em decorrência da exploração comercial de outras fontes distintas da TARIFA DE USO (TU), observado que tal exploração não*

poderá comprometer os padrões de qualidade do SERVIÇOS, conforme previstos nas normas e procedimentos integrantes deste CONTRATO.” (grifo nosso)

As incongruências elencadas anteriormente, quanto ao mecanismo de remuneração, afetam a boa compreensão dos Estudos entregues, interferindo assim na consistência e confiabilidade dos dados.

Relacionado aos mecanismos de fiscalização, os Estudos fazem a previsão da fiscalização através do poder concedente e AGR, ou ainda através da figura do verificador independente, conforme demonstrado respectivamente Relatório Jurídico e Minuta de Contrato de Concessão Comum (salientando que a Minuta de Contrato de Concessão Patrocinada segue os mesmos moldes):

“A fiscalização das obrigações do Contrato será realizada pelo Poder Concedente e pela AGR, naquilo que estiver sujeito a suas competências, ou ainda por empresas contratadas pelo Poder Concedente (...)

Pela execução das atividades de fiscalização da Concessão e, conforme previsto na Lei n.º 13.569/1999, a Concessionária pagará, mensalmente, ao Poder Concedente a taxa de fiscalização, destinada a custear tais atividades, no montante de 3% sobre a receita bruta auferida pela Concessionária com a comissão pela comercialização de passagens intermunicipais.”

“19.1. A fiscalização da CONCESSÃO, abrangendo todas as atividades da CONCESSIONÁRIA, durante este CONTRATO, em especial a aferição dos ÍNDICES DE DESEMPENHO conforme ANEXO III do CONTRATO, será executada pelo PODER CONCEDENTE e pela AGR, naquilo que estiver sujeito a suas competências, ou ainda por empresas contratadas pelo Poder Concedente, sendo certo que a fiscalização efetuada não diminuirá as responsabilidades da Concessionária quanto ao adequado uso dos Terminais Rodoviários e quanto à correção e legalidade de seus registros contábeis e de suas operações financeiras e comerciais.

19.2. Pela execução das atividades de fiscalização da Concessão e, conforme previsto na Lei n.º 13.569/1999, a CONCESSIONÁRIA pagará, mensalmente, ao PODER CONCEDENTE a taxa de fiscalização, destinada a custear tais atividades, no montante de 3% sobre a receita bruta auferida pela CONCESSIONÁRIA com a comissão pela comercialização de passagens intermunicipais, podendo a atividade de

fiscalização ser executada pelo PODER CONCEDENTE, diretamente ou mediante descentralização, que poderá se valer de apoio técnico de terceiros, incluindo, posteriormente, a contratação de VERIFICADOR INDEPENDENTE, sendo de responsabilidade do PODER CONCEDENTE a sua contratação e remuneração de seus serviços, se entender necessário.”

A doutrina de Maria Sylvia Zanella Di Pietro, na obra Direito Administrativo - 35ª Edição, 2022, página 689, ensina sobre os mecanismos de fiscalização:

“Na Lei nº 14.133 de Licitações as mesmas normas constam dos artigos 104, III, e 117. Este último dispositivo inova ao permitir a contratação de terceiros para assistir e subsidiar o fiscal do contrato com informações pertinentes a essa atribuição. O § 4º do artigo 117 exige que, na hipótese de contratação de terceiros, deverão ser observadas as seguintes regras: “I – a empresa ou o profissional contratado assumirá responsabilidade civil objetiva pela veracidade e pela precisão das informações prestadas, firmará termo de compromisso de confidencialidade e não poderá exercer atribuição própria e exclusiva de fiscal de contrato; II – a contratação de terceiros não eximirá de responsabilidade o fiscal do contrato, nos limites das informações recebidas do terceiro contratado”.

Observa-se que o ordenamento jurídico possibilita a figura do verificador independente como forma de subsidiar a fiscalização do contrato. Ocorre que, não foram tecidas considerações e justificativas para que a contratação seja feita através do Estado, valendo ser considerado se tal contratação poderia vir a causar impacto ao RRF.

Seguindo com a análise do material apresentado, merece destaque os mecanismo de resolução de conflitos, apresentando dentre eles, o *Dispute Board*, sendo apresentado no Relatório Jurídico, as minúcias referentes à formação e instituição de tal grupo técnico, seguindo as diretrizes estabelecidas na legislação (Lei 14.133/2021). Sobre a instituição dos Comitês de Resolução de Disputa, a esclarece a doutrina de Maria Sylvia Zanella Di Pietro, na obra Direito Administrativo - 35ª Edição, 2022, página 736:

“A conciliação e o comitê de resolução de disputas não receberam tratamento legislativo específico para os contratos administrativos. No âmbito do Município de São Paulo, foi promulgada a Lei nº 16.873, de 22-2-18, dispondo sobre os

comitês de resolução de conflitos (conhecidos como dispute boards no direito estrangeiro). Trata-se de comitês que acompanham a execução dos contratos de longa duração e que vão fazendo recomendações ou resolvendo conflitos, porém sem que se trate de decisões definitivas. Suas decisões são sempre passíveis de apreciação no âmbito judicial ou arbitral. A Lei nº 14.133 prevê essa modalidade de resolução de controvérsias no âmbito dos contratos administrativos, mas não a conceitua nem a regulamenta, deixando um vazio legislativo que deverá ser preenchido futuramente, para dar cumprimento ao princípio da legalidade previsto no artigo 37 da Constituição Federal.”

Continuando a tratar sobre outro mecanismo de resolução de conflitos, o estudo elucidou sobre a arbitragem, regulando que a mesma será instaurada e administrada pelo Centro de Arbitragem da Câmara de Comércio Brasil Canadá (CAM-CCBC), conforme demonstrado nas Minutas de Contrato de Concessão Comum e Concessão Patrocinada:

“37.2. A arbitragem será instaurada e administrada pelo Centro de Arbitragem da Câmara de Comércio Brasil Canadá (CAM-CCBC), conforme as regras de seu regulamento, devendo ser realizada na cidade de Goiânia, Estado do Goiás e em língua portuguesa, e aplicado o direito brasileiro, sendo vedado o juízo por equidade.

37.3. Poderá ser escolhida Câmara de Arbitragem diversa da definida na subcláusula acima, mediante comum acordo prévio entre as PARTES.”

Por mais que se faça a previsão da escolha de outra Câmara de Arbitragem, em comum acordo entre as partes, o estudo ficou em déficit por não mencionar a Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem da Administração Estadual (CCMA), vinculada à Procuradoria-Geral do Estado de Goiás, ainda que a mesma não esteja no momento em pleno funcionamento, seguindo os termos da Lei Complementar n.º 144/2018. Sendo que a Câmara Estadual, deveria ter sido considerada, ao menos para a mediação de conflitos, até a devida constituição da arbitragem dentro da mesma. Diante da ausência dessas informações, foi feito o desconto na nota.

Em relação às formas de extinção do contrato, previstas no Capítulo XIII das Minutas de Contrato de Concessão Comum e Concessão Patrocinada, verifica-se que

devido ao modelo de concessão adotado pela autorizada está em conformidade com o Art. 35, da Lei nº 8.987/1995, com destaque para a previsão de extinção por caducidade.

A doutrina pontua a respeito das causas de extinção, como pode ser observada na transcrição abaixo, da autora Maria Sylvia Zanella Di Pietro, Direito Administrativo- 35.^a Edição, 2022, página 755.

“em qualquer dos casos de extinção da concessão previstos no artigo 35 da Lei nº 8.987 (advento do termo contratual, encampação, caducidade, rescisão, anulação, falência e extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular), é cabível a incorporação, ao poder concedente, dos bens do concessionário necessários ao serviço público, mediante indenização (art. 36 da Lei nº 8.987); é o que se denomina de reversão, a qual encontra fundamento no princípio da continuidade do serviço público.”

Por fim, merece destaque que nos Estudos foram elencadas a disposição das regras gerais de indenização dos bens reversíveis, uma vez que tais premissas metodológicas contribuem para indenização equânime ao final do contrato.

3. PONTUAÇÕES E RESSARCIMENTO DOS PRODUTOS

3.1 Solicitação de ressarcimento da autorizada

No Plano de Trabalho apresentado pela habilitada (SEI 52202680), foi estimado o valor de R\$5.138.592,30 (cinco milhões, cento e trinta e oito mil, quinhentos e noventa e dois reais e trinta centavos).

Produto	Valor (R\$)	Valor (%)
Diagnóstico e estudo de demanda	1.027.718,46	20%
Modelagem de engenharia e Arquitetura	1.284.648,08	25%
Modelagem operacional	770.788,85	15%
Econômico-financeira	1.027.718,46	20%
Modelagem jurídica	1.027.718,46	20%
Proposta Global	5.138.592,30	100%

Tabela 1 Proposta global de ressarcimento

Por fim, cabe à Comissão de Avaliação e Seleção aferir a pontuação de cada produto e estabelecer possíveis taxas de descontos sobre o valor de ressarcimento indicado pelas autorizadas no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse.

3.2 Metodologia de Análise, Avaliação e Seleção dos Estudos

De acordo com o Item 2.4 do **Anexo VII - Metodologia de Análise e Avaliação dos Estudos** no âmbito Procedimento de Manifestação de Interesse proposto pelo Edital de Chamamento Público n. 01/2023 - 001/2023/GOIÁS PARCERIAS/SGG/AGR, a forma de calcular a pontuação por produto segue a seguinte metodologia:

Tabela: Metodologia de Pontuação dos Produtos

PRODUTO	DESCRIÇÃO	PONTUAÇÃO DO PRODUTO	PESO	PONTUAÇÃO FINAL POR PRODUTO
I	Diagnóstico e Estudo de Demanda	Pontuação Produto I	20%	20% x Pontuação do Produto I
II	Modelagem de Engenharia e Arquitetura	Pontuação Produto II	25%	25% x Pontuação do Produto II
III	Modelagem Operacional	Pontuação Produto III	15%	15% x Pontuação do Produto III
IV	Modelagem Econômica e Financeira	Pontuação Produto IV	20%	20% x Pontuação do Produto IV
V	Modelagem Jurídica e Documentos para Licitação	Pontuação Produto V	20%	20% x Pontuação do Produto V
PONTUAÇÃO FINAL DOS ESTUDOS				SOMA DOS PRODUTOS I, II, III, IV, V e VI

Fonte: Elaboração da Comissão de Avaliação e Seleção

A taxa de desconto representa a distância da pontuação obtida pela autorizada da pontuação máxima, considerando a seguinte memória de cálculo:

Taxa de desconto = 1 - Pontuação final dos estudos

Após o cálculo da taxa de desconto, o valor de ressarcimento final solicitado pela autorizada no âmbito do PMI é recalculado a partir da seguinte memória de cálculo:

Valor do ressarcimento final = Valor do ressarcimento solicitado X (1- Taxa de desconto)

3.3 Pontuação Final por Produto

Em face da análise formal materializada neste relatório, quais sejam: Diagnóstico e Estudo de Demanda; Modelagem de Engenharia e Arquitetura; Modelagem Econômico-Financeira; Modelagem Jurídica e Documentos para Licitação, a nota final da autorizada é **0,67**, conforme tabela a seguir:

PRODUTO	DESCRIÇÃO	PESO	PONTUAÇÃO	PESO X PONTUAÇÃO
I	Diagnóstico e Estudo de Demanda	20%	0,76	0,15
II	Modelagem de Engenharia e Arquitetura	25%	0,63	0,16
III	Modelagem Operacional	15%	0,65	0,10
IV	Modelagem Econômico-Financeira	20%	0,64	0,13
V	Modelagem Jurídica e Documentos para Licitação	20%	0,70	0,14
PONTUAÇÃO FINAL DOS ESTUDOS				0,67
TAXA DE DESCONTO RESSARCIMENTO (1- PONTUAÇÃO FINAL DOS ESTUDOS)				32,70%
VALOR DE RESSARCIMENTO REQUERIDO PELO AUTORIZADO				R\$ 5.138.592,30
VALOR DE RESSARCIMENTO APÓS DESCONTO				R\$ 3.458.456,14

Diante do exposto, o valor do ressarcimento após os descontos será de **R\$3.458.456,14** (três milhões, quatrocentos e cinquenta e oito mil, quatrocentos e cinquenta e seis reais e quatorze centavos).

Acrescenta-se, ainda que, esse valor total corresponde a 38 (trinta e oito) terminais rodoviários estaduais, se somado aqueles que serão licitados por concessão comum e concessão patrocinada, sendo assim o valor total dos estudos subdivididos pelo

quantitativo dos terminais que serão licitados chegará ao montante de **R\$91.012,00** (noventa e um mil e doze reais) que a habilitada receberá por cada Terminal.

Desta forma, o valor de ressarcimento dos 16 (dezesseis) Terminais Rodoviários sob concessão comum totaliza **R\$1.456.192,00** (um milhão, quatrocentos e cinquenta e seis mil, cento e noventa e dois reais). Em contrapartida, os 22 Terminais Rodoviários que se enquadram na modelagem da Parceria Público-Privada (PPP) totalizam **R\$2.002.264,00** (dois milhões, dois mil, duzentos e sessenta e quatro reais) de ressarcimento.

4. CONCLUSÃO

Ante o exposto, recomenda-se especial atenção às observações elencadas ao longo do documento, deixando claro que diante da nota final apresentada, a autorizada obteve a pontuação necessária seguindo as regras previstas no Anexo I - Termo de Referência e Anexo VI - Metodologia de Avaliação e Seleção do Edital de Chamamento Público n. 01/2023 - 001/2023/GOIÁS PARCERIAS/SGG/AGR. Assim, os estudos apresentados serão utilizados.

É o relatório elaborado pela Comissão de Avaliação e Seleção instituída pela Portaria Intersecretarial nº 211/2024/SGG, publicada no Diário Oficial do Estado de Goiás no dia 25 de junho de 2024.

É o Relatório, o qual submetemos à aprovação superior.

Flávia Nascimento Pureza Mello

Gerente de Transportes da Região Metropolitana de Goiânia – SGG

Thiago Nepomuceno Carvalho

Diretor de Regulação e Fiscalização - AGR

Documento assinado digitalmente
gov.br SALUS AUGUSTO RESENDE MORAES
Data: 06/08/2024 15:45:31-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Salus Augusto Resende Moraes

Assessor Técnico Nível Superior I – Goiás Parcerias

Miguel Angelo Domingos Luna

Especialista em Gestão de Projetos - SGG

Rafael Barbosa de Carvalho

Gerente de Regulação Econômica e Desestatização - AGR

Documento assinado digitalmente
gov.br ANGELINE PIRES DA SILVEIRA
Data: 06/08/2024 15:42:09-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Angeline Pires da Silveira

Assessor Técnico Nível Superior I – Goiás Parcerias