



MANESCO,
RAMIRES,
PEREZ,
AZEVEDO
MARQUES
SOCIEDADE DE ADVOGADOS

 Planos | Engenharia

Secretaria de Governança e Gestão Estratégica

Consultoria para apoiar a estruturação do Programa de Concessões e Parcerias Público - Privadas do Estado do Rio Grande do Sul

Produto 20 – *Relatório do Estudo de Viabilidade da Estação Rodoviária de Porto Alegre*

Definições

ABRATI	Associação Brasileira de Empresas de Transportes Intermunicipais, Interestaduais e Internacionais.
AGERGS	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul.
AGU	Advocacia Geral da União.
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BACEN	Banco Central do Brasil.
<i>Bid Bond</i>	Garantia de execução de proposta, garante ao Estado os custos decorrentes da não assinatura do contrato pelo vencedor da licitação.
CAGE	Controladoria e Auditoria Geral do Estado do Rio Grande do Sul.
CAPEX	Do Inglês - <i>Capital Expenditure</i> , é o custo do Investimento.
CAPM	<i>Capital Asset Pricing Model</i> – Custo do Capital Próprio.
CDI	Certificado de Depósito Interbancário.
CETIP	Central de Custódia e Liquidação Financeira de Títulos.
CF	Constituição Federal Brasileira de 1.988.

CGPAGI	Comitê Gestor do Programa de Aproveitamento e Gestão dos Imóveis.
CGPCPPP	Conselho Gestor do Programa de Concessões e de Parcerias Público-Privadas.
CLT	Consolidação das Leis de Trabalho.
CODERTE	Companhia de Desenvolvimento de Terminais Rodoviários
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social.
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente.
Concessão	Concessão da estação Rodoviária de Porto Alegre.
Consórcio	Consórcio formado por KPMG, Manesco e Planos Engenharia.
CPI	<i>Consumer Price Index</i> – Inflação americana.
CSLL	Contribuição Social sobre Lucro Líquido.
DAER/RS	Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem
EBT	Earnings before Tax – Lucro Tributável antes dos Impostos.
EMPLASA	Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano.
Estado	Estado do Rio Grande do Sul.

Estudo	Estudo de Viabilidade Econômico Financeira da Estação Rodoviária de Porto Alegre.
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço.
Fluxo de Caixa	Movimentação financeira (as entradas e saídas de recursos financeiros), em um período determinado, de uma empresa.
Fluxo de Caixa Descontado	Método para avaliar a riqueza econômica de uma empresa dimensionada pelos benefícios de caixa a serem agregados no futuro e descontados por uma taxa de atratividade que reflete o custo de oportunidade dos provedores de capital.
Governo	Governo do Estado do Rio Grande do Sul.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano.
IGP-M	Índice Geral de Preços do Mercado.
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social.
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo.
IR	Imposto de Renda.
ISS	Imposto sobre Serviço de qualquer natureza.
LC	Lei Complementar.
MIP	Manifestação de Interesse Privado.

OJN	Orientação Jurídica Normativa.
OPEX	Do inglês <i>Operational Expenditure</i> , são as despesas operacionais.
PAGI	Programa de Aproveitamento e Gestão de Imóveis.
PCPPP	Programa de Concessões e de Parcerias Público-Privadas do Estado do Rio Grande do Sul.
Performance Bond	Seguro-garantia utilizada no Direito Administrativo brasileiro como forma de assegurar a plena execução do contrato.
PFE	Procuradoria Federal Especializada.
PGE	Procuradoria Geral do Estado.
PIB	Produto Interno Bruto.
PIS	Programa de Integração Social.
PMI	Procedimento de Manifestação de Interesse.
PPP	Parceria Público-Privada: modalidade de contratação pública que pode ser através de concessão administrativa ou concessão patrocinada.
Projeto	Projeto de Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre.
QID	Quadro de Indicadores de Desempenho.
Rb	Prêmio pelo Risco Brasil.

Rc	Risco de crédito.
Rf	Taxa Livre de Risco.
Rm	Prêmio pelo Risco de Mercado.
RMPA	Região Metropolitana de Porto Alegre.
RS	Estado do Rio Grande do Sul.
SELIC	Sistema Especial de Liquidação de Custódia.
SPE	Sociedade de Propósito Específico.
SGGE	Secretaria de Governança e Gestão Estratégica.
T-bond	<i>Treasury Bond</i> - títulos do Tesouro Americano.
TIR	Taxa Interna de Retorno é uma taxa de desconto hipotética que, quando aplicada a um Fluxo de Caixa, faz com que os valores das despesas, trazidos ao valor presente, seja igual aos valores dos retornos dos investimentos, também trazidos ao valor presente.
TJLP	Taxa de Juros a Longo Prazo.
Transparência RS	Site do Governo do Estado do Rio Grande do Sul que atua na disponibilização dos dados referentes as contas públicas estaduais.
VPL	Valor Presente Líquido.
WACC	<i>Weighted Average Capital Cost.</i>

Conteúdo

1	Introdução	15
1.1	Contexto	15
1.2	Estrutura do Documento	15
2	Estações Rodoviárias	17
2.1	Sobre Estações Rodoviárias	17
2.2	Panorama das Estações Rodoviárias no Brasil	17
2.3	A Estação Rodoviária de Porto Alegre	21
2.3.1	Localização	21
2.3.2	Estrutura Operacional	22
3	Benchmarking	24
3.1	Concessão de Terminais Rodoviários no Brasil	24
3.2	Concessões de Terminais Rodoviários no mundo	26
4	Matriz de Riscos	28
4.1	Análise de Risco	28
5	Modelo de Negócios	70
5.1	Seguros e Garantias	72
5.1.1	Garantia e manutenção de proposta: Garantia da proposta ou <i>Bid Bond</i>	72
5.1.2	Garantia de fiel cumprimento de obrigações contratuais durante a operação: Garantia de Execução ou <i>Performance Bond</i>	72
5.1.3	Seguros a serem contratados pela Concessionária	72
5.2	Quadro de Indicadores de Desempenho	73
5.2.1	Indicador de Qualidade	75
5.2.2	Indicador de Disponibilidade	78
5.2.3	Indicador de Conformidade	83

5.3	Análise da adequação orçamentária do projeto	86
5.3.1	Situação Orçamentária do Estado do Rio Grande do Sul	86
6	Análise de viabilidade econômico-financeira	88
6.1	Metodologia	88
6.1.1	Fluxo de caixa descontado	88
6.1.2	Taxa Interna de Retorno	89
6.1.3	Metodologia de Cálculo da Taxa Interna de Retorno Referencial	90
6.2	Premissas Gerais	92
6.2.1	Horizonte de projeção	92
6.2.1	Premissas macroeconômicas	93
6.2.2	Moeda	93
6.3	Premissas Operacionais	93
6.3.1	Receita	93
6.3.2	Custos e Despesas	96
6.3.1	Investimento	100
6.3.2	Depreciação / Amortização	105
6.3.3	Receitas Financeiras	106
6.3.4	Impostos	106
6.3.5	Financiamento	108
6.4	Resultados Financeiros do Estudo	109
6.4.1	Análise das margens EBITDA e Líquida	110
6.4.2	Outorga	112
6.4.3	Análise de Sensibilidade	112
7	Modelagem jurídica	115
7.1	Regime Jurídico das Estações Rodoviárias	115
7.1.1	Sistema Estadual de Transporte de Passageiros de Longo Curso (SETLC)	116

7.2	Instituições Envolvidas na Concessão da Estação Rodoviária	118
7.2.1	Poder Concedente: DAER/RS	118
7.2.2	Fiscalização	119
7.2.3	Comitê de Acompanhamento do Plano Diretor Estadual de Transporte Coletivo Intermunicipal de Longo Curso	121
7.3	Regulação	121
7.3.1	DAER/RS	121
7.3.2	AGERGS	122
7.4	A Forma de Concessão das Estações Rodoviárias	123
7.5	Modalidade de Concessão e Regime Legal Aplicável	123
7.6	Remuneração do Particular	124
7.6.1	Comissões	125
7.6.2	Tarifa e Taxa de Embarque	125
7.6.3	Receitas Acessórias	126
7.7	Autorização Legislativa para a Concessão	127
7.7.1	Requisitos para a Aprovação Administrativa da Concessão	128
8	Análise dos Estudos de Modelagem Apresentados na MIP Autorizada pela Resolução nº 005/2017 DO CGCPPP/RS	131
8.1.1	Estudos Apresentados pela MSCA Informação Tecnologia Treinamento Consultoria Ltda.	132
8.1.2	Estudos Apresentados pelo Consórcio SINART-Pelotense	137
8.1.3	Estudos Apresentados pela Associação dos Empresários da Estação Rodoviária de Porto Alegre.	141
9	Considerações e Conclusões	144
9.1	Considerações	144
9.2	Conclusões	144
	ANEXOS	145
	Anexo I – Demonstrações Financeiras	146

Índice de Figuras

Figura 1 – Evolução do número de veículos no transporte de passageiros.....	18
Figura 2 – Evolução do número de empresas no transporte de passageiros	18
Figura 3 - Localização da Estação Rodoviária.....	22
Figura 4 – Dados geográficos e estatísticos da Região Metropolitana de Porto Alegre	24
Figura 5 – Modelo de Negócios da Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre	70
Figura 6 – Grupo de Indicadores de Desempenho	73
Figura 7 - Quadro de Indicadores: Índice de Qualidade	74
Figura 8 - Quadro de Indicadores: Índice de Disponibilidade	74
Figura 9 - Quadro de Indicadores: Indicador de Conformidade	75
Figura 10 – Relação entre Receitas e Despesas do Estado do Rio Grande do Sul.....	87
Figura 11 – Representação esquemática do cálculo do fluxo de caixa.....	89
Figura 12 – Fluxo de caixa do acionista	89
Figura 13 – Composição da Receita Total.....	93
Figura 14 – Composição da Receita de Venda de Passagens.....	94
Figura 15 - Receita de Venda de Passagens.....	94
Figura 16 – Receita Acessória	95
Figura 17 – Receita Total.....	96
Figura 18 – Custos e despesas operacionais da Concessão no período de 25 anos por categoria.....	96
Figura 19 – Custos de mão de obra durante os 25 anos de Concessão	97
Figura 20 – Consumos e Demais Despesas Operacionais durante os 25 anos da Concessão da Estação Rodoviária.....	98
Figura 21 – Comparativo de desembolso anual para as categorias de investimento .	101
Figura 22 – Projeção de investimento em Atividades Preliminares.....	102
Figura 23 – Projeção do investimento em Intervenções Físicas	103
Figura 24 – Projeção de investimento em Atividades de Segurança do Tráfego e Sinalização de Obras.....	103
Figura 25 – Projeção de investimentos em Atividades de Supervisão, Gerenciamento e Controle da Qualidade.....	104

Figura 26 – Projeção de investimento em Manutenção Programada – Reinvestimentos	105
Figura 27 – Depreciação durante a Concessão.....	106
Figura 28 – Tributos Sobre a Receita durante a concessão	107
Figura 29 – Tributos sobre o lucro durante a concessão.....	108
Figura 30 – Fluxo de caixa livre do projeto.....	110
Figura 31 – EBITDA e margem EBITDA	111
Figura 32 – Lucro líquido e margem de lucro líquido	111

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Quantidade de passageiros transportados por Origem em linhas interestaduais (superior 75 km)	19
Tabela 2 - Quantidade de passageiros transportados por destino em linhas interestaduais (superior 75 km)	20
Tabela 3 - Quantidade de passageiros transportados por país de destino em linhas interestaduais (superior 75 km) - 2016	21
Tabela 4 - Quantidade de passageiros transportados por país de origem em linhas interestaduais (superior 75 km) - 2016	21
Tabela 5 – Movimentação de passageiros intermunicipais na Estação Rodoviária de Porto Alegre.....	23
Tabela 6 – Riscos da licitação	29
Tabela 7 – Riscos dos projetos de engenharia.....	32
Tabela 8 – Riscos de construção	34
Tabela 9 – Riscos na fase de operação	45
Tabela 10 – Riscos econômico-financeiros.....	61
Tabela 11 – Riscos Institucionais.....	65
Tabela 12 – Riscos ambientais e sociais.....	68
Tabela 13 – Conceitos de aprovação para pesquisa de satisfação	76
Tabela 14 – Indicador de Qualidade para notas de satisfação.....	76
Tabela 15 – Pesquisa de Satisfação dos Usuários (SU)	76
Tabela 16 – Pesquisa de Satisfação dos Lojistas.....	77
Tabela 17 – Pesquisa de Satisfação das Operadoras.....	78
Tabela 18 – Itens específicos por grupo.....	79
Tabela 19 – Peso por indicador	79
Tabela 20 – Parâmetros para obtenção do Indicador de Disponibilidade.....	80
Tabela 21 – Avaliações por grupo de indicador – Grupo 1	81
Tabela 22 - Avaliações por grupo de indicador – Grupo 2	82
Tabela 23 - Avaliações por grupo de indicador – Grupo 3	82
Tabela 24 - Avaliações por grupo de indicador – Grupo 4	83
Tabela 25 - Avaliações por grupo de indicador – Grupo 5	83
Tabela 26 – Peso dos subindicadores de Conformidade	84
Tabela 27 – Conformidade de Normas de Segurança (CN)	84

Tabela 28 – Conformidade Ambiental (CA).....	84
Tabela 29 – Conformidade de Relatórios (CR)	84
Tabela 30 – Indicadores avaliados	85
Tabela 31 – Cálculo da Taxa Interna de Retorno Referencial.	92
Tabela 32 – Projeções macroeconômicas.	93
Tabela 33 - Condições Financiamento.....	109
Tabela 34 – Resumo dos resultados da modelagem econômico-financeira.....	109
Tabela 35 - Análise de sensibilidade da TIR (CAPEX e OPEX).....	112
Tabela 36 - Análise de sensibilidade da TIR (Passagem e OPEX)	113
Tabela 37 - Análise de sensibilidade da outorga (CAPEX e OPEX).....	113
Tabela 38 - Análise de sensibilidade da outorga (Passagem e OPEX).....	114
Tabela 39 – Análise de sensibilidade da outorga (Passagem e CAPEX)	114

1 Introdução

O presente documento, designado por Estudo de Viabilidade da Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre, foi preparado no âmbito do contrato entre o Consórcio KPMG/Manesco/Planos com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul para apoio na estruturação do Programa de Concessões e PPP.

1.1 Contexto

Este relatório é parte integrante do Produto 20 “Modelagem do Projeto 5”, referente a modelagem da Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre. O Produto 20 é composto por este relatório de viabilidade econômico-financeira e jurídica e pelos Estudos Técnicos de Engenharia:

- Estudos Técnicos de Engenharia, composto por 3 volumes:
 - Volume 1: Estudos de Demanda
 - Volume 2: Estudos de Engenharia
 - Tomo I: Estudos Ambientais
 - Tomo II: Cadastro Geral e Intervenções Propostas
 - Volume 3: Modelo Operacional.

1.2 Estrutura do Documento

O presente documento encontra-se estruturado com base nos seguintes capítulos:

- Panorama das rodoviárias no Brasil (Capítulo 2) - Este capítulo inclui uma introdução sobre as rodoviárias no Brasil e um panorama da Estação Rodoviária de Porto Alegre bem como a descrição de sua situação atual.
- Benchmarking (Capítulo 3) – Este capítulo tem como objetivo ilustrar o modelo de negócios de estações rodoviárias no Brasil e no mundo.
- Matriz de Riscos (Capítulo 4) - Este capítulo tem como objetivo identificar os principais riscos aos quais a Concessionária e o Poder Concedente estarão expostos ao longo da vigência do contrato de Concessão.
- Modelo de Negócios (Capítulo 5) - Este capítulo tem como objetivo apresentar qual o Modelo de Negócio para o Projeto.
- Análise de Viabilidade Econômico-Financeira (Capítulo 6) – Neste capítulo apresenta-se a análise financeira do Projeto em função do Modelo de Negócio identificado como o mais adequado. Este capítulo inclui ainda, o detalhe das premissas consideradas na Análise de Viabilidade Econômico-Financeira do Projeto.
- Modelagem Jurídica (Capítulo 7) – Este capítulo tem como objetivo apresentar os maiores riscos jurídicos para o Projeto.
- Análise dos Estudos apresentados na MIP (Capítulo 8) – Este capítulo tem como objetivo a análise dos estudos apresentados na MIP no âmbito jurídico, econômico e de engenharia.

- Conclusão (Capítulo 9) - Neste capítulo apresentam-se as principais conclusões e considerações decorrentes do nosso trabalho.

2 Estações Rodoviárias

2.1 Sobre Estações Rodoviárias

Os Terminais Rodoviários de Passageiros, usualmente denominados Estações Rodoviárias, são caracterizados como componentes fundamentais para uma infraestrutura urbana. Contribuindo para a mobilidade e a acessibilidade, ainda constituem-se como um fator de integração nacional e geração de empregos, serviços e imposto, de forma a impulsionar o desenvolvimento urbano, regional e nacional.

Um terminal de passageiros se caracteriza como um elemento de apoio ao sistema de transportes, através do qual se processa a interação entre indivíduo e serviço de transporte. Assume aspectos variados, desde um simples ponto de parada de ônibus, até um terminal multimodal e cada um possui características próprias que condicionam a sua operação e localização. Pode-se dizer que uma Estação Rodoviária, como um elemento de apoio, é capaz de promover uma maior eficiência do sistema de transportes, contribuindo para sua melhor utilização.

Sendo assim, um Terminal Rodoviário de Passageiros caracteriza-se por ser um ambiente onde pessoas e veículos transitam, com o devido conforto e eficiência, estimulando continuamente o desenvolvimento econômico e social da população.

2.2 Panorama das Estações Rodoviárias no Brasil

O transporte rodoviário de passageiros, que utiliza as rodovias brasileiras e realiza percursos intermunicipal, interestadual e internacional, é composto por duas atividades econômicas diferentes: o serviço regular de passageiros e o transporte sob regime de fretamento. Conjuntamente, eles foram responsáveis por 19,0% do PIB do transporte em 2014, de acordo com dados do IBGE.

No Brasil este serviço é regulado pela Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT.

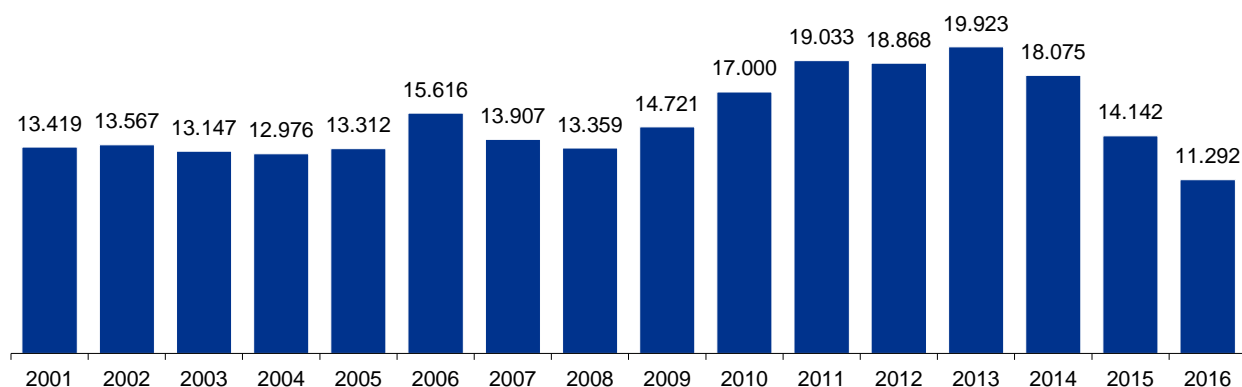
O serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil é responsável por uma movimentação superior a 130 milhões de usuários ao ano. Dessa maneira, considerando que o país possui uma malha rodoviária de aproximadamente 1,7 milhões de quilômetros, de acordo com a ANTT, se faz necessária a existência de um sistema de transporte rodoviário de passageiros eficiente.

Segundo a Associação Brasileira de Empresas de Transportes Intermunicipais, Interestaduais e Internacionais – ABRATI (2017), alguns desafios agravam a evolução do setor no Brasil, sendo eles:

- Grave deficiência da malha rodoviária;
- Decadência dos terminais rodoviários;
- Elevada carga tributária incidente;
- Custos agravados;
- Falta de fiscalização sobre a qualidade dos serviços prestados dos terminais rodoviários.

De acordo com uma pesquisa realizada pela ABRATI para quantificar a satisfação dos usuários com o serviço rodoviário de passageiros, revelou alguns problemas que geram insatisfação por parte dos usuários. A pesquisa apontou que 13,5% da insatisfação dos usuários se deve as más condições nas estradas e à insegurança. Tal insatisfação pode impactar diretamente na demanda de passageiros de um terminal rodoviário. Portanto, verifica-se abaixo uma redução do número de veículos em circulação que transportam passageiros, em âmbito nacional.

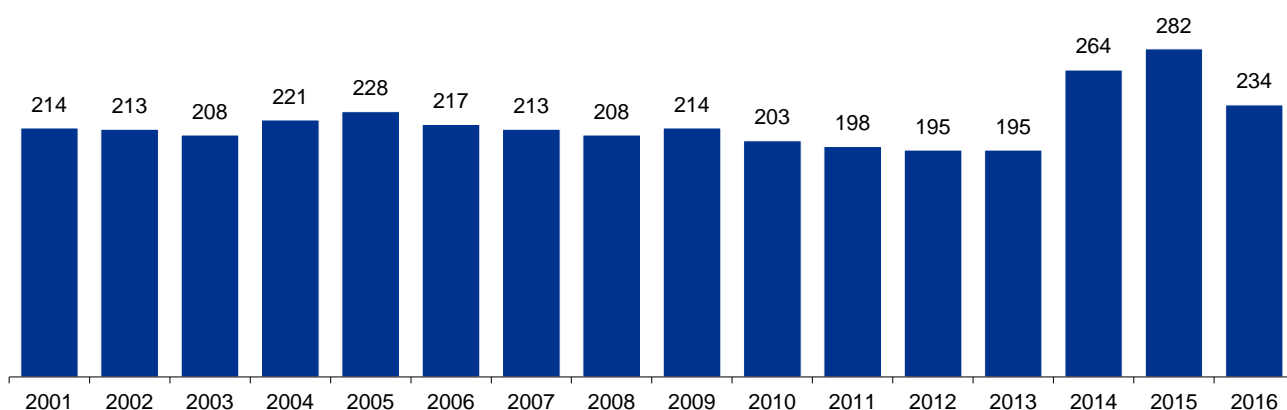
Figura 1 – Evolução do número de veículos no transporte de passageiros



Fonte: ABRATI, 2017.

Neste sentido, também podemos observar uma redução no número de empresas que atuam no transporte de passageiros no ano de 2016, frente aos anos de 2014 e 2015, conforme demonstrado na figura a seguir.

Figura 2 – Evolução do número de empresas no transporte de passageiros



Fonte: Confederação Nacional do Transporte

Em relação ao transporte interestadual, conforme tabelas abaixo, observa-se que a região Sudeste do país é a mais usada pelos viajantes para embarques e desembarques. Na região Sul, o Rio Grande do Sul apresenta a menor movimentação interestadual para embarques e desembarques.

Tabela 1 - Quantidade de passageiros transportados por Origem em linhas interestaduais (superior 75 km)¹

Região	Unidade da Federação	2013	2014	2015	2016
CENTRO-OESTE	DISTRITO FEDERAL	1.921.159	1.882.391	1.940.856	1.723.422
	GOIÁS	2.693.445	3.047.843	2.475.431	2.813.243
	MATO GROSSO	833.127	1.060.297	1.080.331	930.974
	MATO GROSSO DO SUL	511.740	577.968	551.963	628.808
NORDESTE	ALAGOAS	417.206	681.306	604.852	475.967
	BAHIA	1.233.655	1.651.532	1.425.228	1.744.793
	CEARÁ	1.178.327	1.137.149	860.356	1.036.413
	MARANHÃO	758.563	776.393	656.307	598.003
	PARAÍBA	260.627	395.752	439.579	364.453
	PERNAMBUCO	790.173	1.094.199	1.974.377	1.707.737
	PIAUÍ	706.055	690.936	465.498	394.126
	RIO GRANDE DO NORTE	464.644	414.385	364.871	295.815
NORTE	SERGIPE	417.541	413.963	491.239	402.922
	ACRE		-	-	1.582
	AMAZONAS	105.402	130.484	221.323	218.620
	PARÁ	466.227	461.366	396.473	336.006
	RONDÔNIA	250.671	300.213	338.300	357.050
SUDESTE	TOCANTINS	490.101	402.902	301.463	167.272
	ESPÍRITO SANTO	1.971.597	3.085.561	2.785.544	1.867.150
	MINAS GERAIS	5.061.942	8.613.813	8.215.309	7.307.049
	RIO DE JANEIRO	3.078.193	4.321.750	4.259.990	3.185.072
SUL	SÃO PAULO	8.762.386	11.212.969	8.598.494	7.589.233
	PARANÁ	5.184.499	6.104.416	5.957.218	5.292.786
	RIO GRANDE DO SUL	1.257.125	1.472.170	1.348.285	1.067.362
	SANTA CATARINA	1.415.215	2.465.411	2.533.728	2.047.598
Total Origem		40.229.620	52.395.169	48.287.015	42.553.456

Fonte: Confederação Nacional do Transporte

¹ Segundo informações do IBGE.

Tabela 2 - Quantidade de passageiros transportados por destino em linhas interestaduais (superior 75 km)

Região	Unidade da Federação	2013	2014	2015	2016
CENTRO-OESTE	DISTRITO FEDERAL	1.729.046	1.539.171	1.384.736	1.198.838
	GOIÁS	2.303.884	2.688.293	2.604.313	1.979.707
	MATO GROSSO	509.018	603.610	628.226	635.209
	MATO GROSSO DO SUL	1.016.523	1.381.412	1.260.924	952.220
NORDESTE	ALAGOAS	323.819	353.525	206.541	142.193
	BAHIA	2.483.028	3.395.462	4.558.702	3.437.429
	CEARÁ	435.583	448.531	366.377	265.252
	MARANHÃO	981.685	823.964	586.137	493.480
	PARAÍBA	568.995	610.574	479.849	407.916
	PERNAMBUCO	1.001.139	1.331.306	1.249.026	1.021.185
	PIAUÍ	678.807	643.846	470.426	729.205
	RIO GRANDE DO NORTE	232.885	275.554	232.174	260.621
NORTE	SERGIPE	252.641	252.343	224.601	290.117
	ACRE	77.443	79.347	90.681	100.326
	AMAZONAS	64.272	88.318	107.812	85.443
	PARÁ	789.911	616.570	554.460	480.666
	RONDÔNIA	351.841	536.185	503.728	359.166
	RORAIMA	100.985	122.026	210.877	206.205
SUDESTE	TOCANTINS	736.355	747.026	-	771.853
	ESPIRITO SANTO	544.660	1.067.150	985.117	747.111
	MINAS GERAIS	5.815.705	9.497.111	7.918.632	7.470.965
	RIO DE JANEIRO	5.026.588	6.072.654	5.642.582	5.017.252
SUL	SÃO PAULO	8.203.409	11.276.624	9.921.477	9.787.139
	PARANÁ	2.221.528	3.033.131	2.284.944	1.762.011
	RIO GRANDE DO SUL	882.360	1.209.529	1.171.151	1.019.114
	SANTA CATARINA	2.897.510	3.701.907	3.961.597	2.928.940
Total Destino		40.229.620	52.395.169	47.605.090	42.549.563

Fonte: Confederação Nacional do Transporte

Em relação ao transporte interestadual, entre os países da América Latina, o Brasil é o principal destino de usuários que utilizam o transporte rodoviário, enquanto ocupa o terceiro lugar no que diz respeito aos embarques internacionais realizados, conforme demonstrados nas duas tabelas abaixo:

Tabela 3 - Quantidade de passageiros transportados por país de destino em linhas interestaduais (superior 75 km) - 2016

Posição	País	Passageiros
1	Brasil	115.246
2	Bolívia	18.112
3	Uruguai	13.307
4	Argentina	6.762
5	Venezuela	2.222
TOTAL		155.649

Tabela 4 - Quantidade de passageiros transportados por país de origem em linhas interestaduais (superior 75 km) - 2016

Posição	País	Passageiros
1	Argentina	18.705
2	Uruguai	16.637
3	Brasil	16.111
4	Bolívia	9.523
5	Chile	2.509
TOTAL		63.485

Fonte: Confederação Nacional do Transporte

2.3 A Estação Rodoviária de Porto Alegre

A Estação Rodoviária de Porto Alegre, inaugurada em 28 de junho de 1970, é um equipamento urbano de grande importância para milhares de pessoas.

Da Estação Rodoviária partem ônibus com rotas intermunicipais, interestaduais e internacionais, com funcionamento 24 horas por dia, ao longo de todo o ano. A Estação Rodoviária está instalada em um terreno de 32.000 m², com área construída de, aproximadamente, 16.700 m², distribuídos em um prédio principal com dois pavimentos e quatro edificações externas que abrigam as demais infraestruturas.

2.3.1 Localização

A Estação Rodoviária está localizada no Largo Vespasiano Júlio Veppo, 70, na região central do município de Porto Alegre/RS. Os usuários também podem acessar o Terminal Rodoviário através da Linha 1 do Metrô, na estação “Rodoviária”.

Figura 3 - Localização da Estação Rodoviária



Fonte: Prefeitura de Porto Alegre/RS

Junto ao alinhamento da entrada principal da Rodoviária está disponibilizado o serviço de táxi. O ponto ocupa praticamente toda a frente da edificação, com quatro faixas da via no Largo Vespasiano Júlio Veppo.

A operação deste serviço é de responsabilidade da EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação, a qual mantém um posto com funcionários no local.

2.3.2 Estrutura Operacional

A Estação Rodoviária tem seu funcionamento durante as 24 horas do dia e conta com cerca de 30 guichês para venda de passagens 24 horas, um guichê para informações de documentos ou informações de linhas de ônibus, banheiros, farmácia 24h entre outros serviços.

A Estação vende passagens de ônibus das viações Santo Anjo, Eucatur, Penha, Kaissara, Catarinense, Ouro e Prata, Brasil Sul, Real Expresso, Nova Integração, JBL, Princesa do Norte, Pluma e Unesul e atende a diversos destinos nacionais como Florianópolis, Curitiba, Balneário Camboriú, São Paulo, Brasília, Rio de Janeiro, Joinville, além de também possuir rota internacional. É a única existente no Município

exclusivamente destinada ao serviço público de transporte rodoviário intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros e encomendas, com autorização para operação de viagens que partem de Porto Alegre, ou para as que a ela se dirigem. Fora dimensionada para atender às necessidades do Estado, assim como também as demandas de chegada de outras regiões do país.

Entre os serviços à disposição na Estação existe também o de encomendas com a possibilidade de coleta a domicílio. Este serviço é um dos mais requisitados, uma vez que a garantia de segurança e agilidade na entrega das encomendas são aspectos positivos percebidos pelos usuários.

A partir da estação Rodoviária de Porto Alegre, partem ônibus com destinos nacionais e internacionais. Contudo, a movimentação de passageiros vem diminuindo ao longo dos últimos anos à uma taxa média de 7% ao ano, em função da crise econômica nacional, conforme demonstrado na tabela abaixo. Vale destacar que cerca de 6% do total de passageiros embarcados na Estação fazem viagens interestaduais, enquanto a grande maioria realiza viagens intermunicipais.

Tabela 5 – Movimentação de passageiros intermunicipais na Estação Rodoviária de Porto Alegre

Período	Passageiros
2014	5.856.500
2015	5.486.515
2016	4.827.538
2017	4.583.046
2018	4.440.839

Fonte: Elaboração Consórcio.

3 Benchmarking

O transporte rodoviário de passageiros é um importante setor para a integração e desenvolvimento da economia nacional. Tendo em vista seu grau de importância, o transporte rodoviário por ônibus ainda é hoje a principal modalidade de movimentação coletiva de passageiros no território nacional.

O aumento da competitividade intermodal e a expansão do transporte alternativo faz com que as estações rodoviárias, bem como as empresas operadoras busquem maior eficiência na execução do serviço.

Sendo assim, para fins de comparação com as estações rodoviárias de referência escolhidas, seguem abaixo dados geográficos e estatísticos rápidos sobre a região metropolitana de Porto Alegre.

Figura 4 – Dados geográficos e estatísticos da Região Metropolitana de Porto Alegre



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

3.1 Concessão de Terminais Rodoviários no Brasil

Os terminais rodoviários de passageiros, geralmente, localizam-se próximos às regiões centrais das cidades, facilitando assim o acesso dos passageiros, tanto para sair da cidade de origem quanto para chegar ao seu destino.

As rodoviárias devem oferecer um mínimo de conforto aos passageiros que aguardam a partida dos veículos, como área de estacionamento, bares, restaurantes, sanitários, entre outros. A seguir são apresentados alguns exemplos dos principais terminais rodoviários no Brasil.

O exemplo do Rio de Janeiro

A Rodoviária Novo Rio foi construída em 1965 pelo Governador Carlos Lacerda. Estrategicamente localizada próxima ao Centro e às principais vias de entrada e saída da cidade.

O terminal hoje é considerado o 2º maior terminal rodoviário em movimentação de passageiros da América do Sul. Considerado fundamental para os deslocamentos da população e dos turistas, em função da sua posição central estratégica (próxima aos principais acessos às rodovias) está integrada com o VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, permitindo conexão direta ao Aeroporto Santos Dumont. O Terminal possui 1.500 profissionais envolvidos nos setores de comércio, operações, administração e empresas de ônibus.

Atualmente, circulam pela rodoviária, em dias normais, cerca de 50.000 pessoas e, em feriados e datas comemorativas, este número pode chegar até 80.000 por dia. No terminal, operam 43 empresas de ônibus, com 51 bilheterias de vendas de passagens, 219 linhas - 48 linhas intermunicipais, 165 linhas interestaduais e seis linhas internacionais para quatro países. Recebe, por mês, 1.100.000 passageiros.

A Concessionária Novo Rio, grupo da iniciativa privada, passou a gerir, sob regime de concessão estadual onerosa (através da Companhia de Desenvolvimento de Terminais Rodoviários – CODERTE) os principais terminais rodoviários do Estado do Rio de Janeiro: a Rodoviária Novo Rio, a Rodoviária Roberto Silveira (Niterói) e a Rodoviária Nilton Barbosa (Angra dos Reis) desde 1990. Até hoje, foram implementadas inúmeras melhorias na infraestrutura das instalações, na ampliação de serviços e no atendimento ao cliente nas rodoviárias concedidas. Destaque para a revitalização e modernização da Novo Rio, o 2º maior terminal rodoviário em movimentação de passageiros da América do Sul. Considerada fundamental para os deslocamentos da população e dos turistas, em função da sua posição central estratégica (próxima aos principais acessos às rodovias) está integrada com o VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, permitindo conexão direta ao Aeroporto Santos Dumont.

As melhorias na Rodoviária Novo Rio tornaram as instalações mais modernas, confortáveis e seguras. Entre as principais mudanças estão: instalação de portas automáticas nos acessos à área externa, construção de duas praças de alimentação, sistema de ar condicionado, implantação dos elevadores panorâmicos e de projeto de acessibilidade (certificado com Selo Ouro pela Secretaria Municipal de Assistência à Pessoa com Deficiência), ampliação de serviços como casa de câmbio e agência bancária, reforma completa dos sanitários, TVs de plasma com informações de embarques e desembarques, novo CCO (Centro de Controle Operacional) equipado com 53 câmeras que monitoram 24h todas as instalações, a comunicação trilingue entre outras melhorias que puderam ser conferidas por 1,6 milhão de turistas que utilizaram a rodoviária durante a Copa do Mundo 2014.

O exemplo de São Paulo

A Socicam junto ao consórcio Termini administra o terminal rodoviário Tietê em São Paulo desde 1989. Em 2002, o terminal recebeu uma revitalização que modificou a estrutura dos balcões de check-in, que passaram a ter estrutura similar aos balcões de check-in dos aeroportos.

É considerado o maior terminal rodoviário do país por possuir uma movimentação média diária de 90 mil usuários².

Foi aperfeiçoado o aparato de segurança mediante a instalação de um Circuito Fechado de Televisão (CFTV) totalmente digital. Este sistema permite o monitoramento completo das dependências e entorno do Terminal Rodoviário Tietê.

Na área de embarque, para viagens de longa distância, foi adicionado ao sistema de informações de desembarque diversos displays eletrônicos que informam as próximas partidas em cada plataforma. Além disso um painel eletrônico e cinco totens de autoatendimento mostram as últimas chegadas. Nesse setor, também foi instalado um serviço de check-in antecipado de bagagens, que reduziu consideravelmente o tempo de embarque nas viagens para as Regiões Norte, Nordeste e para o Norte de Minas Gerais, de 40 minutos à 01 hora para cerca de 20 a 30 minutos.

O Terminal Rodoviário Tietê possui 89 plataformas (72 de embarque e 17 de desembarque), 300 linhas de ônibus, aproximadamente 3 mil veículos partindo e chegando de cerca de 1.033 cidades, 21 estados brasileiros e de 5 países do Cone Sul. Cerca de 295 funcionários trabalham em diferentes turnos, envolvidos diretamente no trabalho de administração, operação, manutenção, limpeza e segurança. Possui 120.000 m² de área total sendo 54.480 m² de área construída, com total acessibilidade e aberto 24 horas ao público. A comercialização de passagens é feita através de mais de 120 bilheterias das mais de 60 empresas rodoviárias, além disso o terminal possui estabelecimentos comerciais e praças de alimentação para atendimento dos usuários.

3.2 Concessões de Terminais Rodoviários no mundo

O terminal rodoviário de Puerto Montt está situado no sul do Chile, e é operado e administrado pela Socicam desde 2009. Possui 34.000 m² de área construída, circulação média de 40 mil pessoas por dia, gerando aproximadamente 1.400 partidas³. Esta concessão será extinta somente em 2051, resultando num período de 42 anos. O terminal também oferece um centro comercial com capacidade para 85 lojas, quiosques e um supermercado, além de um hotel da cadeia Ibis.

Na Argentina, o terminal rodoviário de Buenos Aires, Terminal de Retiro, é administrado por uma empresa privada e, atualmente, detém 75 plataformas, que em alta temporada chegam a movimentar 2.000 ônibus por dia que resultam em mais de 40.000 pessoas circulando diariamente⁴. A organização do terminal se encontra disposta em 3 níveis. O primeiro nível é a entrada do terminal, no segundo nível estão as plataformas de partida e chegada de ônibus, confeitarias e lojas, e no terceiro nível encontram-se as bilheterias das empresas de transporte. O terminal possui um serviço de emergência médica 24

² Terminal Rodoviário Tietê

³ Terminal de Buses Puerto Montt

⁴ Terminal de Ônibus de Retiro

horas, um setor de encomendas, um estacionamento próximo à área de espera coletiva, um banco, diversos pontos de vendas e uma mesa de informações.

No Uruguai, o terminal rodoviário Tres Cruces localizado em Montevideo é operado pela concessionária MTOP, e o prazo desta concessão expira em 2024. Tem capacidade para movimentar 2.400 chegadas e partidas diariamente, porém ultimamente movimentou cerca de 1.200 chegadas e partidas⁵. No terminal encontram-se operantes 42 empresas de transporte de passageiros e de encomendas.

⁵ Jornal Infonegocios

4 Matriz de Riscos

O presente capítulo tem por objetivo identificar os principais riscos aos quais a Empresa e o Poder Concedente estarão expostos ao longo da operação da Estação Rodoviária. A partir da identificação de tais riscos, são sugeridas possíveis medidas mitigadoras e a alocação de responsabilidade correspondente à sua materialização, considerando o regime de concessão comum.

4.1 Análise de Risco

A Matriz de Risco servirá de base para a definição de algumas cláusulas contratuais da relação existente entre as Partes, por meio da análise e mitigação das possíveis situações caracterizadoras da prestação dos serviços.

Não obstante, a seguir apresentamos a Matriz de Risco do Projeto, elaborada de acordo os seguintes blocos de riscos distintos:

- I. Riscos de Licitação (Tabela 6);
- II. Riscos dos Projetos de Engenharia (Tabela 7);
- III. Riscos de Construção (Tabela 8);
- IV. Riscos na Fase de Operação (Tabela 9);
- V. Riscos Econômico-financeiros (Tabela 10);
- IV. Riscos Institucionais (Tabela 11); e
- VII. Riscos Ambientais e Sociais (Tabela 12).

Tabela 6 – Riscos da licitação

I – RISCOS DA LICITAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIAS	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
I. 1	Licitação deserta	Condições restritivas de participação e de habilitação.	Custos de reelaboração e republicação do Edital.	Poder Concedente	Condições de participação abertas, com possibilidade de participação de empresas nacionais e estrangeiras, bem como de entidades fechadas ou abertas de previdência complementar, instituições financeiras, fundos de investimentos e as empresas com atividade de investidoras financeiras, isoladamente ou em consórcio, e atendam às condições de habilitação.
					Razoabilidade nas exigências de habilitação e, em especial, na exigência dos atestados de experiência em empreendimentos semelhantes, bem como nas regras de somatório destes atestados.
					Previsão de investimentos adequados cuja execução poderá ser amortizada durante o prazo da concessão.
		Inviabilidade financeira da concessão	Impossibilidade de formulação de propostas econômicas exequíveis.	Poder Concedente	Previsão de investimentos adequados cuja execução poderá ser amortizada durante o prazo da concessão.
		Dificuldades de financiamento do empreendimento	Impossibilidade de execução dos investimentos previstos no contrato.	Concessionário	Alocação razoável de obrigações à concessionária, que poderão ser custeadas e financiadas em condições de mercado;
					A não obtenção de financiamento por culpa do particular ensejará sua responsabilização nos termos do contrato.

I – RISCOS DA LICITAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIAS	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		Agressividade na transferência de riscos.	Custos de reelaboração e republicação do Edital. Inexequibilidade do Contrato e necessidades de aditivos contratuais.	Poder Concedente	Divisão razoável dos riscos, aliada à garantia do equilíbrio econômico da Concessão nos casos em que o fator de risco não poder ser manejado pela Concessionária (ex. força maior, circunstâncias imprevisíveis etc).
I. 2	Seleção de propostas aventureiras e inexequíveis.	Realização de propostas irresponsáveis ou irrealistas	Inexequibilidade do Contrato.	Poder Concedente	<p>Exigência de garantia da proposta.</p> <p>Execução das garantias de execução do contrato em caso de inadimplemento da concessão</p> <p>Exigência de declaração da proponente de que suportará is custos necessários à execução de todas as obrigações da concessão.</p> <p>Previsão contratual de aplicação de multas para o caso de inexecução de obrigações assumidas.</p> <p>Especificação dos casos de reequilíbrio, atribuindo-se ao particular os riscos provenientes de sua proposta.</p>

I – RISCOS DA LICITAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIAS	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
					<p>Decretação de intervenção nas hipóteses em que os inadimplementos do contrato coloquem os bens da concessão em risco ou que frustrem o atendimento às finalidades da Concessão.</p> <p>Decretação de caducidade da concessão na hipótese de inadimplementos da concessionária.</p>
		Plano de negócios inexecutável	Inexequibilidade do Contrato	Concessionário	Exigência de apresentação de Plano de Negócios, não vinculante ao Poder Concedente, como condição de assinatura do contrato, que deverá observar condições mínimas previstas no Anexo 10 do Edital.
I.3	Risco de paralisação do certame por decisão judicial ou administrativa.	Condições restritivas à participação, de julgamento ou equívocos na condução do procedimento licitatório.	Suspensão do certame.	Poder Concedente	<p>Exigências de habilitação adstritas às previstas em lei ou já utilizadas e aprovadas anteriormente pelos órgãos de controle.</p> <p>Julgamento objetivo, da proposta econômica, com base na maior outorga.</p> <p>Descrição objetiva do procedimento da licitação.</p>

Tabela 7 – Riscos dos projetos de engenharia

II – RISCOS DOS PROJETOS DE ENGENHARIA					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
II.1	Erros de projeto de engenharia.	Erros nos elementos do projeto básico apresentados pelo Poder Concedente.	<ul style="list-style-type: none"> • Erro na orçamentação por parte dos licitantes. • Retrabalho na elaboração dos projetos. • Aumento dos custos de implantação. • Atraso na conclusão da implantação. • Maiores dificuldades na elaboração do projeto da Concessão. 	Concessionário	<p>Realização de consulta pública.</p> <p>Os elementos de projeto básico disponibilizados na licitação são meramente referenciais, sendo obrigação da concessionária verificar, no momento de elaboração de sua proposta, todos os dados e informações contemplados neste documento.</p>
		Erros nos projetos da Concessão elaborados pela Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> • Custos para a reelaboração dos projetos de engenharia. • Atraso na conclusão da implantação. 	Concessionária	<p>Previsão de que a Concessionária é responsável pelo desenvolvimento dos projetos de engenharia (básico e executivo), incumbindo-lhe arcar com os custos e atrasos decorrentes de equívocos nestes últimos.</p> <p>Previsão de avaliação dos projetos de engenharia pelo Poder Concedente, sem que isso afaste a responsabilidade da Concessionária por estes últimos.</p>

II – RISCOS DOS PROJETOS DE ENGENHARIA

	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
					A Concessionária assume os riscos decorrentes dos projetos de engenharia elaborados.
		Mudanças de projeto de engenharia a pedido do Poder Concedente.	<ul style="list-style-type: none"> • Custos de reelaboração dos projetos de engenharia das obras de melhoria da estação rodoviária. • Atraso no início da operação. 	Poder Concedente	O Poder Concedente suportará os custos decorrentes de solicitações de alterações dos projetos de engenharia que não decorram de inadequações, imperícia, erro ou qualquer outra conduta imputável à Concessionária.
		Mudanças de projeto a pedido ou por culpa da Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento dos custos de implantação. • Atraso na conclusão da implantação. 	Concessionária	Concessionária responde por erros ou omissões do projeto de engenharia, assim como pelas alterações e custos decorrentes destes equívocos.

Tabela 8 – Riscos de construção

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
III.1	Acidentes, danos ou transtornos a terceiros e violações à segurança dos trabalhadores.	Falha humana, inadequação de equipamentos ou técnicas utilizadas.	<ul style="list-style-type: none"> • Pagamento de indenizações. • Custos de correção operacional dos equipamentos e técnicas empregados. • Atraso e aumento dos custos da implantação. 	Concessionária	Concessionária conserva responsabilidade objetiva por danos decorrentes de falhas de seus empregados e terceiros por ela contratados.
					Concessionária deve assegurar a observância de todas as regras trabalhistas, inclusive quanto a segurança no trabalho.
					Concessionária conserva responsabilidade pelos riscos inerentes à execução das obras, incluindo os relacionados à segurança no local de sua realização.
					Concessionária responde, objetivamente, pelos custos de natureza acidentária relacionados à obra, devendo manter o Poder Concedente indene quanto a estes últimos.
					Poder Concedente fiscaliza a implantação, sem que a fiscalização reduza a responsabilidade da Concessionária.
					Previsão de seguros obrigatórios para a mitigação do risco associado aos possíveis danos decorrentes de terceiros.
					Previsão de obrigatoriedade de observância das normas técnicas durante a execução do contrato.
III.2.	Atraso no cumprimento dos	Ineficiência na execução das obras.	<ul style="list-style-type: none"> • Descumprimento do cronograma. 	Concessionária	Concessionária responde pelos custos decorrentes do descumprimento dos cronogramas de implantação e por ineficiências na execução do Contrato.

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
	cronogramas e prazos das obras.		<ul style="list-style-type: none"> Atraso e aumento dos custos da implantação. Atraso no início da operação e recebimento de receita. 		<p>Previsão de sanções contratuais para o descumprimento culposo dos prazos das obras.</p> <p>Requisitos de habilitação exigem a demonstração de experiência anterior em empreendimentos semelhantes.</p> <p>Fiscalização das obras pelo Poder Concedente, que não exime a Concessionária de suas responsabilidades quanto à execução eficiente do empreendimento.</p> <p>Possibilidade de execução da garantia de execução do Contrato na hipótese de inexecução contratual.</p> <p>Descumprimentos de prazos e cronogramas pela Concessionária oriundos de atrasos do Poder Concedente não lhe serão imputados.</p>
		Interferências em estruturas de outros serviços públicos, tais como, mas sem se limitar a, fibra ótica, dutos de água pluvial, canal de esgoto, dutos de gases, dutos de petróleo, dutos de energia.	<ul style="list-style-type: none"> Custos adicionais. Atraso na conclusão das obras. 	Concessionária	Os custos e atrasos decorrentes da interferências de estruturas de outros serviços públicos deverão ser suportados pela Concessionária.

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		Interferências em eventuais sítios de valor histórico, cultural ou arqueológicos.	<ul style="list-style-type: none"> • Custos de compatibilização do modelo de negócios da concessinária para o estação rodoviária com sítios arqueológicos. • Interlocução com os órgãos competentes. • Atraso e aumento dos custos da implantação. • Atraso no início da operação e recebimento de receitas 	Poder Concedente	Os custos e atrasos decorrentes da interferências de obras em eventuais sítios de valor histórico, cultural ou arqueológico.

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		Impactos decorrentes do atendimento de condicionantes adicionais exigidas pelos órgãos ambientais competentes para a emissão de autorização ou licença.	<ul style="list-style-type: none"> Realização de investimentos imprevistos para viabilização das obras. Atraso e aumento dos custos. Atraso no início da operação e recebimento de receitas 	Concessionária	Na hipótese da exigência, pelo órgão competente, de quantitativos ou qualitativos suplementares para a emissão de autorização ou de licença, a Concessionária deverá cumpri-las, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.
III.2 (cont)	Atraso no cumprimento dos cronogramas e prazos (cont.)	Erro na execução das obras da estação rodoviária.	<ul style="list-style-type: none"> Refazimento dos trabalhos. Atraso no cronograma. Aumento dos custos. Insegurança das estruturas. Atraso no início da operação e recebimento de receitas 	Concessionária	Concessionária é responsável pelas melhorias na estação rodoviária, assim como pelos custos e atrasos decorrentes de erros cometidos em sua execução.
					Obrigatoriedade de Seguros de Riscos de Engenharia.
					Em caso de risco para os bens da concessão e para o atendimento das finalidades da concessão, o Poder concedente poderá decretar a intervenção.

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		Caso Fortuito e Força Maior.	<ul style="list-style-type: none"> Atraso nas obras. Acionamento dos seguros obrigatórios. 	Compartilhado	<p>Concessionária assume os riscos de força maior ou caso fortuito se, ao tempo de sua ocorrência, corresponder a um risco segurável no Brasil ao tempo de contratação do plano de seguros obrigatórios, até o limite de valor determinado no Contrato, independentemente de a Concessionária ter contratado tais seguros.</p> <p>Na ocorrência de caso fortuito ou força maior cujas consequências não sejam cobertas pelo valor segurado ou correspondam a eventos não seguráveis no Brasil à época da contratação do plano de seguros obrigatórios, cabe a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária.</p>
		Atraso no licenciamento ambiental e na emissão de alvarás e autorizações relativas destinadas às melhorias da estação rodoviária.	<ul style="list-style-type: none"> Atraso do cronograma implantação. Atraso no início da operação e recebimento de receitas 	Compartilhado	<p>Poder Concedente deverá assegurar a devolução de prazo à Concessionária para a conclusão das obrigações que restarem prejudicadas, bem como a recomposição do equilíbrio contratual.</p> <p>O Poder Concedente deverá reequilibrar o Contrato em razão de desequilíbrios originados na demora da análise e aprovação, assim como pela recusa imotivada, de licenças e autorizações solicitadas, desde que se comprove que a Concessionária cumpriu suas obrigações de modo diligente.</p> <p>Concessionária é responsável pelos atrasos oriundos do não cumprimento das exigências dos órgãos competentes ou pela não obtenção, por sua culpa, das licenças ou autorizações necessárias às melhorias da estação rodoviária, bem como de atividades alternativas, complementares e de projetos associados.</p>

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
III.2	Atraso no cumprimento dos cronogramas e prazos (cont.).	Atrasos nas aprovações dos cronogramas, projetos de engenharia e planos de negócios elaborados pela Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> Impossibilidade de execução dos projetos de engenharia ou de projetos associados. Atrasos e aumento de custos. Atraso no início da operação e recebimento de receitas. 	Poder Concedente	<p>Definição de prazos máximos para que o Poder Concedente se manifeste acerca dos projetos de engenharia, sob pena de presunção de aprovação destes últimos.</p> <p>Previsão de que a Concessionária não suportará os custos e penalidades decorrentes de atrasos fundados em inércia ou atraso do Poder Concedente, assegurando-se o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro caso esta hipótese se concretize.</p>
		Interferência e alterações solicitadas pelo Poder Concedente.	<ul style="list-style-type: none"> Realização de investimentos imprevistos. Atraso e aumento de custos. Atraso no início das obras, com o respectivo aumento de custos. Necessidade de obtenção de recursos em mercado. 	Poder Concedente	Mecanismos contratuais de limitação de interferências unilaterais do Poder Concedente, com previsão de recomposição em favor da Concessionária para neutralizar os efeitos das alterações eventualmente impostas.

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		Atraso, pela Concessionária, na execução das obras civis de sua responsabilidade por má gestão das obras.	<ul style="list-style-type: none"> Inexequibilidade do Contrato. Atraso e aumento de custos para melhoramentos e implantação da infraestrutura. 	Concessionária	<p>Previsão de penalidades e multas pelos atrasos</p> <hr/> <p>Possibilidade de decretação de caducidade pelo Poder Concedente.</p> <hr/> <p>Previsão de execução de garantia de execução do Contrato.</p>

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO

	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		Realização de greve e outras manifestações do setor de construção.	<ul style="list-style-type: none"> • Atraso e aumento de custos para melhoramentos e implantação da infraestrutura. • Atraso no cronograma. • Realização de negociações coletivas com entidades sindicais. • Atrasos no cronograma. • Impacto na remuneração da Concessionária. 	Concessionária	Concessionária deverá suportar todos os custos decorrentes da realização de greves por seus funcionários.
		Roubos ou furtos nos locais de obra		Concessionária	Previsão de seguro patrimonial.

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		ou canteiros de obra.	<ul style="list-style-type: none"> • Custos adicionais. • Queda no número de usuários. 		Obrigaçao da Concessionária de assegurar a segurança patrimonial da Estação Rodoviária
III.3	Atraso na aceitação ou não aceitação das obras de responsabilidade da Concessionária.	Atraso, pelo Poder Concedente, nos procedimentos de aceite total ou parcial das obras pelo Poder Concedente	<ul style="list-style-type: none"> • Atraso no início da exploração econômica nas áreas da estação rodoviária 	Poder Concedente	A Concessionária não suportará os impactos econômico-financeiros decorrentes deste atraso.
III.4	Problemas construtivos.	Uso de material inadequado ou má qualidade..	<ul style="list-style-type: none"> • Depreciação acelerada. 	Concessionária	O Anexo 3 da Minuta de Contrato estabelece os qualitativos e quantitativos a serem obrigatoriamente observados pela Concessionária na execução das obras.

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO				
RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		<ul style="list-style-type: none"> • Necessidade de reconstrução. • Riscos para as obras. • Custo de conservação. • Aumento de custos. • Necessidade de reconstrução. • Atrasos no cronograma. • Aumento de custos. 		Aplicação de Penalidades em caso de descumprimento contratual
	Erros na execução das obras.	<ul style="list-style-type: none"> • Necessidade de reconstrução. • Atrasos no cronograma. • Aumento de custos. 	Concessionária	A Concessionária é responsável pela execução das obras previstas no objeto do contrato e pelos custos decorrentes de erros em sua execução.
	Não atendimento, pela Concessionária,	<ul style="list-style-type: none"> • Atrasos no cronograma. 	Concessionária	Previsão da obrigação de a concessioária observar a regulamentação vigente que incida sobre as obras a serem executadas na estação rodoviária.

III – RISCOS DE CONSTRUÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		das normas de construção da estação rodoviária.	<ul style="list-style-type: none"> Impacto na remuneração da Concessionária Irregularidade na estrutura da rodoviária 		<p>A concessionária é obrigada a observar as normas técnicas incidentes sobre a construção da estação rodoviária, sob pena de reexecução das obras.</p> <p>Possibilidade de decretação de intervenção na concessão.</p>
III.5	Aumento de Custos de Capital na execução dos investimentos na estação rodoviária	Não obtenção, pela Concessionária, dos recursos próprios, de seus acionistas ou dos contratos de financiamento necessários para execução dos investimentos necessários.	<ul style="list-style-type: none"> Atraso no início das obras, com o respectivo aumento de custos. Necessidade de obtenção de recursos em mercado. Inexequibilidade do Contrato. 	Concessionária	<p>Responsabilidade da Concessionária em obter o financiamento necessário às obras de manutenção, melhoramentos e ampliação da estação rodoviária.</p> <p>Possibilidade de execução da garantia de cumprimento do Contrato na hipótese de inexecução contratual.</p> <p>Exigências de comprovações de qualificação econômica no momento da licitação.</p>

Tabela 9 – Riscos na fase de operação

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
IV.1	Atraso no início da operação.	Atraso nas obras.	<ul style="list-style-type: none"> Impacto na remuneração da Concessionária. Aumento dos custos de operação. 		Ver item III.2, acima.
		Atraso na obtenção de autorizações e licenças necessárias à operação da estação rodoviária.	<ul style="list-style-type: none"> Impossibilidade de início da operação, com o respectivo incremento dos custos para a sua realização. <p>Impacto na remuneração da Concessionária.</p>	Compartilhado	<p>A Concessionária não suportará os impactos econômico-financeiros decorrentes de atrasos ou recusas injustificadas no deferimento, sendo-lhe assegurada a devolução de prazo para a execução das obrigações que eventualmente restarem prejudicadas e o direito a recomposição contratual.</p> <p>A Concessionária será responsável pelos atrasos oriundos do não cumprimento das exigências dos órgãos competentes ou pela não obtenção, por sua culpa, das licenças ou autorizações necessárias às obras, bem como de atividades alternativas, complementares e de projetos associados.</p>

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		Suspensão das obras em virtude de ato do Poder Concedente.	<ul style="list-style-type: none"> Aumento nos custos. Impossibilidade de início da operação dos trechos duplicados, com o respectivo incremento dos custos para a sua realização. Impacto na remuneração da Concessionária. 	Poder Concedente	O Poder Concedente suportará os impactos econômico-financeiros de sua ordem de suspensão das obras.
IV. 2	Insatisfação em relação aos serviços prestados pela Concessionária.	Serviços de má qualidade prestados pela Concessionária..	<ul style="list-style-type: none"> Aumento dos custos de operação. Necessidade de novos investimentos para o atendimento dos parâmetros de desempenho. Queda do número de usuários. 	Concessionária	Previsão contratual de sistema de avaliação de desempenho
					Concessionária é responsável pela realização de investimentos para atender aos indicadores de desempenho.
					Previsão de canais de comunicação do Usuário com a Concessionária e Poder Concedente, em que aqueles poderão reportar inadequações nos serviços prestados

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO	
	Reincidência em índices baixos de desempenho.	<ul style="list-style-type: none"> Aumento dos custos de operação. Necessidade de novos investimentos para melhoria dos serviços. 	Concessionária	<p>Possibilidade de decretação de intervenção na concessão.</p> <p>Concessionária é responsável pela realização de investimentos para atender aos indicadores de desempenho.</p> <p>Possibilidade de decretação da caducidade da concessão</p> <p>Incidência de penalidades específicas</p>	
	Uso de estruturas e material com qualidade inferior ao esperado para o Projeto.	<ul style="list-style-type: none"> Investimentos adicionais para readequação das estruturas da estação rodoviária. Não atendimento aos indicadores de desempenho. 	Concessionária	<p>Obrigação de atendimento das condições mínimas de qualidade previstas nos anexos do Contrato, assim como para a aquisição de outros bens.</p> <p>Aplicação de penalidades para serviços prestados aquém do mínimo.</p> <p>Intervenção do Poder Concedente, caso os bens e estruturas entregues em qualidade inferior enseje situação de risco ou resultem em deficiências graves na prestação dos serviços.</p>	
IV.3	Perecimento ou destruição dos bens da Concessão.	Baixa qualidade dos bens.	<ul style="list-style-type: none"> Investimentos adicionais para a manutenção corretiva e preventiva dos bens, mantendo-os 	Concessionária	Concessionária conserva a responsabilidade integral pelos bens da Concessão, devendo adquiri-los conforme as especificações do Contrato e, quando cabível, substituí-los ou repará-los, corretiva e preventivamente.

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
			<p>em conformidade com os níveis de qualidade determinados no Contrato.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de novos bens. 		<p>Padrões de qualidade mínimos exigidos para os bens da concessão.</p> <p>Obrigações de os bens da concessão reverterem ao poder concedente com determinado padrão de qualidade e prazo de vida útil.</p>
		Conflitos relativos à multidão ou aglomeração de pessoas.	<ul style="list-style-type: none"> • Investimentos adicionais para a manutenção corretiva e preventiva dos bens da Concessão. 	Concessionária	<p>Concessionária é responsável pelos custos decorrentes do reparo ou prevenção de danos causados por manifestações sociais e/ou protestos nas imediações dos bens da Concessão.</p> <p>Previsão de seguros obrigatórios contra danos patrimoniais e operacionais ensejados por aglomerações de pessoas e multidão.</p>
		Má utilização pelos visitantes da estação rodoviária	<ul style="list-style-type: none"> • Investimentos adicionais para a manutenção corretiva e preventiva dos bens da Concessão. 	Concessionária	<p>Concessionária conserva responsabilidade pela segurança e integridade dos bens da Concessão, assim como pelos custos decorrentes de danos a estes ativos.</p> <p>Obrigações da Concessionária de instruir os usuários a respeito do uso das utilidades da estação rodoviária.</p> <p>Previsão de seguros obrigatórios para a mitigação dos custos provenientes de danos aos bens da Concessão.</p>

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		Danos, furtos, roubos ou perda dos bens da Concessão.	<ul style="list-style-type: none"> • Custos adicionais. 	Concessionária	<p>A Concessionária deverá assegurar a segurança patrimonial na Estação Rodoviária</p> <hr/> <p>Previsão de contratação de seguros patrimoniais.</p>
		Danos ensejados por acidentes com veículos de operadores de linhas de transporte de passageiros.	<ul style="list-style-type: none"> • Custos adicionais 	Concessionária	A Concessionária deverá garantir a segurança da operação destes veículos, suportando os custos decorrentes de acidentes que decorram de imperícia, imperícia de seus funcionários ou de falhas em sua sinalização.
		Vícios nos Bens da Concessão não constatados na assinatura do Termo de Transferência da Concessão	<ul style="list-style-type: none"> • Custos adicionais 	Concessionária	A Concessionária deverá realizar análise nos bens da estação rodoviária e indicar seu estado no momento da assinatura do Termo de Transferência da Concessão, assumindo os riscos decorrentes de vícios não constatados.
IV.4	Insegurança dos usuários da estação rodoviária.	Insegurança de equipamentos e instalações da estação rodoviária.	<ul style="list-style-type: none"> • Indenizações por acidentes ou danos a terceiros. • Restrições na operação. 	Concessionária	A Concessionária é obrigada assegurar a segurança dos usuários e operadores de transporte enquanto no uso da Estação Rodoviária, assim como de manter os bens utilizados na Concessão em condições adequadas de uso, observando as regras de segurança envolvidas em sua utilização.

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
			<ul style="list-style-type: none"> Sanções dos órgãos competentes. 		A concessionária responderá pelos danos causados a usuários e operadores que tenham sido causados por deficiências em seus equipamentos.
		Falta de treinamento adequado do pessoal da Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilização por acidentes ou danos a terceiros. 	Concessionária	Concessionária é responsável pelo adequado treinamento de seus funcionários, assumindo responsabilidade objetiva por danos causados a terceiros por falhas destes últimos.
		Falta de sinalização adequada para os usuários.	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilização por acidentes ou danos a terceiros 	Concessionária	A concessionária é responsável pela organização do tráfego de veículos e de passageiros, assim como pela sinalização adequada das áreas de circulação, das áreas de risco e das áreas de travessia de vias e de paradas, no interior da Estação Rodoviária.
IV.5	Demanda	Necessidade de investimentos em novas utilidades e serviços para atrair mais visitantes.	<ul style="list-style-type: none"> Aumento dos investimentos 	Concessionária	A concessionária é responsável pela elaboração e alteração, conforme necessidade e mediante aprovação do Concedente, do modelo de negócios do projeto de exploração da estação rodoviária

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		Necessidade de novos investimentos em razão do aumento do número de visitantes além da capacidade para a estação rodoviárias	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento dos investimentos. • 	Concessionária	A Concessionária assume o risco de o projeto desenhado por ela não atender a demanda de visitantes ao longo da concessão.
		Queda da demanda em virtude de inovações tecnológicas no segmento de mobilidade urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Inviabilização da concessão 	Poder Concedente	Em caso de que drástica na demanda, ensejada por nova tecnologia, há previsão de negociação entre poder concedente e concessionária para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
		Liberalidade na cobrança do valor de tarifas, taxas e comissões (estabelecimento de novas isenções / gratuidades)	<ul style="list-style-type: none"> • Diminuição das receitas da Concessionária, 	Compartilhado	<p>A Concessionária suportará os impactos decorrentes de descontos, promoções e outras liberalidades por ela instituídas.</p> <p>O Poder Concedente reequilibrará o contrato no caso de instituição, após a assinatura do contrato, de novas gratuidades – não previstas originalmente.</p>

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
IV.6	Passivos trabalhista e previdenciário.	Poder Concedente ser responsabilizado solidariamente por obrigações trabalhistas ou previdenciárias inadimplidas pela Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> • Custos adicionais com o adimplemento de direitos trabalhistas. 	Concessionária	A Concessionária assume total e exclusiva responsabilidade de natureza trabalhista, previdenciária, fiscal, acidentária, ambiental ou qualquer outra relativa aos seus empregados ou terceiros contratados.
					Obrigação da Concessionária de manter indene o Poder Concedente em relação a eventual responsabilidade solidária relativa a obrigações trabalhistas e previdenciárias.
IV.7	Acessibilidade e as atividades da estação rodoviária.	Ausência de áreas acessíveis a idosos, portadores de deficiência e gestantes.	<ul style="list-style-type: none"> • Ações judiciais movidas por acidentes graves. • Exigências de novos investimentos. • Queda na receita da Concessionária 	Concessionária	A Concessionária deverá prever em sua proposta os investimentos necessários à garantia de acessibilidade na estação rodoviária.
IV.8	Acidentes com os usuários	<ul style="list-style-type: none"> • Má utilização pelos usuários; 	<ul style="list-style-type: none"> • Ações judiciais movidas por acidentes graves. 	Concessionária	A Concessionária deverá assegurar a segurança dos usuários durante o uso da estação rodoviária.,

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
		<ul style="list-style-type: none"> Má sinalização; Imperícia dos funcionários da Estação Rodoviária; Imperícia dos funcionários dos operadores das companhias de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> Queda na receita da Concessionária. 		A concessionária responderá pelos acidentes ocorridos nas dependências da estação rodoviária com os usuários que tenham sido ensejados por má utilização, deficiência em equipamentos, má sinalização, imperícia dos funcionários da CONCESSIONÁRIA ou dos OPERADORES;
IV.9	Acidentes com os Veículos de Operadores	<ul style="list-style-type: none"> Má sinalização; 	<ul style="list-style-type: none"> Ações judiciais movidas por acidentes graves. 	Concessionária	A Concessionária deverá assegurar a segurança dos operadores durante o uso da estação rodoviária.,

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
	de Linhas de Transporte	<ul style="list-style-type: none"> Má organização do tráfego Imperícia dos funcionários da Estação Rodoviária; Imperícia dos funcionários dos operadores das companhias de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> Queda na receita da Concessionária. 		A concessionária responderá pelos acidentes ocorridos nas dependências da estação rodoviária com veículos, desde que as causas sejam de sua responsabilidade.
IV.10.	Atrasos na Liberação na área de desembarque e de passageiros	<ul style="list-style-type: none"> Má gestão; Excesso de demanda; Atrasos de outros operadores. 	<ul style="list-style-type: none"> Insatisfação dos usuários; Ações de regresso cobradas pelos operadores de linhas de transporte; Necessidade de novos investimentos. 	Concessionária	<p>A Concessionária é obrigada a adotar as medidas que estiverem a seu alcance para assegurar a liberação tempestiva das áreas de embarque e desembarque da estação rodoviária.</p> <p>A concessionária é responsável pela observância dos horários de embarque e desembarque definidos para os operadores de linhas de transportes de passageiros.</p> <p>A concessionária suportará penalidades específicas em caso de atraso culposos.</p>

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
IV.11	Intervenções urbanísticas	<ul style="list-style-type: none"> Exigências da Prefeitura de Porto Alegre; Empreendimentos explorados pela Concessionária; Intervenções para ajustes nos acessos dos ônibus à Estação Rodoviária 	<ul style="list-style-type: none"> Novos investimentos Aumento dos custos; 	Compartilhado	<p>O Poder Concedente será responsável pelas intervenções urbanísticas eventualmente exigidas pela Prefeitura de Porto Alegre para a realização de obras relativas à integração da Estação Rodoviária com o sistema público de transporte coletivo municipal e metropolitano..</p> <p>A Concessionária será responsável pelas intervenções urbanísticas no entorno da Estação Rodoviária no caso de estas serem exigidas pela Prefeitura em virtude da operação da estação rodoviária ou das características de empreendimentos acessórios</p>

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
IV.11	Custos de manutenção adicionais.	Erros de projeto de engenharia (básico e/ou executivo);	<ul style="list-style-type: none"> Aumento dos custos. 	Concessionária	<p>Exigência de experiência prévia em projetos semelhantes.</p> <p>Previsão de indicadores de desempenho.</p> <p>Possibilidade de execução da garantia de execução do contrato em caso de inadimplemento das obrigações de manutenção em relação aos bens da concessão;</p> <p>Obrigação de a concessionária assegurar a manutenção dos bens da concessão, ainda que em face de erros nos projetos de engenharia.</p> <p>A Concessionária suportará todos os custos decorrentes de erros nos projetos de engenharia.</p>
		Má qualidade dos bens da concessão	<ul style="list-style-type: none"> Aumento dos custos Aumento do risco dos usuários; Prejuízo à percepção da qualidade dos serviços pelos usuários; 	Concessionária	A concessionária deverá adquirir e gerir os bens da concessão de acordo com os parâmetros de qualidade estabelecidos pelo contrato, sendo de sua exclusiva responsabilidade os custos de manutenção decorrentes da aquisição e implantação de bens com qualidade inferior.
		Defeitos latentes/ocultos da obra.	<ul style="list-style-type: none"> Aumento dos custos. 	Concessionária	A Concessionária é responsável pela execução das obras, conforme os parâmetros previstos em contrato, bem como por todos os custos decorrentes de defeitos nas obras.

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
					O Poder Concedente fiscalizará as obras e as aceitará, sem que isso elida a responsabilidade da Concessionária por sua higidez, qualidade e segurança.
IV.12	Mudanças nos parâmetros de desempenho.	Exigência por parte do Poder Concedente de novos parâmetros de desempenho, não previstos originalmente no Contrato..	<ul style="list-style-type: none"> Impacto na operação. Despesas adicionais. 	Poder Concedente	Direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, salvo se esta mudança decorrer da repactuação contratual realizada no bojo da revisão ordinária do contrato.
IV.13	Obsolência dos Indicadores de desempenho.	Indicadores de desempenho iniciais perdem a eficácia com o transcorrer do tempo, demandando readequação para a manutenção da qualidade dos serviços.	<ul style="list-style-type: none"> Impacto na operação. Despesas adicionais. 	Poder Concedente	Obrigação de reelaboração dos parâmetros de desempenho mediante termo aditivo, assegurado o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nos casos em que esta repatuação não decorrer de revisão ordinária do contrato..

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
IV.14	Impossibilidade e de abertura da Estação Rodoviária	Manifestações de civis/usuários que impeçam o funcionamento da estação rodoviária e a obtenção de receitas.	<ul style="list-style-type: none"> Impacto na operação. Aumento dos custos. 	Poder Concedente	Direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.
IV.15	Greve no setor de operação	Greves e outras manifestações dos funcionários que trabalham na Concessão.	<ul style="list-style-type: none"> Paralisação temporária ou permanente da operação. 	Concessionária	A concessionária é responsável por gerir as relações mantidas com seus empregados e funcionários, inclusive em situações de greve ou outros tipos de manifestação.
IV.16	Operação inadequada da estação rodoviária.	Gestão da estação sem observância dos termos contratuais. Bens da concessão não são conservados adequadamente.	<ul style="list-style-type: none"> Insatisfação dos usuários; Não atingimento dos fins da concessão 	Concessionária	A Concessionária deve prestar os serviços estação rodoviária de acordo com os parâmetros estabelecidos na concessão.
					Possibilidade de decretação da intervenção pelo Poder Concedente

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
IV.17	Indisponibilidade do Sistema de Venda de Passagens para os Usuários	<ul style="list-style-type: none"> Instabilidades nos provedores do site. Falhas operacionais; Falhas do sistema de pagamento. 	<ul style="list-style-type: none"> Insatisfação do Usuário; Queda na receita; 	Concessionária	A concessionária é responsável pela implantação e gestão do sistema de vendas de passagens aos usuários, devendo responder por quaisquer danos decorrentes de falhas operacionais que eventualmente impeçam a aquisição de passagens.
IV.18	Indisponibilidade do Sistema de Vendas para a Unidade de Controle Operacional	<ul style="list-style-type: none"> Instabilidades nos provedores do site. Falhas operacionais; Falhas do sistema de pagamento. 	<ul style="list-style-type: none"> Assimetria nos sistemas de informação do Poder Concedente e do Concessionário. Impossibilitação da fiscalização 	Concessionária	A concessionária é obrigada a manter um sistema informatizado compatível com o sistema das concessionárias de linhas de transporte e com a Unidade de Controle Operacional, permitindo, o acompanhamento online a qualquer tempo das operações. A violação desta obrigação ensejará a incidência de penalidades, que, em casos mais graves, poderá ensejar a caducidade da concessão;.

IV – RISCOS NA FASE DE OPERAÇÃO					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
IV.19	Repasse Intempestivo dos Valores devidos às Operadoras de Transporte pela Venda de Passagens	<ul style="list-style-type: none"> Instabilidade nos provedores do sistema Incompatibilidade entre os sistemas Falhas operacionais; Falhas do sistema de pagamento. 	<ul style="list-style-type: none"> Insatisfação dos operadores Suspensão do direito de vendas., 	Concessionária	<p>A Concessionária é obrigada a realizar o repasse dos valores arrecadados a título de comissões em até 48h;</p> <p>Em caso de atraso superior a 48h no repasse das receitas aos Operadores, a Concessionária terá suspenso seu direito à venda de passagens.</p>
IV.20	Extravio de bagagens e encomendas	<ul style="list-style-type: none"> Acondicionamento inadequado das bagagens e encomendas. Furtos; Envio a destino equivocado; 	<ul style="list-style-type: none"> Insatisfação dos Usuários; Ações judiciais indenizatórias 	Concessionária	A concessionária deverá assegurar aos usuários a segurança e a correta destinação dos bens entregues para transporte, respondendo por inadimplementos nestes serviços.

Tabela 10 – Riscos econômico-financeiros

V – RISCOS ECONÔMICO-FINANCEIROS					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
V.1	Falta de retorno econômico dos investimentos realizados.	Inflação nos preços dos insumos relacionados às obras de melhoramentos e ampliação da infraestrutura da estação rodoviária.	<ul style="list-style-type: none"> Aumento dos custos Necessidade de aportar recursos próprios adicionais ou de obtê-los em mercado para suportar as obrigações assumidas perante fornecedores e para a execução da Concessão. 	Concessionária	Concessionária deverá suportar a variação dos preços dos insumos necessários à execução do contrato.
		Custos excessivos de execução do projeto.	<ul style="list-style-type: none"> Redução do retorno econômico projetado pela Concessionária. 	Concessionária	Particular é responsável pelos custos inerentes à execução do contrato.
			<ul style="list-style-type: none"> Investimentos adicionais para suportar os 	Poder Concedente	Concessionária assume os riscos de força maior ou caso fortuito se, ao tempo de sua ocorrência, corresponder a um risco segurável no Brasil ao tempo de contratação do plano de seguros obrigatórios, até

		Imprevisões, álea econômica extraordinária.	acontecimentos extraordinários.		o limite de valor determinado no Contrato, independentemente de a Concessionária ter contratado tais seguros.
					Na ocorrência de caso fortuito ou força maior cujas consequências não sejam cobertas pelo valor segurado ou correspondam a eventos não seguráveis no Brasil à época da contratação do plano de seguros obrigatórios, cabe a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária.
		Erros do plano de negócios apresentado pela Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> • Frustração de receitas projetadas. • Custos adicionais para a implantação do plano de negócios. 	Concessionária	Concessionária conserva os riscos pelos planos de negócios apresentados.

V.2	Falência ou recuperação judicial da Concessionária	Falta de retorno econômico esperado.	<ul style="list-style-type: none"> Inexequibilidade do Contrato. 	Concessionária	Concessionária é responsável pela realização de estudos e pelo planejamento do retorno econômico da Concessão, assumindo os custos decorrentes de falhas nestes últimos, de ineficiências na execução do Contrato ou pela não concretização de expectativas assumidas por ocasião da contratação.
					Repercussões para a continuidade do Contrato mitigadas pelo acompanhamento da situação financeira da Concessionária, com possibilidade de intervenção e decretação de caducidade pelo Poder Concedente.
		Inadimplência do Concessionária junto a seus financiadores, fornecedores, empregados ou sub contratados.	<ul style="list-style-type: none"> Ações de cobrança, com possível pedido de decretação de falência. 	Concessionária	Concessionária é responsável pelos custos inerentes à Concessão, assumindo, inclusive, os custos de contratação do financiamento, custos trabalhistas e previdenciários, assim como com seus fornecedores.
					Previsão de <i>step in rights</i> .
V.3	Custo de capital	Custo de capital para realização das obras de melhoramentos da estação	<ul style="list-style-type: none"> Inexequibilidade do Contrato. 	Concessionária	Concessionária é responsável pelos custos da Concessão, inclusive, pela projeção e pagamento dos custos de capital necessários a sua realização, assim como pela contratação de financiamento ou outras formas para suportá-los.

		rodoviária e sua operação maior do que o projetado.			
V.4	Falta de atualização monetária da tarifa do valor do ingresso.	Redução do valor real da remuneração da Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> Diminuição das receitas da Concessionária. 	Poder Concedente	O Poder Concedente é obrigado a aplicar o mecanismo de reajuste das tarifas da concessão, exceto no que diz respeito às Comissões.
V.5	Variação das taxas de juros.	Alteração das taxas de juros durante a vigência do Contrato.	<ul style="list-style-type: none"> Efeitos sobre a estrutura de preço da prestação do serviço. 	Concessionária	A Concessionária é responsável pela contratação do financiamento da Concessão e deverá suportar as variações de taxas de juros associadas a esta contratação.
V.6	Risco de Indisponibilidade e de Financiamento.	Falta de recursos de terceiros para financiar o empreendimento.	<ul style="list-style-type: none"> Aumento dos custos. Necessidade de aportar recursos próprios adicionais ou de obtê-los em mercado para suportar as obrigações assumidas perante fornecedores e para a execução da Concessão. 	Concessionária	A Concessionária é responsável pela contratação do financiamento da concessão.

V.7	Risco de inadimplência do parceiro privado junto às instituições financeiras.	Parceiro privado para honrar os compromissos financeiros junto às instituições financeiras.	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento dos custos. • Inviabilidade econômica da Concessão. 	Concessionária	Cláusula de <i>step-in-rights</i> , permitindo ao financiador substituir, com autorização prévia do ente público, um novo operador na hipótese de inadimplemento do empreendedor.
					Possibilidade de oferecer os direitos emergentes da Concessão em garantia do financiamento, no limite em que não comprometa a própria Concessão.

Tabela 11 – Riscos Institucionais

VI – RISCOS INSTITUCIONAIS					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
VI.1	Político.	Encampação.	<ul style="list-style-type: none"> • Extinção do Contrato e instauração de procedimento para a apuração das indenizações devidas à Concessionária. 	Concessionária	Previsão contratual do procedimento de indenização da Concessionária.
					Observância das hipóteses legais da encampação.

		Imposição de alterações unilaterais, pelo Poder Concedente, quanto às obrigações da Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> Aumento imprevisto dos custos de projeto/engenharia e operação da estação rodoviária. 	Poder Concedente	Poder Concedente responderá pelas alterações unilaterais que impuser à Concessionária, assegurando-se o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão ao particular..
VI.2	Jurídico e Judicial.	Lentidão, falta de especialização técnica e falhas na jurisdição.	<ul style="list-style-type: none"> Demora na solução de controvérsias e adoção de decisões tecnicamente inadequadas. 	Compartilhado	Adoção de arbitragem para a solução de controvérsias.
VI.3	Regulatório e legislativo.	Alterações na regulação aplicável à concessão ou, ainda que não aplicáveis, que afetem a execução de seu objeto.	<ul style="list-style-type: none"> Custos adicionais. 	Poder Concedente	Incumbe à Concessionária executar o Contrato conforme a legislação e regulação setorial incidentes sobre o projeto, mudanças normativas posteriores à assinatura do Contrato que imponham aumento dos custos ensejam o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro.
		Impactos tributários (ex. alterações legais, risco da modelagem tributária).	<ul style="list-style-type: none"> Aumento dos custos de construção e operação. 	Poder Concedente	Alteração da carga tributária enseja reequilíbrio econômico-financeiro, exceto os tributos sobre a renda.

VI.4	Término antecipado.	Decretação da caducidade da Concessão por insuficiência de desempenho da Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> • Extinção do Contrato. 	Concessionária	Estabelecimento de procedimentos para o monitoramento e para a avaliação do desempenho operacional da Concessionária, acompanhado de definição de regras que disciplinarão o término antecipado por insuficiência de desempenho..
		Rescisão contratual consensual.	<ul style="list-style-type: none"> • Extinção do Contrato. 	Compartilhado	Previsão de critérios e procedimentos para reembolso da parcela dos investimentos não amortizados ou depreciados.
VI.5	Intervenção por Descumprimento do Contrato por Parte da Concessionária.	Descumprimento de condições contratuais pela Concessionária.	<ul style="list-style-type: none"> • Custos adicionais. • Litigiosidade. 	Concessionária	Disciplina contratual da possibilidade de intervenção, com a definição estrita das hipóteses em que esta poderá ocorrer..
					Previsão da possibilidade de execução da garantia da proposta em razão do inadimplemento contratual.
VI.6	Ações do Ministério Público e dos Órgãos de Controle da Administração Pública (Tribunal de Contas, Corregedoria).	Intervenções e impedimentos da operação da Concessão por parte do Ministério ou de órgãos de controle da administração Pública, como o Tribunal de Contas da União/Estado, Corregedoria estadual etc.	<ul style="list-style-type: none"> • Custos Adicionais. • Atrasos nos cronogramas. • Extinção do Contrato. 	Concessionária	Intervenções dos órgãos de controle da administração pública ou do Ministério Público originadas em atos ou inadimplementos imputáveis à Concessionária, serão de responsabilidade desta última, que terá de arcar com os custos decorrentes e eventuais indenizações ao Poder Concedente.
					A Concessionária é responsável por verificar a higidez dos estudos e das minutas de edital e contrato, assumindo os riscos associados a eventuais questionamentos futuros pelos órgãos de controle

VI.7	Impossibilidade de cobrança do ingresso	Restrição operacional ou não cobrança do valor do ingresso decorrente de decisão judicial, arbitral, administrativa ou omissão de entes públicos.	<ul style="list-style-type: none"> • Custos adicionais (indiretos). • Atrasos no cronograma. • Inviabilidade econômica da Concessão. 	Poder Concedente	Previsão de uma estrutura de preço público aderente à legislação aplicável e à natureza jurídica da concessão.
					Garantia do direito ao reequilíbrio econômico-financeiro da concessão à Concessionária.

Tabela 12 – Riscos ambientais e sociais

VII – RISCOS AMBIENTAIS E SOCIAIS					
	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
VII.1	Existência de Processo de Desestabilização dos terrenos.	Erosões, escorregamento, desagregação superficial, queda de blocos, recalque.	<ul style="list-style-type: none"> • Atrasos no cronograma. • Aumento de custos. 	Concessionária	A Concessionária é responsável pela execução das obras, assumindo os riscos que lhe são inerentes.

VII – RISCOS AMBIENTAIS E SOCIAIS

	RISCO	CAUSAS DO RISCO	CONSEQUÊNCIA	ALOCAÇÃO	MITIGAÇÃO/TRATAMENTO
VII.2	Licenciamento ambiental.	Atraso ou não obtenção da licença ambiental prévia, de instalação e de operação.	<ul style="list-style-type: none"> Atrasos no cronograma. Aumento de custos. 	Compartilhado	<p>O Poder Concedente deverá reequilibrar o Contrato em razão de desequilíbrios originados na demora da análise e aprovação, assim como pela recusa imotivada, de licenças e autorizações solicitadas, desde que se comprove que a Concessionária cumpriu suas obrigações de modo diligente.</p> <p>Concessionária é responsável pelos atrasos oriundos do não cumprimento das exigências dos órgãos competentes ou pela não obtenção, por sua culpa, das licenças ou autorizações necessárias às melhorias da estação rodoviária, bem como de atividades alternativas, complementares e de projetos associados.</p> <p>Poder Concedente deverá assegurar a devolução de prazo à Concessionária para a conclusão das obrigações que restarem prejudicadas, bem como a recomposição do equilíbrio contratual.</p>
VII.3.	Inadequação da Destinação de Esgoto	Não ligação à rede local de esgoto.	<ul style="list-style-type: none"> Impactos ambientais Multas dos órgãos competentes. 	Concessionária	A Concessionária deverá assegurar a operação da estação rodoviária dentro das normas técnicas, sob pena de intervenção.

5 Modelo de Negócios

O presente capítulo tem por objetivo apresentar o Modelo de Negócios adotado para a Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre.

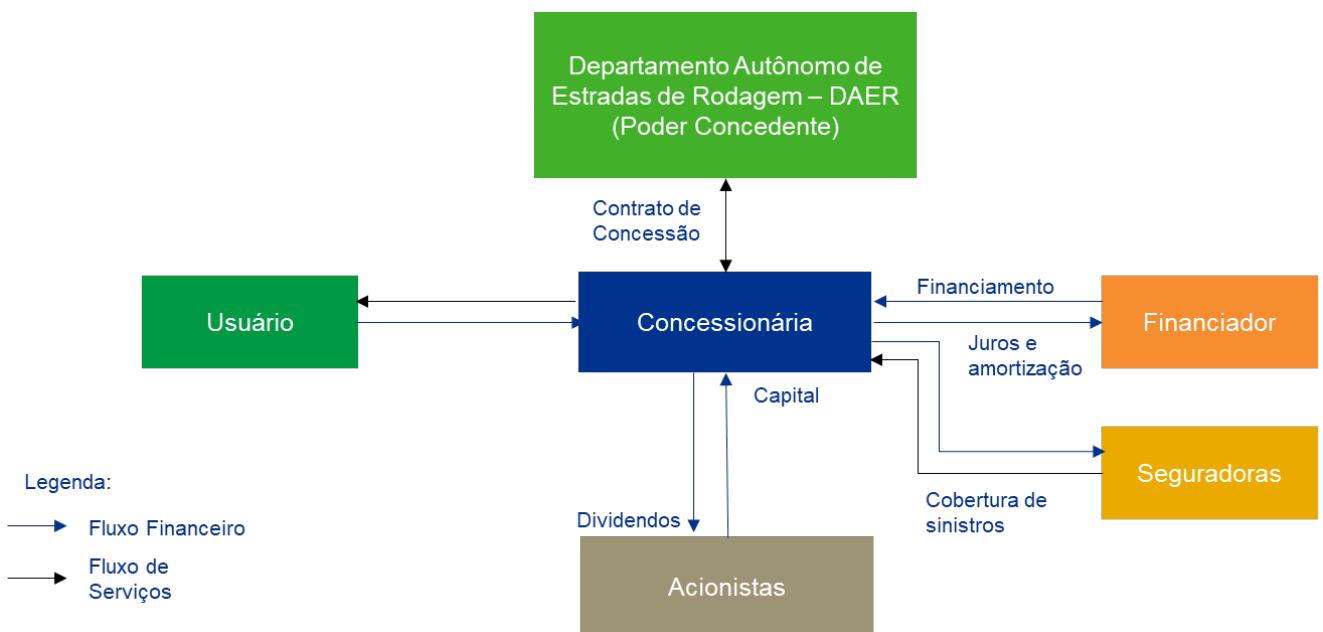
O modelo proposto é o de concessão comum, onde não há contrapartidas pecuniárias do Estado para complementar e/ou viabilizar a Concessão, sendo regido pela Lei Federal nº 8.987/95 que define as diretrizes para as concessões no Brasil. Conseqüentemente, como não há dependência de pagamentos adicionais a serem realizados pelo Estado, o projeto terá que ser viável financeiramente com as receitas oriundas do próprio projeto.

As concessões comuns podem ser onerosas, quando há o pagamento de uma outorga pelo privado ao Estado, ou não onerosas, quando não há o pagamento de outorga para usufruir do direito de exploração sobre o ativo público e sobre a prestação dos serviços públicos.

A determinação de pagamento de outorga ou não, e como ela será definida, será resultado do estudo de viabilidade econômico financeiro, do estudo de demanda, inerente a atividade do Projeto e dos objetivos do Governo do Estado.

O diagrama, da Figura 4, apresenta sucintamente o Modelo de Negócios proposto para a Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre.

Figura 5 – Modelo de Negócios da Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre



Fonte: Elaboração Consórcio.

Departamento Autônomo
de Estradas de Rodagem-
DAER
(Poder Concedente)

O Poder Concedente será o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER). É responsabilidade do Poder Concedente realizar o processo licitatório, na modalidade de concessão comum, e firmar contrato com a empresa/ consórcio de empresas vencedor do certame, bem como fiscalizar o contrato durante o prazo pactuado. Cabe ressaltar ainda, que o Poder Concedente se enquadra como cossegurado, ou seja, como um beneficiário dos seguros.

Concessionária

O vencedor da licitação será responsável por constituir uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), cujo objeto social será a exploração do bem concedido definidos no contrato de Concessão.

A Concessionária deverá pagar em favor do Poder Concedente outorga para exploração do bem, se houver. Em contrapartida, a Concessionária será remunerada através da tarifa paga pelos usuários da Estação Rodoviária de Porto Alegre, bem como outras receitas da exploração do bem concedido.

A Concessionária deverá obedecer a padrões de governança corporativa e adotar sistemas de contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas, conforme regulamento, podendo assumir a forma de companhia aberta, com valores mobiliários admitidos à negociação no mercado.

Acionistas

Os acionistas serão responsáveis pela constituição da SPE e pelos aportes de capital necessários. Por sua vez, os acionistas farão jus aos dividendos do Projeto.

Usuário

Os usuários serão os passageiros que efetuarão embarque e desembarque na Estação Rodoviária de Porto Alegre, bem como os indivíduos que circularem pelas áreas comuns da rodoviária (ex. lojas, restaurantes, etc.).

Financiador

O Projeto poderá ainda contar com financiamentos durante o período de Concessão, com termos e condições adequados à capacidade de geração de caixa do Projeto de Concessão.

Seguradoras

Tendo em vista que ao longo da execução contratual podem surgir contratemplos que ocasionem danos e perdas materiais, é recomendável a utilização de seguros para a mitigação de riscos.

O contrato de Concessão deverá prever que a Concessionária mantenha em vigor, a partir do início até o término da Concessão, apólices de seguro que cubram o valor

integral dos equipamentos, instalações, sistemas e outros bens móveis vinculados à Concessão. O Subcapítulo 5.1 descreve os seguros usualmente exigidos em contratos de concessão.

5.1 Seguros e Garantias

Há previsão legal na Lei de Licitações (lei nº 8.666/93) e na Lei de Concessões (lei nº 8.987/95) de exigência de garantias do ente privado, quando oportuno. Por isso, o contrato de Concessão deverá exigir a contratação de seguros e garantias por parte da SPE. A seguir são descritos os seguros e garantias a serem adotados no contrato de Concessão.

5.1.1 Garantia e manutenção de proposta: Garantia da proposta ou *Bid Bond*

A garantia de manutenção de proposta, também conhecida como *Bid Bond*, garante para o licitante os custos decorrentes da não-assinatura do contrato pelo vencedor da licitação. Neste caso, o vencedor da licitação deverá indenizar o governo garantindo o diferencial de preço para o segundo colocado e os custos inerentes ao atraso do contrato.

O prazo de vigência da garantia deve cobrir todo o período da entrega da proposta pelas proponentes na licitação até a assinatura do contrato, sendo que caso ocorra atraso em alguma das etapas necessária à assinatura do contrato, ou no processo licitatório, de forma que o prazo exigido no edital de licitação não seja suficiente, deve-se renovar a garantia da proposta.

O valor garantido depende do projeto, sendo observado nos últimos editais algo entre 1% e 1,5% do valor do contrato.

5.1.2 Garantia de fiel cumprimento de obrigações contratuais durante a operação: Garantia de Execução ou *Performance Bond*

A garantia de fiel cumprimento de obrigações contratuais durante a operação, também conhecida como *Performance Bond*, garante a indenização, até aos valores indicados no contrato, dos prejuízos decorrentes do não cumprimento das obrigações assumidas no contrato de Concessão do bem.

O prazo de vigência da garantia deve cobrir todo o período do contrato de Concessão, sendo o valor garantido dependendo dos riscos inerentes à atividade do contrato.

5.1.3 Seguros a serem contratados pela Concessionária

Após a celebração do contrato, a Concessionária deve contratar alguns seguros, sendo comumente solicitados o seguro de responsabilidade civil e o seguro do tipo *all risks* (todos os riscos). Porém há outros tipos de seguro que podem ser exigidos de acordo com o modelo de negócios do projeto. Para a Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre sugere-se a exigência dos seguros de responsabilidade civil e *all risks*.

5.1.4.1 Seguro de responsabilidade civil

Cobertura referente à responsabilidade civil da Concessionária e/ou Poder Concedente, por danos causados, inclusive custos processuais e outras despesas que atinjam a

integridade física e patrimonial de terceiros, decorrentes da implantação do Projeto de Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre.

O prazo de vigência do seguro deve cobrir todo o período de vigência do contrato de Concessão.

5.1.4.2 Seguro de risco operacional do tipo *all risks*

Cobertura de avarias, perdas e danos de materiais decorrentes de acidentes de origem súbita e imprevista, causados aos bens de propriedade ou posse da Concessionária.

O prazo de vigência do seguro deve cobrir todo o período de vigência do contrato de Concessão, sendo que o valor segurado dependerá dos riscos inerentes ao Projeto.

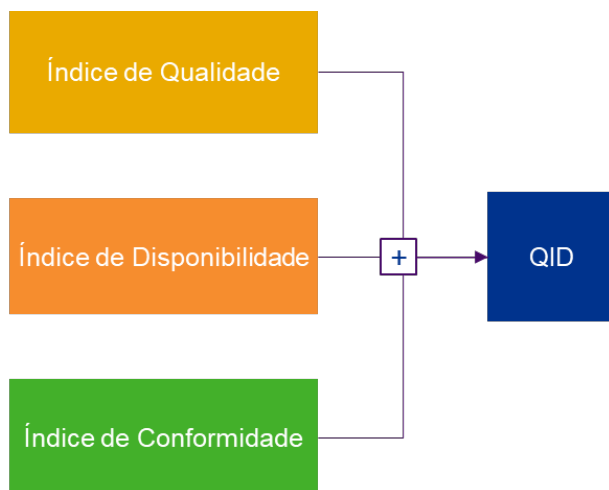
5.2 Quadro de Indicadores de Desempenho

A Lei das concessões, Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, em seu artigo 23 dispõe sobre a obrigatoriedade do indicador de desempenho. O indicador é um importante fator de avaliação dos parâmetros da concessão, como construção ou serviço. O indicador de desempenho pode vir a ser fator de extinção da concessão pelo Poder Concedente caso o indicador sinalize a baixa qualidade no serviço de acordo com os parâmetros estabelecidos, conforme o artigo 35 da mesma lei.

O indicador de desempenho se torna assim um auxiliar na avaliação do serviço prestado pela Concessionária.

Na figura abaixo estão resumidos os grupos de indicadores sugeridos. O quadro de indicadores é formado por três grupos, sendo eles: qualidade, disponibilidade e conformidade.

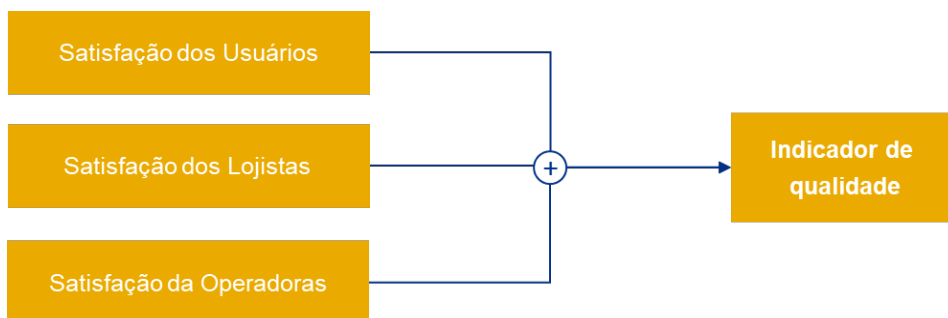
Figura 6 – Grupo de Indicadores de Desempenho



Fonte: Elaboração Consórcio.

Nas figuras abaixo estão detalhados os grupos de indicadores ilustrados acima.

Figura 7 - Quadro de Indicadores: Índice de Qualidade

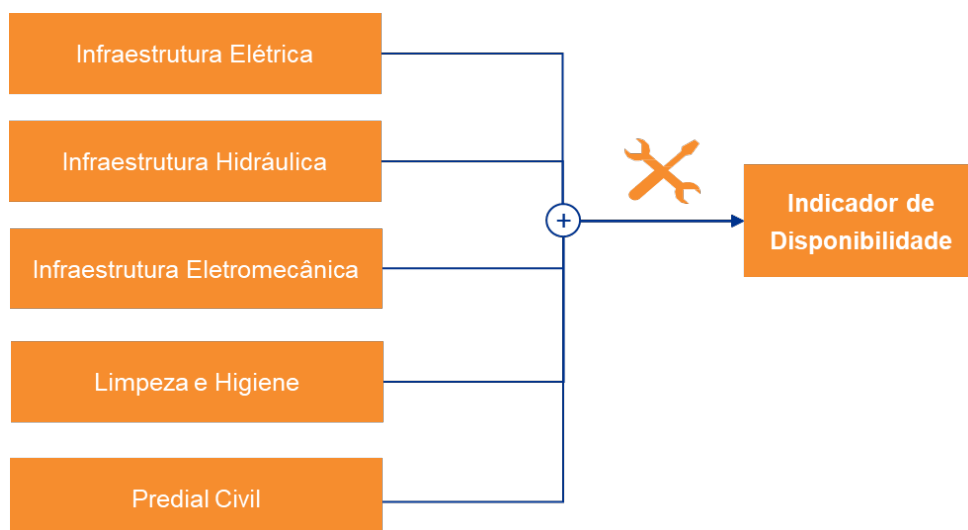


Fonte: Elaboração Consórcio.

Para os indicadores de qualidade têm-se:

- *Satisfação dos usuários (SU);*
- *Satisfação dos lojistas (SL);*
- *Satisfação das operadoras (SO).*

Figura 8 - Quadro de Indicadores: Índice de Disponibilidade

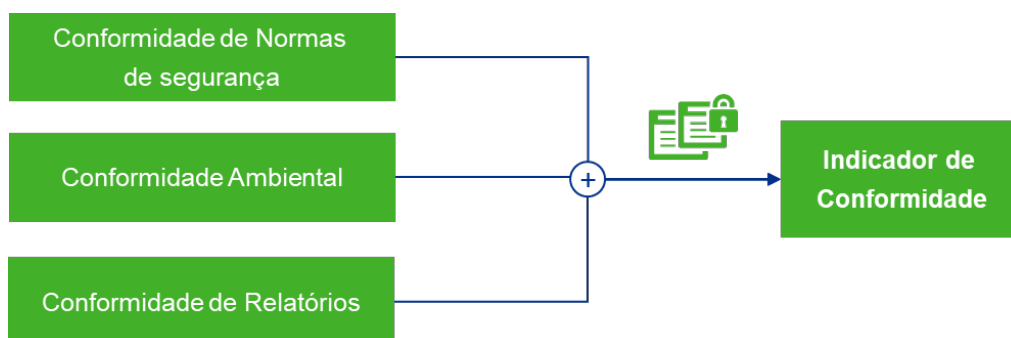


Fonte: Elaboração Consórcio.

Para os indicadores de disponibilidade têm-se:

- *Infraestrutura elétrica;*
- *Infraestrutura hidráulica;*
- *Infraestrutura eletromecânica;*
- *Limpeza e higiene;*
- *Predial Civil.*

Figura 9 - Quadro de Indicadores: Indicador de Conformidade



Fonte: Elaboração Consórcio.

Para os indicadores de conformidade têm-se:

- *Conformidade de Normas de Segurança;*
- *Conformidade Ambiental;*
- *Conformidade de Relatórios.*

5.2.1 Indicador de Qualidade

O Indicador de Qualidade (IQ) retratará o índice de satisfação das partes interessadas quanto aos serviços prestados no terminal, compreendendo uma Pesquisa de Satisfação a ser realizada por empresa especializada em pesquisa de mercado a ser contratada pela Concessionária, mediante aprovação do Poder Concedente.

A Pesquisa de Satisfação ocorrerá 2 (duas) vezes por ano, uma delas, obrigatoriamente, em mês de pico de demanda (dezembro).

O questionário a ser desenvolvido deverá ser previamente aprovado pelo Poder Concedente, e abordará todas as atividades listadas para a prestação do serviço e seus respectivos conceitos.

Serão realizadas entrevistas de campo e/ou através do site, sendo que a coleta de dados deverá contemplar uma amostra estatisticamente representativa do universo da demanda e do movimento.

As definições da quantidade exata da amostra e das datas das entrevistas, entre outras que se relacionem aos demais aspectos operacionais, serão tomadas pela empresa especializada em pesquisa, em conjunto com o Poder Concedente.

Deverão ser entrevistados os Lojistas, as Operadoras e os Usuários, com amostras representativas de cada grupo.

No caso dos Usuários, os entrevistados serão ouvidos após fazer o uso do serviço a ser avaliado. Por exemplo, as avaliações referentes aos sanitários deverão ser realizadas na saída dos mesmos, de forma a garantir que os entrevistados tenham utilizado o serviço medido. Ou seja, não necessariamente todos os Usuários responderão ao questionário completo.

Os entrevistados classificarão o nível de qualidade dos serviços prestados conforme os “Conceitos de Aprovação” a seguir, que serão convertidos em Notas de 1 (um) a 5 (cinco).

Tabela 13 – Conceitos de aprovação para pesquisa de satisfação

Conceitos de Aprovação	Nota de Satisfação (NS)
Ótimo	5
Muito Bom	4
Bom	3
Regular	2
Ruim	1

Fonte: Elaboração Consórcio.

A definição do Índice de Qualidade dependerá da Nota de Satisfação (NS) e será obtida do cálculo da média ponderada dos três indicadores de qualidade, conforme a fórmula a seguir:

$$NS = [0,5*(SU) + 0,25*(SL) + 0,25*(SO)]$$

Legenda:

SU = Satisfação dos usuários

SL = Satisfação dos lojistas

SO = Satisfação das operadoras.

A Nota de Satisfação será apurada em cada uma das duas Pesquisas de Satisfação, de modo que, para fins de apuração entre as NS e o Índice de Qualidade será realizada a média aritmética entre ambas as Notas apuradas. O Índice de Qualidade, portanto, será obtido a partir da Nota de Satisfação, nos seguintes termos:

Tabela 14 – Indicador de Qualidade para notas de satisfação

Nota de Satisfação ((NS1+NS2)//2)	Índice de Qualidade (IQ)
≥ 4,0	1
Entre ≥ 3 e < 4	0,75
Entre ≥ 2 e < 3	0,5
< 2,0	0

Fonte: Elaboração Consórcio.

A seguir são apresentados os quesitos que serão avaliados nas pesquisas de satisfação, por subindicador. O primeiro apresentado é o Satisfação dos Usuários (SU):

Tabela 15 – Pesquisa de Satisfação dos Usuários (SU)

Grupo	Item
Terminal (Geral)	Satisfação geral
	Segurança
	Limpeza
	Conforto
	Estrutura predial civil

Grupo	Item
	Comunicação visual
	Portfólio de produtos e serviços (variedade)
Sanitário	Limpeza
	Disponibilidade de material utilizado
	Presença de odores desagradáveis
	Atendimento
Atendimento por telefone	Atendimento
	Qualidade da informação prestada
	Tempo de espera
Central de Informações (presencial)	Atendimento
	Qualidade da informação prestada
	Tempo de espera
Acessibilidade	Acesso às plataformas
	Circulação interna
	Mobilidade reduzida
Guarda-volumes	Segurança
	Atendimento
	Tempo de espera
Comercialização de Passagens	Atendimento
	Tempo de efetivação da compra presencial
	Tempo de efetivação da compra digital
	Gerenciamento e agilidade na resolução de falhas
	Disponibilização de diferentes meios de pagamento, facilitando a aquisição de passagens.
Despacho de Encomendas	Atendimento
	Tempo de espera
	Gerenciamento e agilidade na resolução de falhas
Área Externa	Segurança
	Iluminação
	Acesso
	Paisagismo/jardinagem
	Limpeza

Fonte: Elaboração Consórcio.

Em seguida, conforme demonstrado abaixo, são apresentados os quesitos para o subindicador de Satisfação de Lojistas (SL):

Tabela 16 – Pesquisa de Satisfação dos Lojistas

Grupo	Item
Terminal (Geral)	Segurança
	Limpeza
	Estrutura predial civil
	Disponibilidade de infraestrutura
Relacionamento com a Concessionária	Acessibilidade via internet, telefone ou presencial
	Facilidade na obtenção de informações
	Cumprimento das obrigações acordadas
Sanitário	Limpeza
	Disponibilidade de material utilizado
	Presença de odores desagradáveis
Manutenção	Manutenção da infraestrutura predial
	Agilidade na resolução de falhas

Grupo	Item
Utilidades	Disponibilidade de água
	Disponibilidade de energia

Fonte: Elaboração Consórcio.

O último subindicador a ser demonstrado é de Satisfação das Operadoras:

Tabela 17 – Pesquisa de Satisfação das Operadoras

Grupo	Item
Terminal (Geral)	Segurança
	Limpeza
	Estrutura predial civil
	Disponibilidade de infraestrutura
Relacionamento com a Concessionária	Acessibilidade via internet, telefone ou presencial
	Facilidade na obtenção de informações
	Cumprimento das obrigações acordadas
Sanitário	Limpeza
	Disponibilidade de material utilizado
Manutenção	Manutenção da infraestrutura predial
	Agilidade na resolução de falhas
Utilidades	Disponibilidade de água
	Disponibilidade de energia
Operação	Organização e cumprimento da programação dos embarques e desembarques
	Controle e acessibilidade dos ônibus
	Gerenciamento e agilidade na resolução de problemas
Comercialização de Passagens	Disponibilização de informações em tempo real
	Gerenciamento e agilidade na resolução de problemas
	Operacionalidade do sistema

Fonte: Elaboração Consórcio.

5.2.2 Indicador de Disponibilidade

O Índice de Disponibilidade (IDI) foi elaborado para retratar a disponibilidade da infraestrutura, para o adequado atendimento aos Usuários e às empresas instaladas no Terminal.

Os itens avaliados serão divididos em cinco grupos, para fins de definição da frequência e critérios de avaliação. A vistoria independente será a seguinte para cada grupo:

- Elétrico e Eletrônico: frequência trimestral, sendo que pelo menos 30% dessas vistorias deverão ocorrer em dias/horários de pico;
- Hidráulico: frequência trimestral, sendo que pelo menos 30% dessas vistorias deverão ocorrer em dias/horários de pico;
- Eletromecânico: frequência trimestral;
- Limpeza e Higiene: as vistorias acontecerão 10 (dez) vezes a cada trimestre, sendo que pelo menos 70% deverão ocorrer em dias/horários de pico;
- Predial Civil: frequência trimestral.

Para cada setor foram definidos os itens específicos, que deverão ter a sua disponibilidade avaliada, conforme a tabela a seguir:

Tabela 18 – Itens específicos por grupo

Grupos	Nº de Itens Avaliados	Itens
Grupo 01 - Elétrico e Eletrônico	8	Iluminação, sistema de som, sistema eletrônico de informação aos Usuários, CFTV, rede e telecomunicação
Grupo 02 - Hidráulico	5	Disponibilidade de água, instalações hidráulicas - geral, instalações hidrossanitárias e elementos de controle e combate a incêndios
Grupo 03 - Eletromecânico	5	Bombas hidráulicas, elevadores, escadas rolantes, catracas e ar condicionado
Grupo 04 - Limpeza e Higiene	4	Limpeza dos sanitários, das áreas de alimentação, dos acessos e das áreas comuns
Grupo 05 - Predial Civil	1	Instalações prediais e civis

Fonte: Elaboração Consórcio.

Os itens descritos serão medidos através de Relatórios (gerados manualmente ou através de sistema), ou verificações “in loco”, dependendo do tipo de avaliação.

Cada um dos indicadores receberá uma nota, na escala de 1 (um) a 5 (cinco), sendo 1 a pior avaliação e 5, a melhor. A média ponderada de todos os indicadores gerará uma Nota de Adequação, obedecendo aos seguintes pesos:

Tabela 19 – Peso por indicador

Indicador	Peso
Elétrico	25%
Hidráulico	25%
Eletromecânico	10%
Limpeza e Higiene	20%
Predial Civil	20%

Fonte: Elaboração Consórcio.

Para os grupos que serão avaliados mais de uma vez durante um mesmo trimestre, esta nota consistirá na média aritmética das notas previamente obtidas naquele mesmo trimestre.

As notas apuradas, para fins de apuração do Índice de Disponibilidade, serão consideradas em periodicidade anual, de modo que a Nota de Adequação será a resultante do somatório das notas trimestralmente apuradas para cada grupo, divididas por 4:

$$\begin{aligned}
 NA = & 0,25 * \left[\frac{NA1_{Grupo\ 1} + NA2_{Grupo\ 1} + NA3_{Grupo\ 1} + NA4_{Grupo\ 1}}{4} \right] + \\
 & 0,25 * \left[\frac{NA1_{Grupo\ 2} + NA2_{Grupo\ 2} + NA3_{Grupo\ 2} + NA4_{Grupo\ 2}}{4} \right] + \\
 & 0,1 * \left[\frac{NA1_{Grupo\ 3} + NA2_{Grupo\ 3} + NA3_{Grupo\ 3} + NA4_{Grupo\ 3}}{4} \right] +
 \end{aligned}$$

$$0,2 * \left[\frac{NA1_{\text{Grupo 4}} + NA2_{\text{Grupo 4}} + NA3_{\text{Grupo 4}} + NA4_{\text{Grupo 4}}}{4} \right] +$$

$$0,2 * \left[\frac{NA1_{\text{Grupo 5}} + NA2_{\text{Grupo 5}} + NA3_{\text{Grupo 5}} + NA4_{\text{Grupo 5}}}{4} \right]$$

Assim, partir da Nota de Adequação será obtido o Índice de Disponibilidade, de acordo com os seguintes parâmetros:

Tabela 20 – Parâmetros para obtenção do Indicador de Disponibilidade

Nota de Adequação (NA)	Indicador de Disponibilidade (IDI)
< 2	0
Entre ≥ 2 e < 3	0,25
Entre ≥ 3 e < 4	0,5
Entre ≥ 4 e < 4,5	0,75
≥ 4,5	1

Fonte: Elaboração Consórcio.

Sendo assim, abaixo são apresentadas as tabelas contendo a avaliação, forma de medição e nota de adequação correspondente a cada grupo que compõe o Indicador de Disponibilidade.

Tabela 21 – Avaliações por grupo de indicador – Grupo 1

Grupo 01 - Elétrico e Eletrônico							
Item	Avaliação	Forma de Medição	Nota de Adequação				
			5	4	3	2	1
CFTV	Disponibilidade das câmeras instaladas (Total de Horas de Funcionamento Real/Total de Horas de Funcionamento Estipulado). Nota: o total de horas é dado pela quantidade de câmeras x horas de funcionamento do Terminal/dia x dias do mês.	Verificação no próprio Sistema de Monitoramento	100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
	Qualidade e guarda de imagens, conforme o Plano de Segurança e Monitoramento.		100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Sistema de Comercialização de Passagens	Disponibilidade de um sistema de dados para a comercialização das passagens, tanto de modo presencial como digital (Total de Horas de Disponibilidade Real/Total de Horas de Disponibilidade Estipulada).		100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
	O sistema deverá permitir o acesso aos Operadores, para consultar as informações das vendas em tempo real. Nota: o total de horas é dado pela quantidade de dias do mês x horas de funcionamento do Terminal/dia.						
Sistema de Despacho de Encomendas	Disponibilidade de um sistema que acompanha e rastreia o despacho das encomendas (Total de Horas de Disponibilidade Real/Total de Horas de Disponibilidade Estipulada). Nota: o total de horas é dado pela quantidade de dias do mês x horas de funcionamento do Terminal/dia.	Relatório mensal emitido pela CONCESSIONÁRIA (Software de Gestão de Rede e Telecom)	100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Rede e Telecomunicação	Disponibilidade interna de dados (Total de Horas de Disponibilidade Real/Total de Horas de Disponibilidade Estipulada). Nota: o total de horas é dado pela quantidade de dias do mês x horas de funcionamento do Terminal/dia.		100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
	Disponibilidade de telefonia interna e central de informações. (Total de Horas de Disponibilidade Real/Total de Horas de Disponibilidade Estipulada). Nota: o total de horas é dado pela quantidade de dias do mês x horas de funcionamento do Terminal/dia.		100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Sistema de Informação aos Usuários	Disponibilidade dos Sistemas de Informação (Total de Horas de Disponibilidade Real/Total de Horas de Disponibilidade Estipulada). Nota: o total de horas é dado pela quantidade de dias do mês x horas de funcionamento do Terminal/dia.		100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Sistema de Som	Disponibilidade dos alto-falantes em funcionamento normal.	Verificação "in loco" Amostra mensal	100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Iluminação	Índice de Luminosidade do Terminal igual a 250 Lux.		100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Elementos de Controle	Quadros elétricos, no-break e relógios medidores em funcionamento, sem qualquer tipo de defeito.		100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%

Fonte: Elaboração Consórcio.

Tabela 22 - Avaliações por grupo de indicador – Grupo 2

Grupo 02 - Hidráulico							
Item	Avaliação	Forma de Medição	Nota de Adequação				
			5	4	3	2	1
Disponibilidade de Água	Disponibilidade de água em todas as dependências do Terminal, incluindo os sanitários.	Verificação "in loco" Amostra mensal	100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Instalações Hidrossanitárias	Disponibilidade dos equipamentos do sistema hidráulico em funcionamento e sem qualquer tipo de defeito (torneiras, vasos, mictórios e reservatórios).		100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Elementos de Controle	Disponibilidade dos elementos de controle em operação e sem qualquer tipo de defeito (válvulas, registros e hidrômetros).		100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Combate a Incêndios	Disponibilidade de equipamentos (hidrantes, sprinklers, extintores, mangueiras de incêndio, sensores e sinalizadores) em perfeitas condições e dentro do prazo de validade.		100%	> 99%	> 95%	> 90%	≤ 90%

Fonte: Elaboração Consórcio.

Tabela 23 - Avaliações por grupo de indicador – Grupo 3

Grupo 03 - Eletromecânico							
Item	Avaliação	Forma de Medição	Nota de Adequação				
			5	4	3	2	1
Ar Condicionado	Temperatura ambiente entre 20 e 25°C.	Verificação "in loco"	Entre 20 e 25°C	-	-	-	Variação ≥ 2°C
Elevadores	Disponibilidade de elevadores em operação.	Amostra mensal	100%	> 98%	> 95%	> 90%	≤ 90%
	Laudo técnico de empresa especializada confirmando o funcionamento adequado dos elevadores, considerando os aspectos de segurança e conforto dos Usuários.	Laudo técnico de empresa especializada (mensal)	Existência de laudo	-	-	-	Laudo inexistente ou confirmação de falta de adequação
Escadas Rolantes	Disponibilidade das escadas em operação, sem qualquer tipo de defeito.	Verificação "in loco" Amostra mensal	100%	> 98%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Catracas	Disponibilidade das catracas em operação, durante o período de funcionamento do Terminal.		100%	> 98%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Bombas Hidráulicas	Disponibilidade dos elementos de controle em operação e sem qualquer tipo de defeito (válvulas, registros e hidrômetros).		100%	> 98%	> 95%	> 90%	≤ 90%

Fonte: Elaboração Consórcio.

Tabela 24 - Avaliações por grupo de indicador – Grupo 4

Grupo 04 - Limpeza e Higiene							
Item	Avaliação	Forma de Medição	Nota de Adequação				
			5	4	3	2	1
Limpeza das Áreas Comuns	Em toda área do Terminal: inexistência de lixo no piso e odores desagradáveis; paredes e demais estruturas limpas, e lixeira comportando todo o lixo.	Verificação "in loco" Amostra mensal	100%	> 98%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Limpeza dos Sanitários	Disponibilidade de papel toalha, papel higiênico e sabonete, ausência de odores desagradáveis, limpeza adequada dos vasos, pias, mictórios, paredes e pisos, e lixeiras comportando todo o lixo.		100%	> 98%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Limpeza dos Acessos	Em toda área dos acessos: inexistência de lixo no piso e odores desagradáveis, paredes e demais estruturas limpas, e lixeira comportando todo o lixo.		100%	> 98%	> 95%	> 90%	≤ 90%
Limpeza das Áreas de Alimentação	Em toda área de alimentação: inexistência de lixo no piso e odores desagradáveis, paredes e demais estruturas limpas, e lixeira comportando todo o lixo.		100%	> 98%	> 95%	> 90%	≤ 90%

Fonte: Elaboração Consórcio.

Tabela 25 - Avaliações por grupo de indicador – Grupo 5

Grupo 05 - Predial Civil							
Item	Avaliação	Forma de Medição	Nota de Adequação				
			5	4	3	2	1
Instalações Prediais Cíveis	Instalações Prediais Cíveis dentro das exigências contratuais e regulamentares.	Verificação "in loco" Amostra mensal	100%	> 98%	> 95%	> 90%	≤ 90%

Fonte: Elaboração Consórcio.

5.2.3 Indicador de Conformidade

O Indicador de Conformidade (IC) foi elaborado para retratar a conformidade do Terminal em relação aos aspectos relevantes para a operação segura e eficiente, sendo obtido através de três indicadores:

- Conformidade de Normas de Segurança (CN): avalia a conformidade do Terminal Rodoviário às exigências de alvarás de funcionamento dos equipamentos, cuja observância é determinada pela Polícia Militar e pelo Corpo de Bombeiros;
- Conformidade Ambiental (CA): avalia o cumprimento do item de "Licença Ambiental";
- Conformidade de Relatórios (CR): avalia os itens "Relatório Operacional" e "Relatório Financeiro".

As notas de cada um dos três Indicadores serão determinadas pela média aritmética das notas de todos os seus itens, que são binárias, sendo 0 (zero) ou 1 (um). A não aprovação de um item implicará, necessariamente, na atribuição do valor zero para o item correspondente.

A mensuração do Índice de Conformidade será feita como média ponderada dos três Indicadores avaliados, obedecendo aos seguintes pesos:

Tabela 26 – Peso dos subindicadores de Conformidade

Indicador	Peso
Conformidade de Normas de Segurança (CN)	50%
Conformidade Ambiental (CA)	30%
Conformidade de Relatórios (CR)	20%

Fonte: Elaboração Consórcio.

Sendo assim, abaixo são apresentadas as tabelas contendo a avaliação, forma de medição e nota de adequação correspondente a cada grupo que compõe o Indicador de Conformidade.

Tabela 27 – Conformidade de Normas de Segurança (CN)

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Cumprimento das normas de Segurança: Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Sul (CBMRS) e Brigada Militar do Rio Grande do Sul. Entrega de documentos pertinentes ao tema.	A CONCESSIONÁRIA deverá ser aprovada em toda e qualquer inspeção do CBMRS e da Brigada Militar do Rio Grande do Sul. Apresentação de relatório de conformidade com as normas aplicáveis. Apresentação de Laudo de Aprovação do CBMRS e da Brigada Militar do Rio Grande do Sul.	De acordo com a validade do relatório, do laudo e da inspeção	Aprovado nas inspeções e no relatório de conformidade e laudos entregues no prazo com informações acuradas = 1 Não aprovado nas inspeções ou relatório, ou laudo não entregue = 0

Fonte: Elaboração Consórcio.

Tabela 28 – Conformidade Ambiental (CA)

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Licenças Ambientais	A CONCESSIONÁRIA deverá entregar o comprovante do certificado válido na data da avaliação.	De acordo com a validade das Licenças	Entrega no prazo com informações acuradas = 1 Não entregue = 0

Fonte: Elaboração Consórcio.

Tabela 29 – Conformidade de Relatórios (CR)

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Relatório Operacional	A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o Relatório dentro dos parâmetros requisitados. O Relatório deverá conter todos os itens listados no Plano de Operação, sempre comparando aos períodos anteriores.	Trimestral	Entrega no prazo com informações acuradas = 1 Não entregue = 0
Relatório Financeiro	A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o Relatório contendo, no mínimo: resultados financeiros, Balanço Patrimonial/balancete, EBITDA, EBIT, Investimentos e projeções financeiras da Concessão atualizados.	Semestral	Entrega no prazo com informações acuradas = 1 Não entregue = 0

Fonte: Elaboração Consórcio.

A Concessionária contratará, em mercado, entidade especializada para calcular os Índices de Qualidade (IQ), de Disponibilidade (IDI) e de Conformidade (IC), conforme explicitados neste Anexo.

A entidade deverá elaborar, anualmente, o Relatório de Desempenho, contendo os dados relativos a todos os indicadores explicitados neste Anexo. O Relatório deverá conter a apuração periódica prevista para cada Indicador de Desempenho.

O Relatório de Desempenho, bem como todas as informações nele contidas, serão remetidos ao Poder Concedente com até 45 (quarenta e cinco) dias de antecedência à data de reajuste das tarifas da concessão, passando por um processo de verificação, a ser conduzido pelo Poder Concedente. Este verificará a acuidade do Relatório de Desempenho, por meio de análise da documentação e de dados disponibilizados pela Concessionária e pela entidade especializada, bem como por meio de visitas para a checagem, "in loco", dos indicadores de disponibilidade.

Uma vez aprovado pelo Poder Concedente, a entidade especializada calculará, a partir dos resultados de cada um dos índices, o Índice de Desempenho (ID), conforme a fórmula a seguir:

$$ID = 0,4 \times IQ + 0,3 \times IDI + 0,3 \times IC$$

O Índice de Desempenho também será um número entre 0 (zero) e 1 (um). A tabela, a seguir, define para cada Indicador avaliado, a Nota considerada como Insatisfatória.

Tabela 30 – Indicadores avaliados

Indicador Avaliado	Critério	Nota Insatisfatória	
Satisfação dos Usuários	Nota de Satisfação (NS)	< 2	
Satisfação dos Lojistas			
Satisfação das Operadoras			
Disponibilidade Predial Civil	Nota de Adequação (NA)		
Disponibilidade Elétrica e Eletrônica			
Disponibilidade Hidráulica			
Disponibilidade Eletromecânica			
Limpeza e Higiene			
Conformidade de Normas de Segurança	Nota de Conformidade de Normas		0
Conformidade Ambiental	Nota de Conformidade Ambiental		0
Conformidade de Relatórios	Nota de Conformidade de Relatórios	0	

Fonte: Elaboração Consórcio.

A partir do resultado do Índice de Desempenho, apresentado no Relatório de Desempenho trimestral, a Concessionária estará sujeita à aplicação do fator correspondente ao ID sobre a fórmula de reajuste tarifário, nos seguintes termos:

$$[[Tarifa de Embarque]]_t = [[Tarifa de Embarque]]_{(t-1)} \times IRT \times (0,50 + 0,50 ID)$$

Onde:

Tarifa de Embarquet: tarifa de embarque a ser efetivamente cobrada no ano t

Tarifa de Embarquet-1: tarifa de embarque cobrada no ano t-1

IRT: Índice de reajustamento

ID: Índice de Desempenho.

5.3 Análise da adequação orçamentária do projeto

A Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre será na modalidade de concessão comum. Esta é a modalidade em que os investimentos realizados pelo parceiro privado para viabilizar o fornecimento de um serviço de interesse público tem como contrapartida as tarifas pagas pelos usuários dos serviços. Em outras palavras, o investimento do parceiro privado é remunerado pelas tarifas pagas diretamente pelo usuário, sem que sejam necessários aportes orçamentários regulares por parte do Poder Concedente.

Na concessão comum há dois tipos de classificação: concessão onerosa ou não onerosa.

- **Onerosa:** é previsto que no contrato haja pagamento de um valor para adquirir o direito de exploração do bem ou serviço objeto da licitação por parte do concessionário. A outorga pode ser fixa, variável ou os dois. No âmbito do julgamento da proposta na fase de licitação, geralmente, é utilizado o critério da menor tarifa ou maior outorga, apesar de existirem outros critérios.
- **Não onerosa:** diferentemente da concessão onerosa, não há pagamento de um valor por parte do particular para adquirir o direito de explorar o bem ou serviço público. Neste tipo de concessão o critério de julgamento da proposta, geralmente, é a tarifa a ser cobrada do usuário, embora também existam outros critérios que a administração pública pode utilizar.

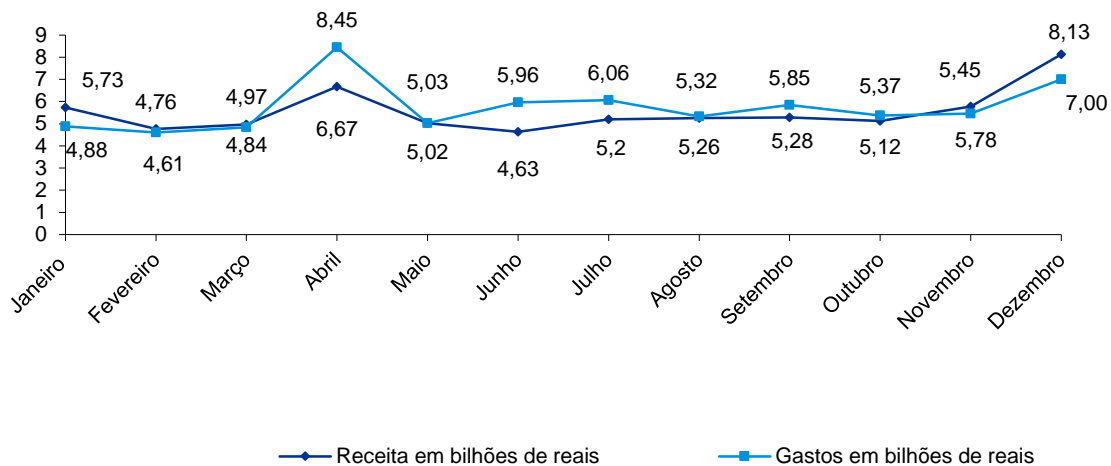
Considerando que a concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre será do tipo concessão comum de característica onerosa, o critério de seleção da proposta financeira será pelo maior valor de outorga.

5.3.1 Situação Orçamentária do Estado do Rio Grande do Sul

De acordo com os dados disponibilizados pelo site da Transparência do Rio Grande do Sul, ao fim de 2018, as receitas acumuladas foram de R\$ 66.617.364.659,00 e os gastos do mesmo período foram de R\$ 68.827.702.798,00. Apesar de uma situação fiscal que

requer atenção, observa-se que o Estado do Rio Grande do Sul vem cumprindo a Lei de Responsabilidade Fiscal e as diretrizes da Lei Diretrizes Orçamentárias.

Figura 10 – Relação entre Receitas e Despesas do Estado do Rio Grande do Sul.



Fonte: Transparência RS.

A possibilidade de se prosseguir com o projeto no modelo de concessão onerosa, correspondendo ao maior valor de outorga, dada a situação fiscal acima demonstrada, é relevante e não traz qualquer pressão adicional ao Tesouro do Estado.

6 Análise de viabilidade econômico-financeira

Neste capítulo serão apresentadas as análises do Plano de Negócios e da Viabilidade Econômico-Financeira do Projeto de Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre. A elaboração de planilha eletrônica, com o conjunto de demonstrativos financeiros projetados para a concessão, incluindo Demonstração de Resultados, Balanço Patrimonial e Fluxos de Caixa (“Modelo Financeiro”), é fundamental para a análise de viabilidade econômico-financeira do Modelo de Negócios.

6.1 Metodologia

A metodologia utilizada para a avaliação econômico-financeira da Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre foi o fluxo de caixa descontado e a TIR. Ambos os conceitos são amplamente utilizados no mercado para avaliação de empresas e de projetos, balizando estudos de viabilidade, compra, venda e abertura de capital de companhias, uma vez que permite estimar o retorno esperado de um determinado empreendimento para o investidor.

6.1.1 Fluxo de caixa descontado

O fluxo de caixa descontado está fundamentado no conceito de que o valor de um projeto, empresa ou negócio está diretamente relacionado aos montantes e aos períodos nos quais o fluxo de caixa livre, oriundos de suas operações, estarão disponíveis para distribuição. Portanto, para os acionistas, o valor do projeto é medido pelo montante de recursos financeiros a serem gerados no futuro pelo negócio, descontados a seu valor presente, para refletir o tempo, o custo de oportunidade e o risco associado a essa distribuição.

Para calcular o fluxo de caixa futuro gerado pelas operações de um projeto, inicialmente projetam-se os seus resultados. Aos lucros líquidos projetados, adicionam-se as despesas com depreciação (por se tratar de despesas sem efeito na geração de caixa) e subtraem-se os investimentos, a necessidade de capital de giro, e os aumentos ou diminuições no endividamento. Outros itens com efeito sobre o fluxo de caixa do projeto também são considerados quando apropriado.

É importante ressaltar que o lucro líquido calculado nas projeções de resultado não é diretamente comparável ao lucro líquido contábil a ser apurado futuramente nos exercícios subsequentes. Isso se deve ao fato, entre outras razões, de que o lucro líquido realizado é afetado por fatores não operacionais ou não recorrentes, tais como receitas não operacionais, receitas e despesas com variações monetárias e cambiais, entre outras. Estes fatores não são projetados em razão de sua imprevisibilidade ou por motivos de simplificação das projeções.

A projeção dos demonstrativos de resultados futuros destina-se tão somente à finalidade de se calcular o fluxo de caixa projetado do negócio que está sendo avaliado, que contempla os fluxos futuros disponíveis para os acionistas. Nessa etapa da avaliação, o que se quer estimar é a capacidade de geração de caixa proveniente das operações normais do projeto, ou seja, seu potencial de gerar riqueza para os acionistas em decorrência de suas características operacionais.

Figura 11 – Representação esquemática do cálculo do fluxo de caixa



Fonte: Elaboração Consórcio

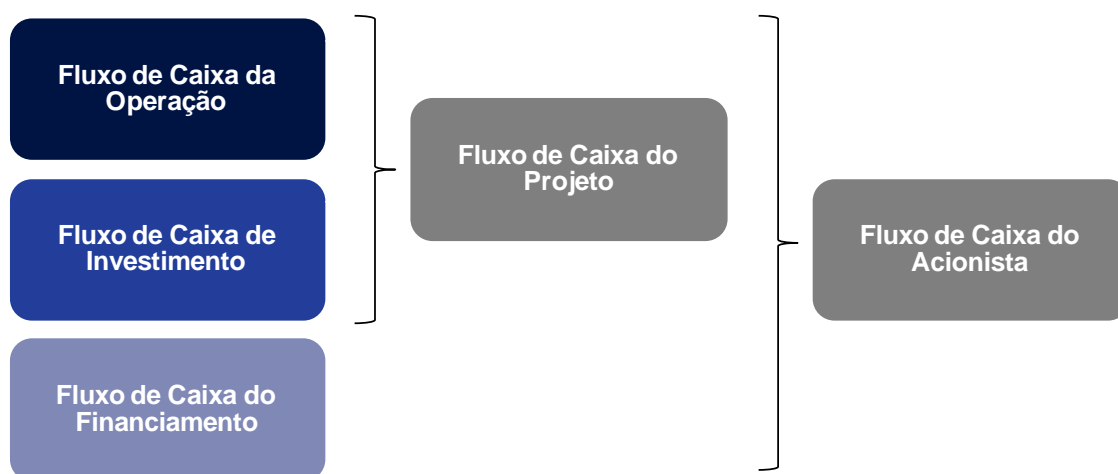
6.1.2 Taxa Interna de Retorno

A TIR é definida como a taxa de desconto que torna o VPL do fluxo de caixa livre igual a zero. Nos projetos de infraestrutura, a verificação da análise de viabilidade é calculada pela TIR do projeto e a TIR do acionista.

A TIR do projeto é obtida descontando-se o fluxo de caixa livre do projeto após os investimentos e antes dos custos financeiros (capital de terceiros), enquanto a TIR do acionista é calculada descontando-se o fluxo de caixa livre após os investimentos e custos financeiros, respeitando-se as restrições de distribuição de dividendos.

A metodologia da análise de viabilidade por um acionista estabelece que um projeto de investimento deve ser aceito se o custo do capital próprio for menor do que a TIR do acionista.

Figura 12 – Fluxo de caixa do acionista



Fonte: Elaboração Consórcio.

6.1.3 Metodologia de Cálculo da Taxa Interna de Retorno Referencial

O objetivo da Taxa Interna de Retorno Referencial para este projeto é ter um balizador para o programa de Concessões e Parcerias Público-Privadas no Estado do Rio Grande do Sul. Dessa forma, a TIR também foi utilizada como parâmetro para determinação da Outorga.

A TIR referencial foi calculada de acordo com a metodologia utilizada em outros projetos de concessão no país. O conceito utilizado para o balizamento da TIR é o de custo médio ponderado de capital (WACC) conforme descrito abaixo:

$$\text{WACC} = \frac{E}{(E+D)} r_e + \frac{D}{(E+D)} r_d$$

Onde:

E= Capital Próprio

D= Capital de terceiros

r_e = Custo do capital próprio (CAPM)

r_d = Custo do capital de terceiros depois dos impostos

6.1.4.1 Parâmetros do custo de capital próprio

O modelo para mensuração do custo de capital próprio é o CAPM (*Capital Asset Pricing Model*), que encontra-se em linha com as melhores práticas internacionais, conforme fórmula abaixo:

$$r_e = R_f + \beta (R_m - R_f) + R_B$$

Onde:

- r_e é o custo de capital próprio;
- R_f é a taxa livre de risco;
- β é o beta do setor;
- $(R_m - R_f)$ é o prêmio pelo risco do mercado de referência; e
- R_B compreende o prêmio pelo risco Brasil.

R_f - Taxa livre de risco

Foi utilizada a taxa de juros média anual dos títulos do Tesouro Americano (T-bond) com prazo de 10 anos, como parâmetro de rentabilidade sem risco.

R_B - Prêmio pelo risco Brasil

A medida de risco país é aquela definida por Bragança et al. (2006), que definem como indicador, o índice EMBI+ determinado pelo JP Morgan.

R_m - Prêmio de risco de mercado

Utilizou-se a taxa livre de risco do retorno médio anual da série histórica dos retornos diários do S&P 500.

Beta

O coeficiente Beta é usado para medir o risco não diversificável, ou seja, variações não controláveis do mercado e do ambiente. O cálculo é feito através da divisão da covariância entre o retorno do ativo e do mercado pela variância do retorno de mercado.

Utilizou-se o beta desalavancado do setor de *Transporte de Passageiros em países emergentes* definido pelo Damodaran.

Taxa de inflação americana

A taxa de inflação americana é apresentada através da média do índice CPI (Consumer Price Index).

6.1.4.2 Custo de capital de terceiros

Para o cálculo do custo de capital de terceiros, utilizou-se os parâmetros descritos abaixo.

$$rd = Rf + RB + Rc$$

Onde:

- *R_f* é a taxa livre de risco;
- *R_B* compreende o prêmio pelo risco Brasil;
- *R_c* é o risco de crédito.

R_c - Risco de crédito

O risco de crédito é baseado na Taxa preferencial Brasileira (TPB), constante no “Relatório de Economia Bancária e Crédito” elaborado pelo Banco Central.

Estrutura de capital

Tendo por base a análise benchmark efetuada e as potenciais condições de financiamento para o projeto, para efeitos de estrutura de capital foi considerado um nível de alavancagem de 50%.

Com base na metodologia aplicada e nos parâmetros utilizados obteve-se o valor de 10,43% a.a. para o custo médio ponderado de capital (WACC), conforme tabela a seguir:

Tabela 31 – Cálculo da Taxa Interna de Retorno Referencial.

Estrutura de capital	Revisão
(A) Participação Capital Próprio	50,00%
(B) Participação Capital de Terceiros	50,00%
Custo do Capital Próprio (CAPM)	
(1) Taxa Livre de Risco	4,04%
(2) Prêmio de Risco de Mercado	4,64%
(3) Beta desalavancado	1,01
(4) IR + CSLL	34,00%
(5) Beta Alanvancado = $\{ (A) + (B) * [1-(4)] \} / (A) * (3)$	1,68
(6) Prêmio de Risco do Negócio = $(2) * (5)$	7,79%
(7) Prêmio de Risco Brasil	3,75%
(8) Custo de Capital Próprio Nominal = $(1) + (6) + (7)$	15,58%
(9) Taxa de Inflação Americana	2,09%
(10) Custo Real do Capital Próprio (CAPM) = $[1+ (8)] / [1 + (9)] -1$	13,21%
Custo do Capital de Terceiros	
(11) Taxa Livre de Risco	4,04%
(12) Prêmio de Risco Brasil	3,75%
(13) Risco de crédito	7,21%
(14) Custo Nominal da Dívida $(11) + (12) + (13)$	15,00%
(15) Custo Nominal da Dívida Líquido de Impostos = $(14) * [1-(4)]$	9,90%
(16) Taxa Real, em R\$ = $[1+ (15)] / [1+ (9)]-1$	7,65%
WACC	
(17) WACC = $(A) * (10) + (B) * (16)$	10,43%

Fonte: Elaboração Consórcio.

Para todos os valores imputados na tabela foram considerados na data base de julho de 2018.

Cabe ressaltar que o resultado encontrado para TIR referencial neste Projeto é 10,43%.

6.2 Premissas Gerais

Neste item estão descritas as premissas gerais adotadas no modelo econômico-financeiro do Projeto.

Para balizar as premissas de elaboração do modelo econômico-financeiro do Projeto, foram elaborados estudos técnicos, que integram o Produto de modelagem da Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre.

6.2.1 Horizonte de projeção

O horizonte de projeção considerado na modelagem econômico-financeira da Estação Rodoviária é de 25 anos, tendo por base o prazo delimitado pela legislação do Estado do Rio Grande do Sul para a concessão e exploração ao setor privado. Adotou-se o ano de 2019 como ano de início da concessão, sendo assim, o último ano de concessão será 2043.

6.2.1 Premissas macroeconômicas

As premissas macroeconômicas foram definidas de acordo com os dados históricos e projeções calculadas pelo Sistema de Expectativas do BACEN na data-base 31 de julho de 2018, com exceção da taxa CDI proveniente da CETIP. A tabela abaixo apresenta as projeções macroeconômicas utilizadas na modelagem econômico-financeira.

Tabela 32 – Projeções macroeconômicas.

	2018	2019	2020	2021	2022
IPCA	4.08%	4.12%	4.00%	3.85%	3.69%
IGP-M	7.66%	4.23%	4.17%	4.17%	4.17%
CDI	6.39%	6.39%	6.39%	6.39%	6.39%
SELIC	6.50%	8.05%	8.26%	8.16%	8.18%

Fonte: BACEN / CETIP - Elaboração Consórcio

A partir de 2022, as projeções para IPCA, IGP-M e SELIC foram mantidas constantes. No que diz respeito a taxa CDI, estas foram mantidas constantes a partir de 2018.

6.2.2 Moeda

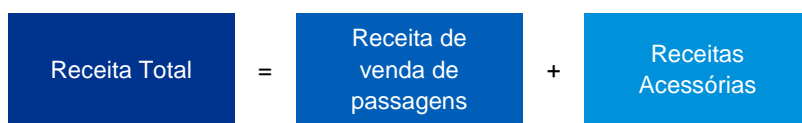
As projeções foram realizadas utilizando o Real (R\$) como moeda e foram elaboradas em termos reais, ou seja, não consideram os efeitos da inflação. A data-base considerada para o levantamento das informações e premissas utilizadas é a de 31 julho de 2018.

6.3 Premissas Operacionais

6.3.1 Receita

A receita total da Concessionária será composta pela receita de venda de passagens (percentual sobre a venda de Passagens Intermunicipais + Tarifa de Embarque Internacional e Interestadual + Encomendas Intermunicipais+ Guarda e Armazenagem de Encomendas) e pela receita de exploração de atividades acessórias, conforme será detalhado na sequência:

Figura 13 – Composição da Receita Total



Fonte: Elaboração Consórcio

1) Receita de venda de passagens

A Receita de venda de passagens da Concessionária terá a seguinte composição:

- Receita de Venda de passagens Intermunicipais: A Concessionária terá direito a 11% da receita gerada com venda de passagens intermunicipais;
- Receita com Tarifa de Embarque Interestadual e Internacional: A Concessionária será remunerada com a tarifa de R\$ 3,60 por passagem vendida;

- Tarifa de Guarda e Armazenagem de Encomendas: A Concessionária será remunerada com a tarifa de R\$ 2,75 por volume armazenado;
- Comissão sobre despacho de encomendas intermunicipais: A Concessionária será remunerada em 15% receita gerada com despachos intermunicipais.

Figura 14 – Composição da Receita de Venda de Passagens



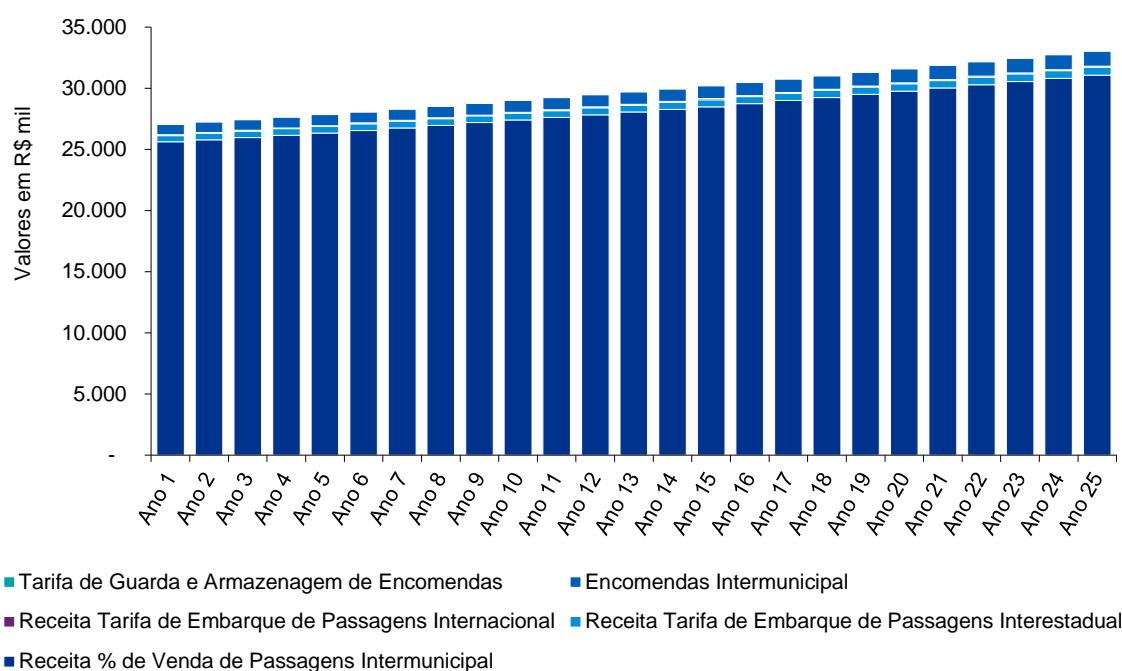
Fonte: Elaboração Consórcio

Conforme detalhado no documento *Volume 3 – Modelo Operacional* o projeto prevê diversos canais para venda de passagens, além dos guichês na própria Rodoviária.

O usuário poderá adquirir as passagens através dos pontos de venda localizados em diversas localidades de Porto Alegre e também online. Cabe ressaltar que não é de competência da Concessionária a intermediação de venda de passagens internacionais e interestaduais. A compra de tais passagens deve ser realizada através do site das próprias empresas de ônibus que realizarão a viagem ou seus guichês, localizados dentro da Rodoviária ou ainda nos demais pontos de venda indicados pelas empresas.

Através das premissas detalhadas acima e dos estudos de demanda detalhados no *Volume 1 – Estudos de demanda* é possível projetar o volume de Receita de Venda de Passagens.

Figura 15 - Receita de Venda de Passagens



Fonte: Elaboração consórcio

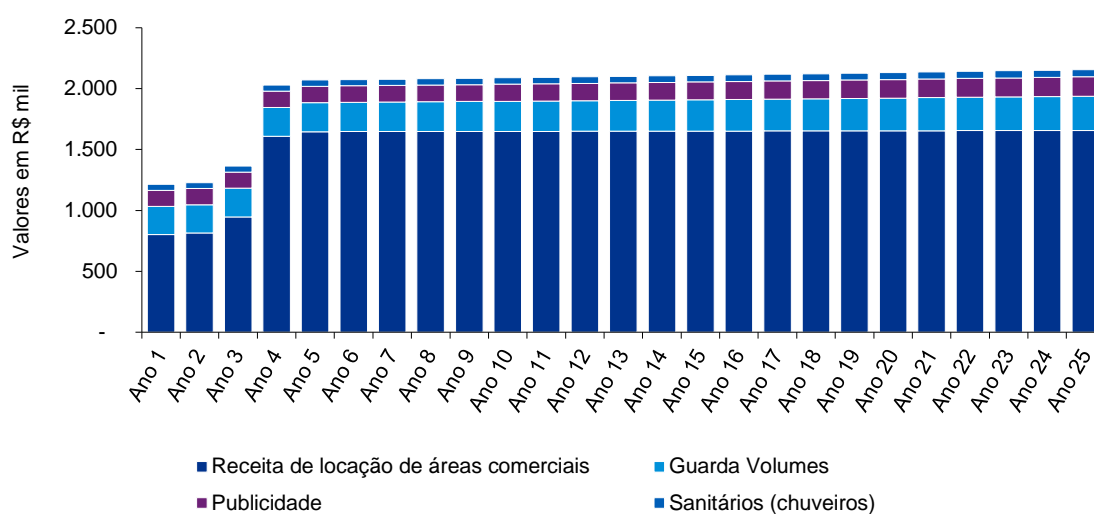
Como pode-se visualizar, o volume de Receita de Venda de Passagens Intermunicipais é o maior, representando cerca de 95% da receita total com venda de passagens.

2) Receita acessória

Além da receita com venda de passagens, as receitas acessórias irão compor a receita total do projeto. Foram consideradas as seguintes receitas acessórias: Locação de áreas comerciais, Guarda-Volumes, Sanitários (Chuveiro) e publicidade. A receita acessória representa cerca de 8% do faturamento total da Concessão.

Assim sendo a receita acessória projetada para os anos de Concessão está ilustrada no gráfico a seguir.

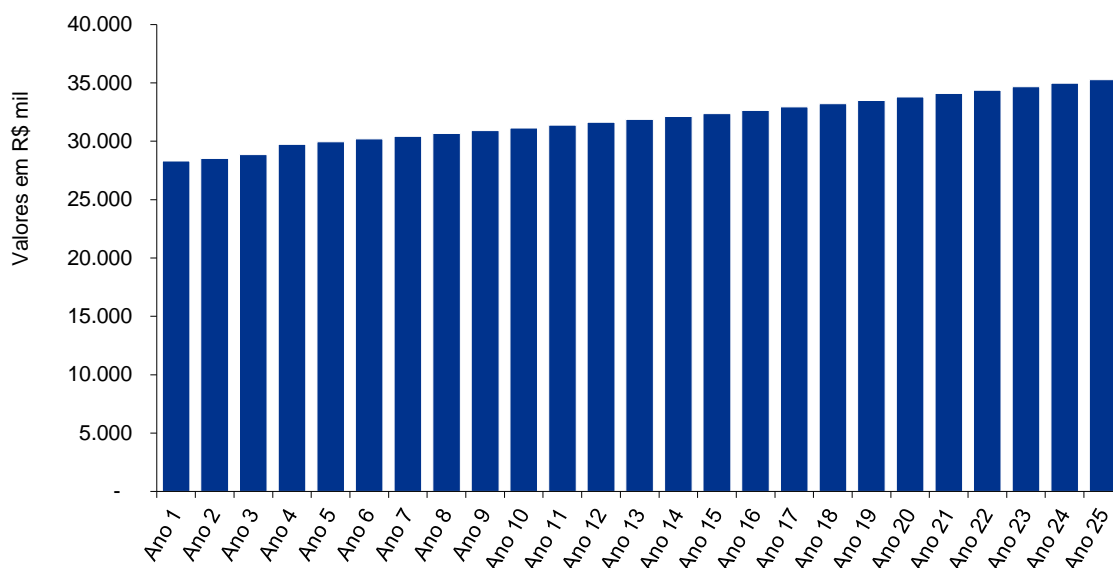
Figura 16 – Receita Acessória



Fonte: Elaboração consórcio.

Enfim, na figura abaixo pode-se observar a receita total da Estação Rodoviária formada pela receita de venda de passagens e receita acessória.

Figura 17 – Receita Total



Fonte: Elaboração consórcio.

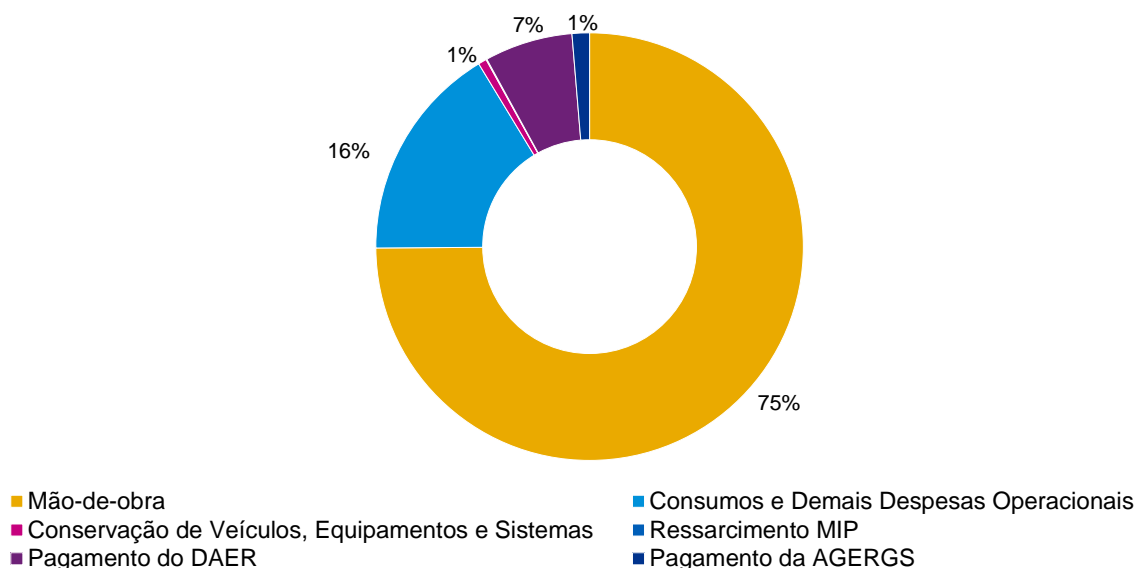
6.3.2 Custos e Despesas

A projeção dos custos e despesas na modelagem econômico-financeira está consolidada sobre custos e despesas operacionais e custos administrativos conforme estabelecido pelo *Volume 3 – Modelo Operacional*.

6.3.4.1 Custos e despesas operacionais

As estimativas dos custos e despesas operacionais, formados por: mão de obra, consumos e demais despesas operacionais, conservação de veículos, equipamentos e sistemas, ressarcimento do MIP, pagamento do DAER e pagamento da AGERGS, foram calculadas de acordo com os resultados do Modelo Operacional.

Figura 18 – Custos e despesas operacionais da Concessão no período de 25 anos por categoria



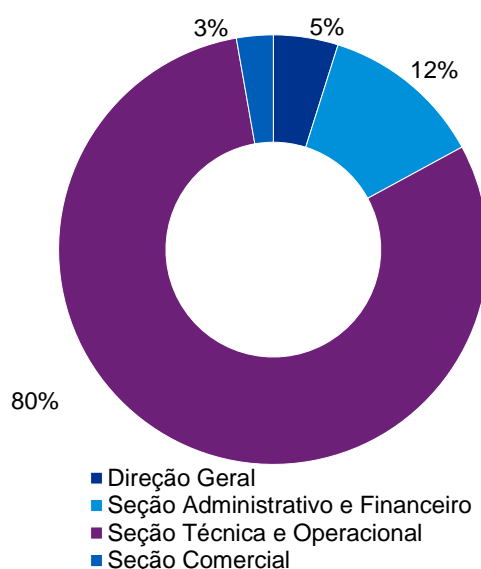
Fonte: Elaboração Consórcio.

Pode-se observar que o custo com maior representatividade é o custo com mão-de-obra que representa 75% do total, seguido pelos consumos e demais despesas operacionais, que representam 16%. Os custos operacionais totalizam R\$ 328.494.776,00 durante os 25 anos de projeção.

Mão de Obra

Os custos com funcionários foram calculados tendo por base o cronograma de pessoal, gestão e operação, e os salários (já incluídos os encargos e benefícios) estimados para cada função, como consta no Modelo Operacional. No gráfico abaixo pode-se observar a composição dos custos com mão de obra durante os 25 anos da Concessão.

Figura 19 – Custos de mão de obra durante os 25 anos de Concessão



Fonte: Elaboração Consórcio.

O total dos custos com mão de obra durante os 25 anos da Concessão é igual a R\$ 246.038.899,85. Os custos mais representativos de mão de obra são os da Seção Técnica e Operacional, que representam os custos relacionados à operação do terminal, bem como os funcionários técnicos que garantem a manutenção do espaço.

Os custos de cada categoria ilustrada no gráfico acima são formados pelos seguintes itens:

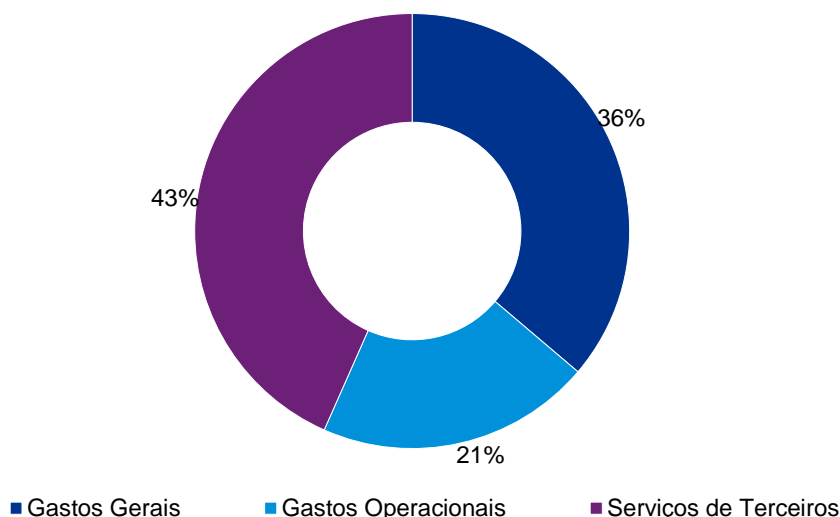
- *Diretoria Geral:* Grupo de Diretores.
- *Seção Administrativo e Financeiro:* Setor Administrativo, Recursos Humanos, Financeiro, Contábil, Almoxarifado e Segurança do Trabalho.
- *Seção Técnica e Operacional:* Operador de site, Especialista de rede, Programador, Supervisor de Cargas e Encomendas, Encarregado e Coordenador de Operações, Fiscal de Pista, Atendente de balcão, Atendente de Informações aos Usuários, Supervisor de Controle de Acesso e Segurança, Operador de Cabine, Fiscal de Catracas, Vigia, Técnico em Manutenção, Auxiliar de Manutenção, Eletricista, Encanador, Faxineiro e Operador de Máquinas de Limpeza.

- *Seção Comercial*: Coordenador do Setor Comercial e Supervisor de Lojas.

Consumos e Demais Despesas Operacionais

Durante os 25 anos de Concessão o valor total de Consumos e Demais Despesas Operacionais é de R\$ 53.958.559,10. Os Serviços de Terceiros representam a maior parte dos Consumos e Demais Despesas Operacionais (43%) conforme ilustrado a seguir.

Figura 20 – Consumos e Demais Despesas Operacionais durante os 25 anos da Concessão da Estação Rodoviária



Fonte: Elaboração Consórcio.

A seguir está detalhada a composição de cada item desta categoria:

- *Gastos Gerais*: Energia, Água, Telefonia Fixa, Internet, Material de Higiene, Material de Limpeza, Material de Escritório, Material de Informática e Material de Copa e Cozinha.
- *Gastos Operacionais*: Manutenção de Estruturas Físicas, Material de Paisagismo e Jardinagem, Uniformes, Operação Extraordinária – Férias e Feriados e Diversos.
- *Serviços de Terceiros*: Site da Concessionária, Desenvolvimento de Marca e Produtos, Ações de Marketing e Propaganda, Coleta e Planos de Resíduos, Plano de Drenagem de Líquidos Contaminantes, Plano de Controle de Emissão de Gases e Poluição Sonora, Consultoria Fiscal, Gestão de Pessoas, Auditoria Interna, Assessoria Jurídica Permanente e Especializada, Assessoria Contábil, Taxa de Cartões de Crédito e Transporte de Valores.

Conservação de Veículos, Equipamentos e Sistemas

Os custos relativos a Conservação de Veículos, Equipamentos e Sistemas, detalhados no *Volume 3 – Modelo Operacional*, totalizam R\$ 2.077.935,86 para os 25 anos de concessão, sendo o valor anual de aproximadamente R\$ 36 mil no primeiro ano e de

aproximadamente R\$ 85 mil desde o segundo ano até o fim da concessão. Dentre o item Conservação de Veículos, Equipamentos e Sistemas estão os custos de:

- *Administração da Concessionária:* Servidores Físicos, Softwares, Telefonia e Sistema de Gerenciamento de Vendas de Passagens e Encomendas.
- *Centro de Controle Operacional:* Controles de Plataforma, Catracas de Embarque, Catracas dos Chuveiros, Sistema Visual de Informações para Embarques e Desembarques, Sistema Sonoro de Informações para Embarques e Desembarques, Venda Eletrônica de Passagens, Manutenção e Limpeza.

Ressarcimento do MIP

O Ressarcimento do MIP refere-se à remuneração a ser paga pela utilização de informações utilizadas na modelagem, retiradas dos estudos entregues no procedimento de MIP. Foi estimado um valor de R\$ 200.000,00 a ser pago no ano 1 da Concessão.

Pagamento ao DAER

O DAER mantém um posto de fiscalização dentro da Estação Rodoviária onde ficam alocados os fiscais que controlam os serviços prestados pela Concessionária e pelas empresas transportadoras, no âmbito das viagens intermunicipais. Para essa fiscalização, é cobrada uma taxa de 3% ao ano sobre o valor das receitas com passagem intermunicipal e despacho de encomendas intermunicipal. Cabe ressaltar que as viagens interestaduais e internacionais são fiscalizadas pela ANTT. Ao longo dos 25 anos de concessão foi projetado um valor total de R\$ R\$ 21.892.748,96 a ser pago ao DAER.

Pagamento a AGERGS

De acordo com a Lei 11.863, de 16 de dezembro de 2002, é previsto um pagamento de taxa anual de acordo com a respectiva tabela de incidência face ao faturamento bruto anual a AGERGS com o fim de fiscalização e controle dos serviços delegados. Tendo em vista a regulação, foi projetado um valor de R\$ 4.326.632,24 a ser pago a AGERGS ao longo dos 25 anos de concessão.

6.3.4.2 Custos administrativos

Os custos administrativos considerados são os custos com seguros e garantias. Estão sendo considerados na modelagem financeira os seguros de risco de engenharia, riscos operacionais e de responsabilidade civil. Também foram consideradas as garantias de execução do contrato e perda de receita.

Riscos de engenharia

Os riscos de engenharia foram calculados a partir do CAPEX anual (investimentos operacionais). Este valor foi multiplicado pelo prêmio referente aos riscos de engenharia igual a 0,15%. O custo do risco de engenharia não se mantém constante ao longo dos anos, tendo o seu ápice no 2º ano da Concessão, sendo o valor de R\$ 48.668,26, devido ao volume de obras projetados para este ano.

Risco operacional

Os riscos operacionais foram calculados a partir do valor da receita tarifária e CAPEX anual multiplicado pelo prêmio referente aos riscos operacionais igual a 0,10%. Os riscos operacionais têm em média o valor de R\$ 147.820,61 ao ano.

Responsabilidade civil

Os custos com responsabilidade civil foram calculados a partir da receita tarifária anual da Concessão multiplicado pelo fator 0,20% referente a responsabilidade civil. Os custos com responsabilidade civil detêm um valor crescente ao longo dos anos da Concessão. Sendo a média dos custos calculada em R\$ 63.816,66 ao ano.

Garantia de execução

As garantias de execução foram calculadas através do valor total do CAPEX, utilizando como premissa o percentual de 10% desse total nos primeiros 3 anos e 5% nos demais anos de concessão, e depois multiplicada por 0,80%. Os custos com garantia de execução detêm um valor decrescente ao longo dos anos da Concessão, sendo R\$ 65.908,28 nos 3 primeiros anos e R\$ 32.954,14 nos anos restantes da Concessão.

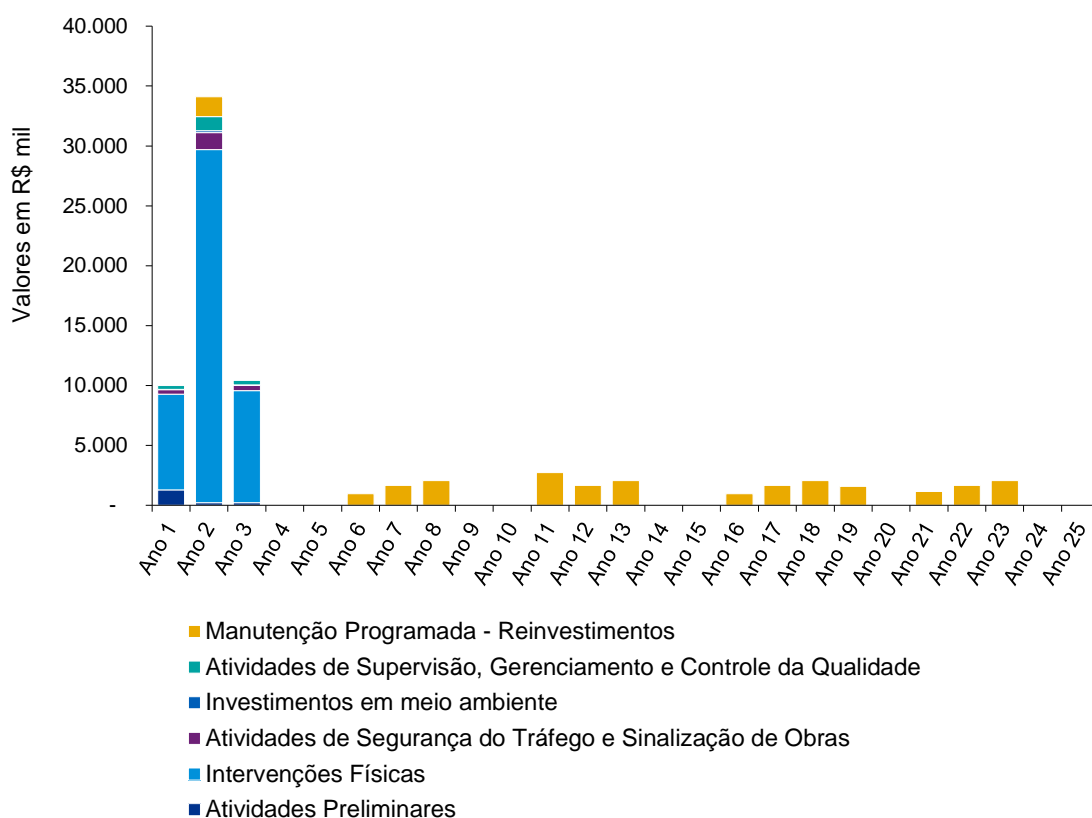
6.3.1 Investimento

Foram consideradas, na modelagem econômico-financeira, as seguintes categorias de investimentos, que compõe o total do CAPEX do projeto:

- *Atividades Preliminares;*
- *Intervenções Físicas;*
- *Atividades de Segurança do Tráfego e Sinalização de Obras;*
- *Investimentos em Meio Ambiente;*
- *Atividades de Supervisão, Gerenciamento e Controle da Qualidade; e*
- *Manutenção Programada – Reinvestimento.*

Cabe ressaltar que todos os investimentos apresentados são considerados **obrigatórios** para esta concessão.

Figura 21 – Comparativo de desembolso anual para as categorias de investimento



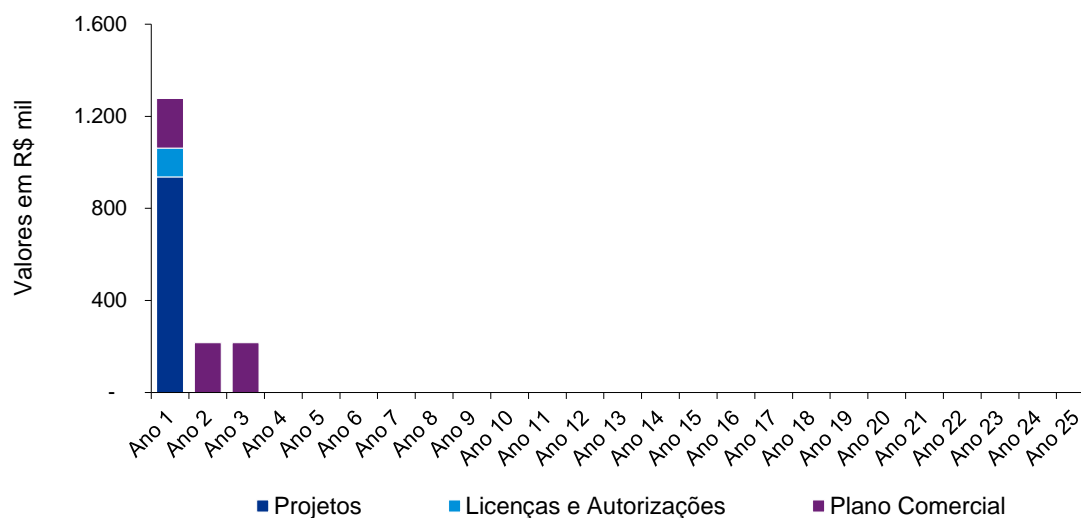
Fonte: Elaboração Consórcio.

Conforme demonstrado acima, verifica-se que os maiores desembolsos são realizados nos primeiros 3 anos da concessão, sendo o investimento em intervenções físicas o maior. Cada categoria de investimento será explicada a seguir.

6.3.4.1 Investimento em Atividades Preliminares

Esta categoria abrange os investimentos requeridos no que diz respeito a Projetos, Licenças e Autorizações e Plano Comercial. Abaixo são detalhadas as subdivisões dessa modalidade de investimento.

Figura 22 – Projeção de investimento em Atividades Preliminares



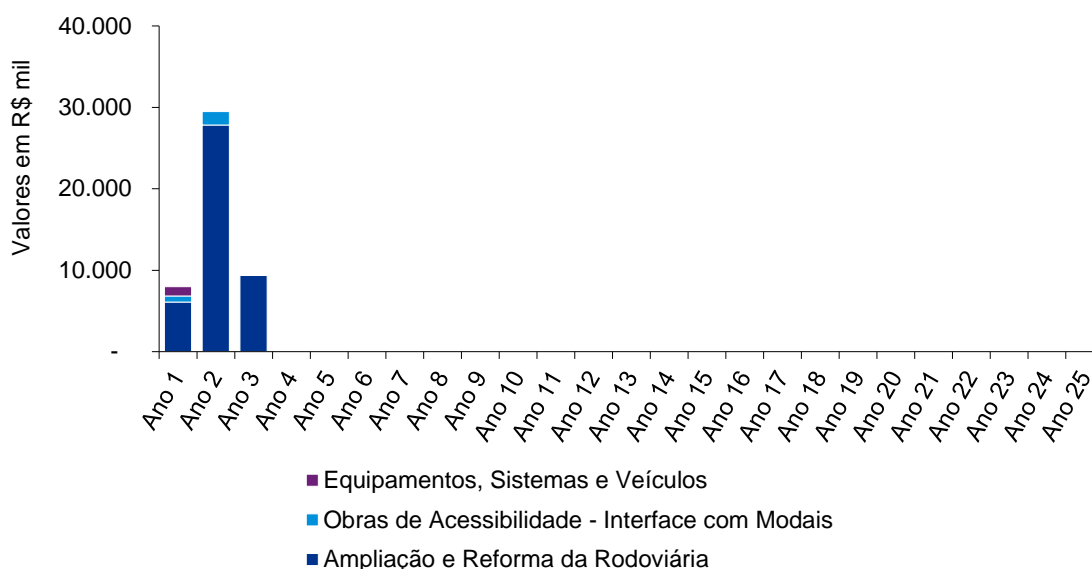
Fonte: Elaboração consórcio.

Conforme visto acima, os investimentos em Projetos são os mais volumosos nesta categoria, sendo requerido já no primeiro ano de concessão. Cabe ressaltar que esta categoria representa os investimentos a serem feitos para a realização das obras e melhorias na Estação Rodoviária, portanto seus desembolsos são projetados apenas nos três primeiros anos da Concessão. O total projetado para esta rubrica é de R\$ 1.711.350,95.

6.3.4.2 Investimento em Intervenções Físicas

O investimento em Intervenções Físicas possui três subdivisões, são elas: ampliação e reforma da Rodoviária, obras de acessibilidade – interface com modais e equipamentos, sistemas e veículos.

Figura 23 – Projeção do investimento em Intervenções Físicas



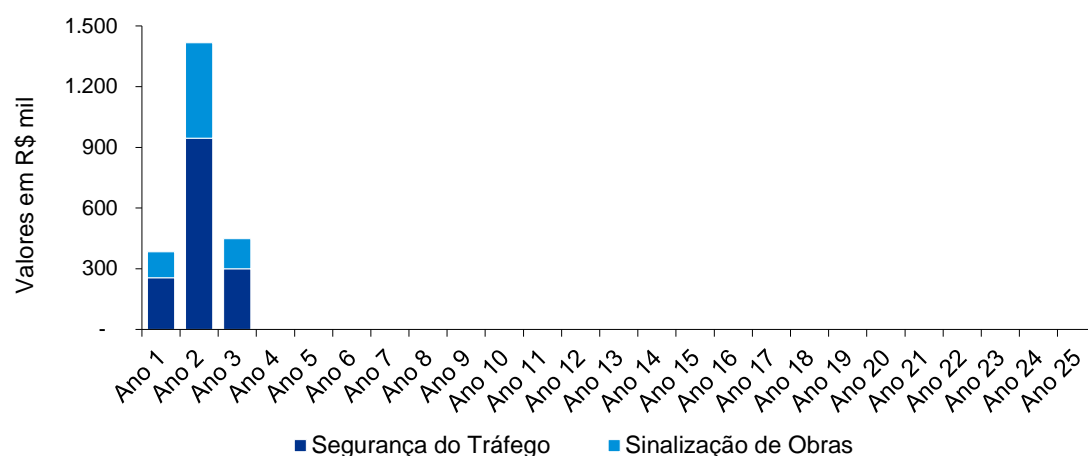
Fonte: Elaboração consórcio.

É possível verificar acima que estes investimentos são requeridos somente nos primeiros três anos da concessão, pois neste período ocorrem as principais obras de reforma e melhoria da Estação Rodoviária. O investimento em ampliação e reforma da Rodoviária é o que requer maior desembolso dentre os três, ao longo dos 25 anos de concessão. O total projetado para esta rubrica é de R\$ 46.817.547,61.

6.3.4.3 Investimento em Atividades de Segurança do Tráfego e Sinalização de Obras

Abaixo é possível visualizar a projeção desta categoria de investimentos ao longo do período de concessão.

Figura 24 – Projeção de investimento em Atividades de Segurança do Tráfego e Sinalização de Obras



Fonte: Elaboração consórcio.

É possível observar que o investimento em Segurança do Tráfego demandará o maior montante para esta categoria, tendo em vista que tais investimentos ocorrem também somente nos três primeiros anos de concessão. O total projetado para esta categoria é de R\$ 2.250.000,00.

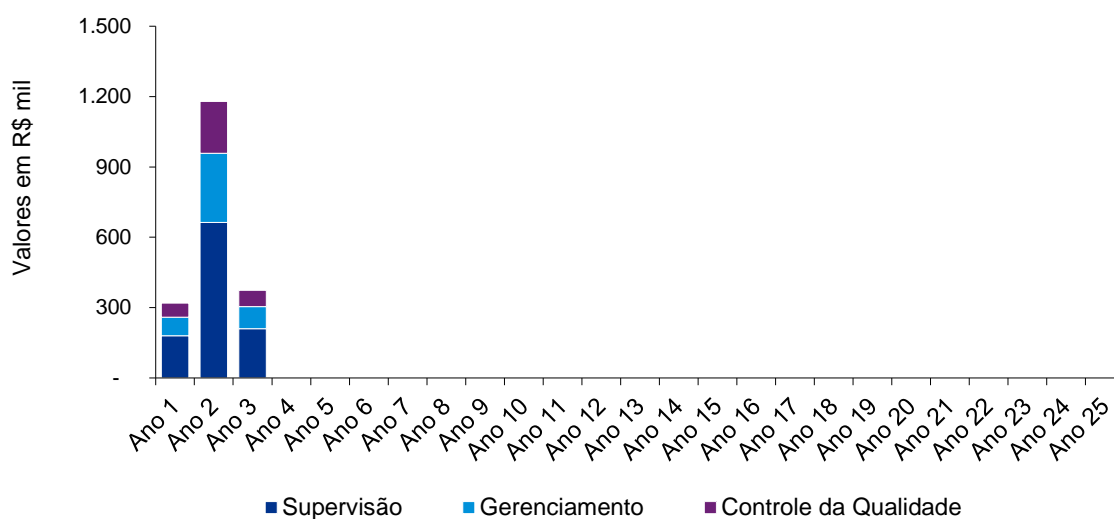
6.3.4.4 Investimento em Meio Ambiente

Essa modalidade de investimento refere-se aos investimentos em mitigação de impactos ambientais. Devido à concentração de obras a serem realizadas nos três primeiros anos de concessão, é esperado que estes investimentos ocorram também do ano 1 ao ano 3 da Concessão. Estes investimentos totalizam R\$ 234.087,74.

6.3.4.5 Investimento em Atividades de Supervisão, Gerenciamento e Controle da Qualidade

O investimento em Atividades de Supervisão, Gerenciamento e Controle da Qualidade relacionam os investimentos necessários para manter a qualidade da operação. Abaixo é apresentada a projeção deste investimento ao longo dos 25 anos de concessão.

Figura 25 – Projeção de investimentos em Atividades de Supervisão, Gerenciamento e Controle da Qualidade



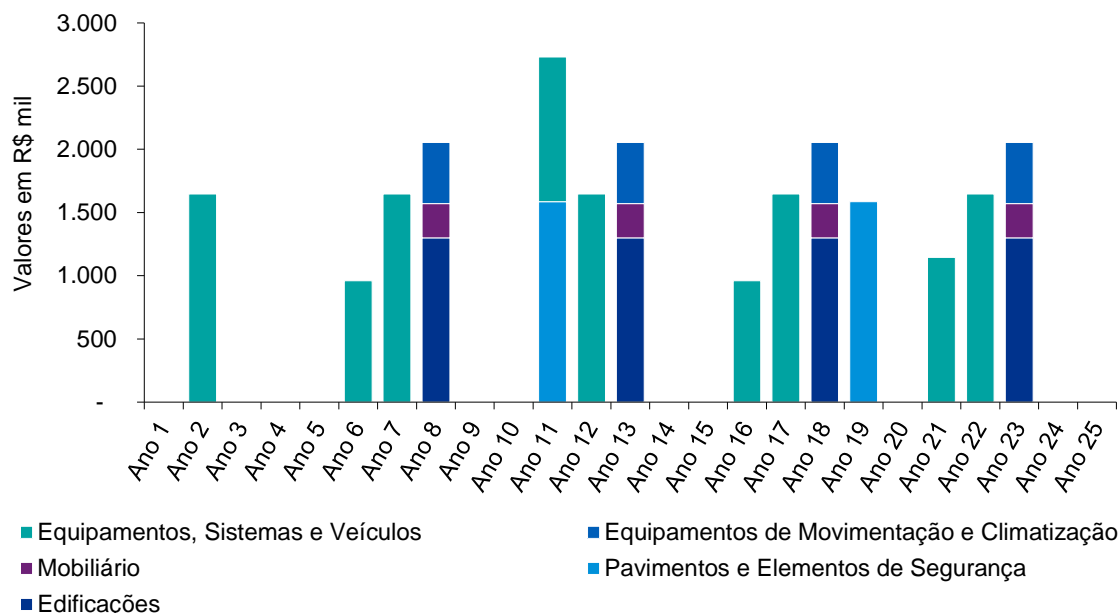
Fonte: Elaboração consórcio.

Conforme demonstrado no gráfico acima, os maiores investimentos são realizados nos segundo ano de concessão, sendo o investimento em supervisão o que irá requerer maior desembolso. O total desta rubrica é de R\$ 1.872.701,90.

6.3.4.6 Investimento em Manutenção Programada – Reinvestimentos

Esta modalidade contempla reinvestimentos em edificações, pavimentos e elementos de segurança, mobiliário, equipamentos de movimentação e climatização e equipamentos, sistemas e veículos.

Figura 26 – Projeção de investimento em Manutenção Programada – Reinvestimentos



Fonte: Elaboração Consórcio.

Como é possível observar, nos primeiros anos o investimento maior é feito na categoria de Equipamentos, Sistemas e Veículos e nos demais anos, na categoria de Pavimentos e Elementos de Segurança. O total desta rubrica é de R\$ 23.837.492,45.

6.3.2 Depreciação / Amortização

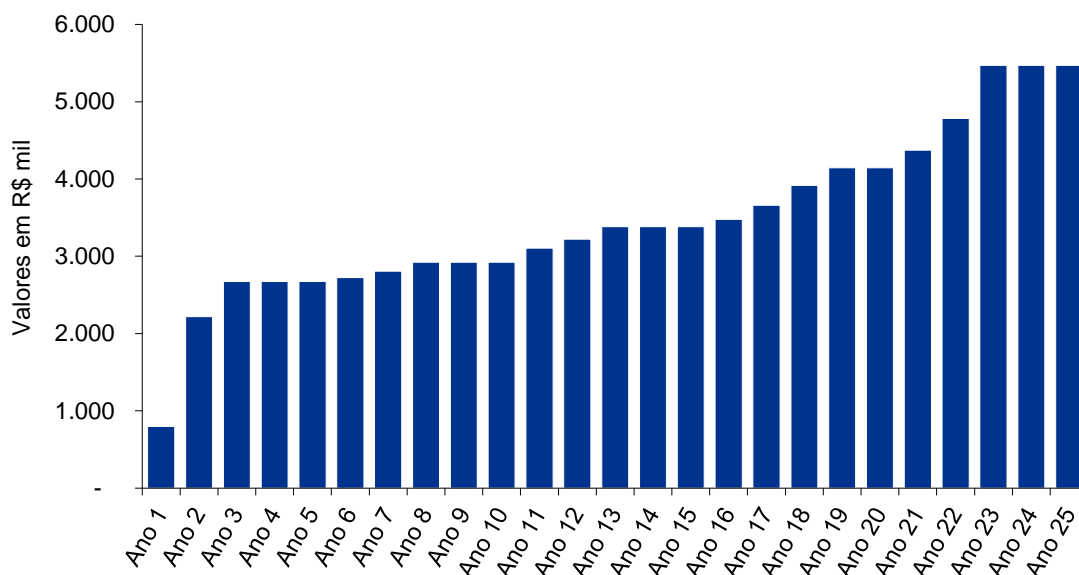
A amortização do ativo intangível, representado pelo reconhecimento do direito de exploração da infraestrutura, é reconhecida no resultado do exercício de acordo com a curva de benefício econômico esperado ao longo do prazo dos 25 anos da Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre.

Foi utilizada a metodologia do benefício econômico para o cálculo da depreciação, ou seja considerando o prazo de 25 anos da concessão.

Como a modelagem econômico-financeira foi realizada em termos reais, para o cálculo do Imposto de Renda (IR) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) foi necessário fazer um ajuste à depreciação, de modo a não sobrevalorizar o efeito fiscal da depreciação. Assim para a depreciação fiscal em termos reais, foi deflacionada a amortização, pois entende-se que há um descasamento entre o benefício tributário real. O índice de inflação utilizado para deflacionar a amortização foi o IPCA.

A seguir está o gráfico contemplando a depreciação dos ativos no decorrer da Concessão.

Figura 27 – Depreciação durante a Concessão



Fonte: Elaboração Consórcio

6.3.3 Receitas Financeiras

As Receitas Financeiras do Projeto foram projetadas considerando a soma do Caixa Mínimo, do Caixa Excedente e da Conta Reserva. Para cada ano do período projetivo, a Receita Financeira foi projetada considerando o Caixa Mínimo do período atual e o Caixa Excedente e Conta Reserva do período anterior multiplicados por 100% da Taxa Selic projetada para o respectivo período.

Assim sendo o total das Receitas Financeiras projetadas para os 25 anos de Concessão é R\$ 27.553.807,87.

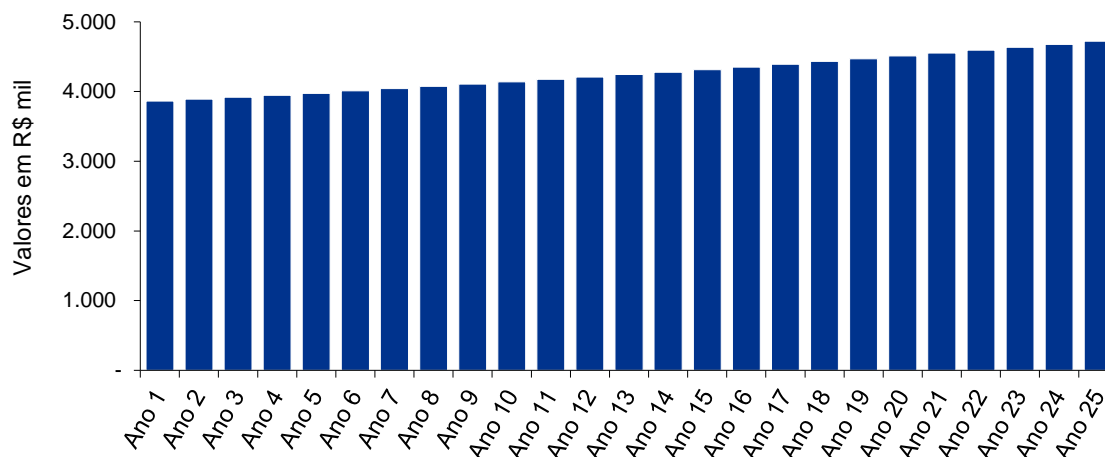
6.3.4 Impostos

Os impostos incidentes neste tipo de projeto podem ser classificados em duas categorias, os tributos sobre a receita, que são incidentes sobre a Receita Bruta da empresa e os Tributos sobre o lucro que são incidentes sobre o EBT da empresa.

6.3.4.1 Tributos Sobre a Receita – PIS/COFINS

Os tributos que tem incidência sobre a receita são: o Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS). Para fins deste projeto, o regime a ser auferido será o Não cumulativo, que consiste no PIS e COFINS deduzidos dos débitos apurados de cada contribuição. As alíquotas praticadas no regime não cumulativo são de 1,65% para PIS e 7,60% para COFINS.

Figura 28 – Tributos Sobre a Receita durante a concessão



Fonte: Elaboração Consórcio.

6.3.4.2 ISS

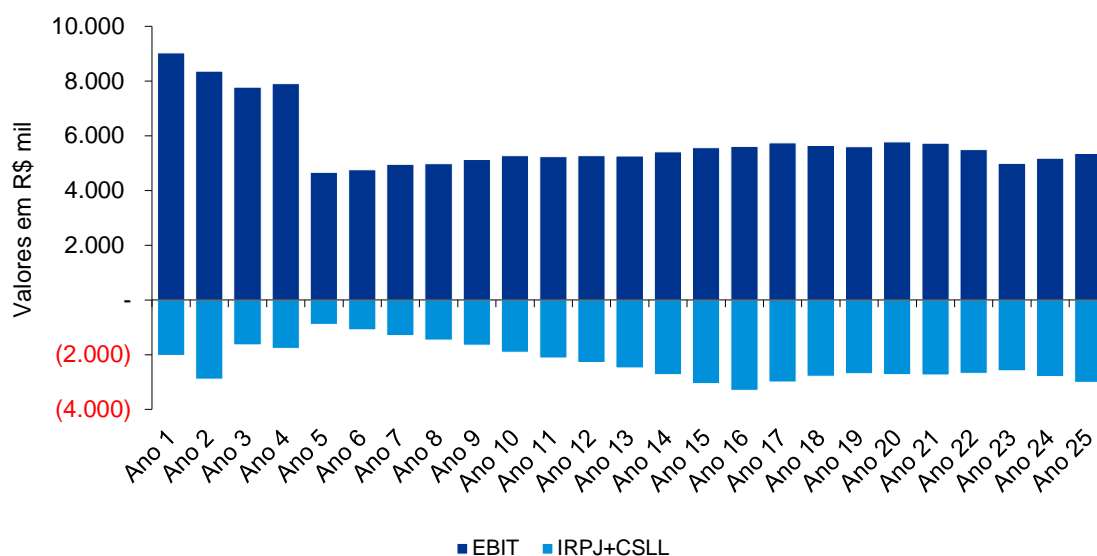
O Imposto Sobre Serviços (ISS), por sua vez, é um imposto municipal cobrado sobre receitas provenientes de prestação de serviços, com alíquota entre 2% e 5%, dependendo do município onde a receita é auferida e do tipo de serviços prestados. Para o projeto foi considerado a alíquota máxima de 5%.

6.3.4.3 Tributos Sobre o Lucro – IR e CSLL

Com relação aos tributos incidentes sobre a receita, temos o Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL). Tributariamente, uma vez que o regime não cumulativo é optado, a tributação sobre os lucros deve ser considerada como regime de lucro real, neste regime a empresa deve antecipar os tributos mensalmente, com base no faturamento mensal. O ponto de atratividade deste método é a possibilidade de reduzir ou suspender o recolhimento caso o lucro real seja menor que o estimado ou perante a prejuízo fiscal.

As alíquotas praticadas no regime de lucro real são de 15% para IRPJ, um adicional de 10% para todo lucro que exceder 240 mil reais anuais e 9% de CSLL.

Figura 29 – Tributos sobre o lucro durante a concessão.



Fonte: Elaboração Consórcio.

6.3.5 Financiamento

Na definição da estrutura de financiamento teve-se em consideração que o Projeto não se refere a um puro ativo de infraestrutura, como outros projetos financiados recentemente (rodovias, aeroportos, saneamento, energia, etc.). Tendo por base as especificidades do Projeto, entende-se que as condições de financiamento serão necessariamente diferentes das aplicáveis a outros projetos de infraestrutura.

De acordo com a análise *benchmark* efetuada, entende-se que um projeto com as especificidades do projeto de Concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre, terá necessariamente um nível de alavancagem inferior ao de outras concessões, como as concessões de rodovias por exemplo, pelo que para efeitos do presente estudo e optando por uma ótica conservadora, considerou-se um nível de alavancagem máximo de 50%.

Assim, para o financiamento dos investimentos do Projeto, considerou-se uma linha de financiamento de longo prazo (15 anos), com um nível de alavancagem máximo de 50% do total das necessidades de financiamento e com condições financeiras em linha com as praticadas pelo mercado atualmente, não se tendo considerado um apoio direto do BNDES no financiamento do Projeto. Entende-se que um eventual financiamento do BNDES, potencialmente, terá condições financeiras mais vantajosas (o que terá um impacto positivo na viabilidade do Projeto), mas optou-se por sua não inclusão, uma vez que atualmente o BNDES está concentrado em financiar projetos em outros setores.

Importa referir que a estrutura financeira considerada no estudo é meramente indicativa e visa analisar e comprovar a viabilidade econômico-financeira do Projeto. Os particulares nas suas propostas podem considerar estruturas financeiras alternativas que possam permitir algum tipo de eficiências financeiras, conseguindo assim ter propostas econômico-financeiras mais vantajosas.

6.3.4.1 Financiamento longo prazo

Considerou-se no Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira uma linha de financiamento em condições de mercado para alavancar o Projeto.

Para esta linha de financiamento, e de modo a cumprir o ICSD mínimo, foi considerado o financiamento de 50% do valor do investimento total, o que representa um desembolso de aproximadamente R\$ 27.266.286,61.

A seguir estão detalhadas as principais características do financiamento:

Tabela 33 - Condições Financiamento

Financiamento	
Porcentagem do CAPEX Financiado	50%
Amortização	SAC
Financiamento longo prazo	
Início captação	Ano 1
Fim captação	Ano 3
Indexador	7,0%
Spread	7,3%
Prazo máximo da dívida	15 anos
Início do reembolso	Ano 5
ICSD mínimo	1,30
-	-

Fonte: Elaboração Consórcio.

6.4 Resultados Financeiros do Estudo

Tendo por base as premissas financeiras apresentadas neste capítulo, a seguir serão apresentados os resultados financeiros do estudo obtidos através da modelagem econômico-financeira.

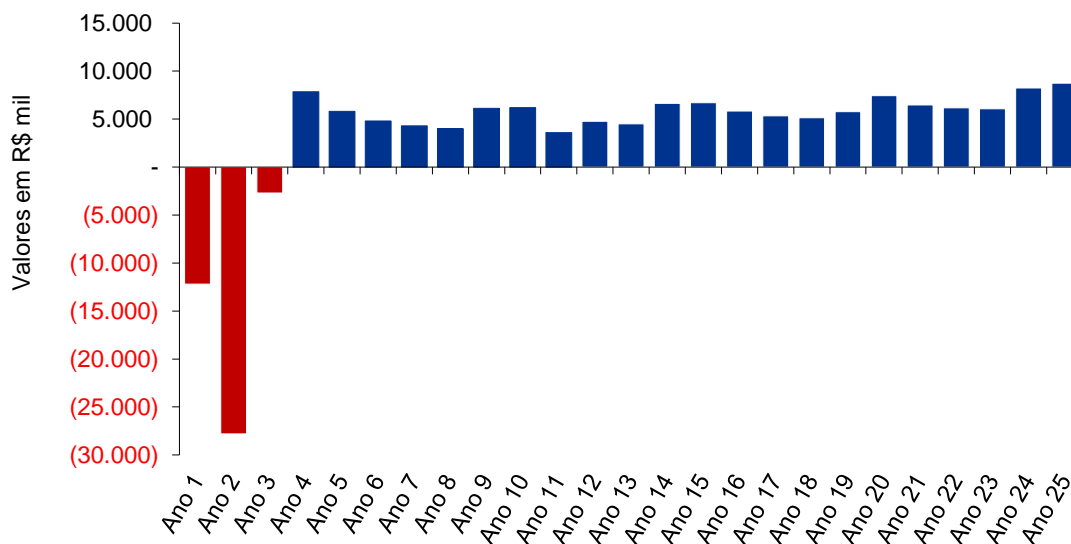
Tabela 34 – Resumo dos resultados da modelagem econômico-financeira

Resumo dos Resultados da Modelagem Econômica Financeira	
Outputs	R\$ 000
Receita com Venda de Passagens	747.541
Receita Acessória	50.167
Opex Total	328.495
Outorga Total	127.663
Custos Administrativos	6.441
Investimento Total	76.723

Fonte: Elaboração consórcio.

A partir dos fluxos de receitas, custos, despesas e investimentos foi possível obter o fluxo de caixa do projeto, que representa a capacidade de geração de riqueza do projeto. A figura a seguir ilustra o fluxo de caixa do projeto.

Figura 30 – Fluxo de caixa livre do projeto



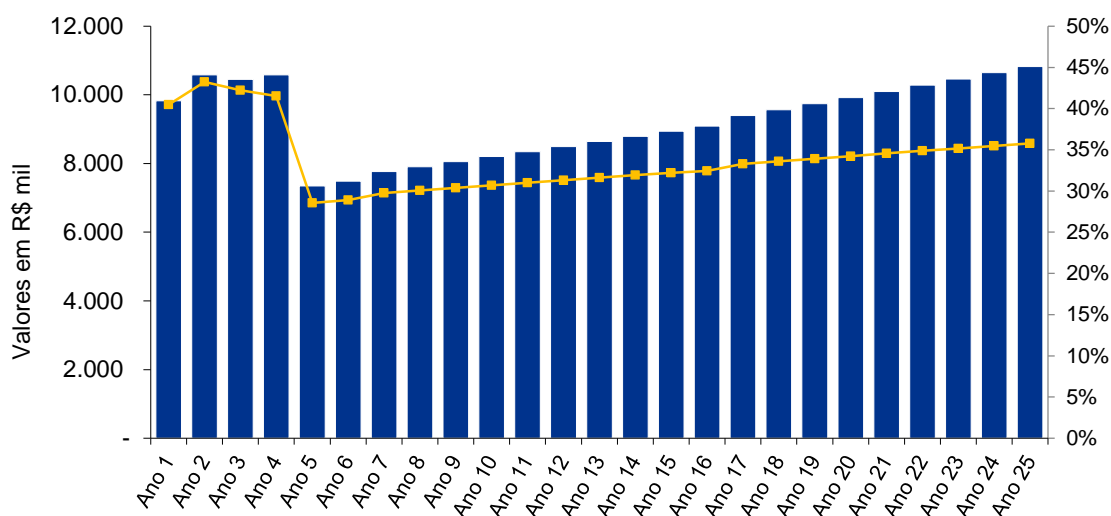
Fonte: Elaboração consórcio.

Como é possível observar no gráfico, até o ano 3 da concessão o fluxo de caixa é negativo, isto porque os principais investimentos estão concentrados nestes 3 primeiros anos da concessão.

6.4.1 Análise das margens EBITDA e Líquida

É importante verificar a rentabilidade do negócio a partir da análise do EBITDA, que representa a capacidade do negócio em gerar resultado operacional. A figura a seguir, por sua vez, representa a relação entre o EBITDA e margem EBITDA (EBITDA / receita líquida).

Figura 31 – EBITDA e margem EBITDA

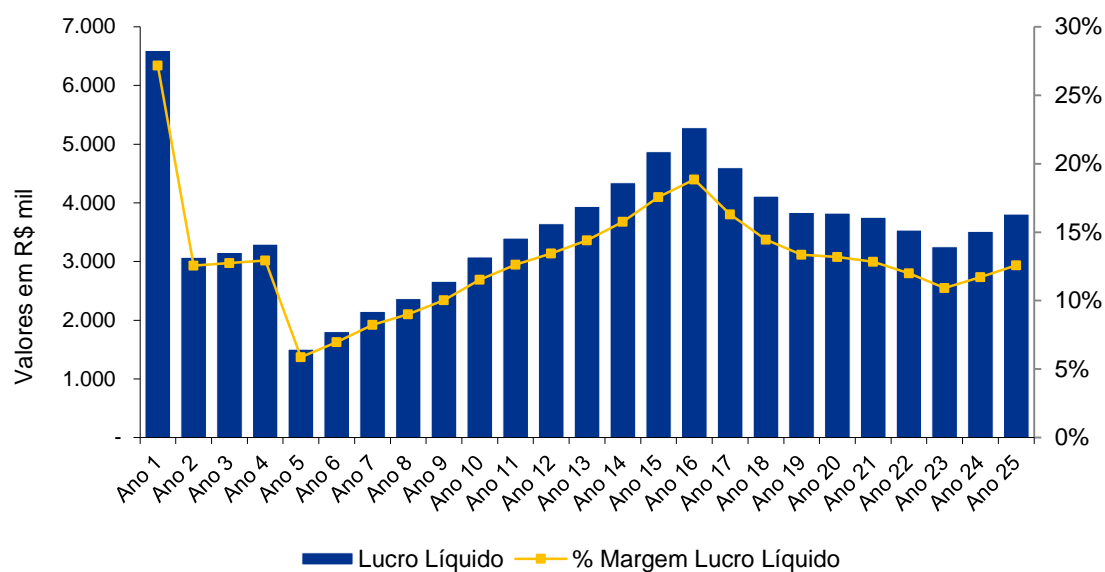


Fonte: Elaboração consórcio.

A margem EBITDA média durante os anos de concessão é de 34%. A margem máxima durante a concessão é de 43%.

Além do EBITDA, também é importante verificar a rentabilidade do negócio a partir da análise do lucro líquido, que representa a capacidade operacional do negócio em gerar lucro após a depreciação, resultado financeiro e impostos. A figura abaixo representa a relação entre o lucro líquido e a margem de lucro líquido (lucro líquido / receita líquida).

Figura 32 – Lucro líquido e margem de lucro líquido



Fonte: Elaboração consórcio.

A margem Líquida média do projeto é de 13% e a máxima de 27%.

6.4.2 Outorga

Como resultado da modelagem financeira, chegou-se a um pagamento de outorga em favor do Poder Concedente. Para atingir o retorno esperado para o projeto, foi estabelecida uma outorga fixa no valor de R\$ 10.000.000,00, no ano 1 da concessão; e uma outorga variável: sendo 5,00% da receita bruta da concessionária do ano 1 ao ano 4 da concessão totalizando R\$ 5.772.394,80, e 16,40% da receita bruta da concessionária do ano 5 ao ano 25 da concessão totalizando R\$ 111.890.689,89.

6.4.3 Análise de Sensibilidade

Nesta análise de sensibilidade são avaliados os impactos na TIR e no valor de outorga caso ocorra variação em alguma das premissas analisadas.

6.4.4.1 Análise de sensibilidade da TIR

Tal como referido ao longo deste capítulo, os resultados apresentados até este ponto consideram 25 anos de Concessão e uma TIR alvo de 10,43%. Nesta seção serão mostrados os resultados da análise de sensibilidade da TIR em relação a receita tarifária, custos e despesas (OPEX) e investimentos (CAPEX).

Resultado da análise de sensibilidade do CAPEX e OPEX

O objetivo desta análise é simular o impacto de variações do CAPEX e do OPEX na taxa de retorno do projeto. Podemos observar, na tabela abaixo, que as mudanças geram impactos significativos na rentabilidade do projeto. Dentre as duas variáveis, é possível observar que a TIR tem maior sensibilidade em relação ao OPEX, de forma que pequenas alterações no OPEX tem maior impacto na rentabilidade do negócio que alterações no CAPEX.

Tabela 35 - Análise de sensibilidade da TIR (CAPEX e OPEX)

Análise de Sensibilidade da TIR					
OPEX	CAPEX				
10,43%	10%	5%	0%	-5%	-10%
10%	5,69%	6,32%	7,00%	7,74%	8,54%
5%	7,28%	7,97%	8,71%	9,52%	10,40%
0%	8,87%	9,62%	10,43%	11,32%	12,29%
-5%	10,45%	11,27%	12,17%	13,15%	14,23%
-10%	12,06%	12,96%	13,94%	15,03%	16,24%

Resultado da análise de sensibilidade da Venda de Passagem e OPEX

O objetivo desta análise é simular o impacto de variações da receita provinda de venda de passagens e do OPEX na taxa de retorno do projeto. E como pode ser observado na tabela abaixo as variações que ocorrem na venda de passagens tem um impacto de menor grau na Taxa de Retorno do que variações no OPEX.

Tabela 36 - Análise de sensibilidade da TIR (Passagem e OPEX)

Análise de Sensibilidade da TIR					
Receita tarifária bruta	OPEX				
10,43%	10%	5%	0%	-5%	-10%
10%	10,96%	12,75%	14,59%	16,49%	18,46%
5%	8,97%	10,71%	12,48%	14,28%	16,14%
0%	7,00%	8,71%	10,43%	12,17%	13,94%
-5%	5,02%	6,73%	8,42%	10,11%	11,82%
-10%	2,99%	4,73%	6,43%	8,10%	9,77%

6.4.4.2 Análise de sensibilidade da Outorga

A modelagem considerou 10,43% como a TIR desejada para o projeto. Neste sentido, chegou-se a outorga necessária para se atingir esta TIR. A análise de sensibilidade apresentada na sequência mantém a TIR de 10,43% e expõe qual seria a outorga total recebida pelo governo caso ocorram variações na receita tarifária, custos e despesas (OPEX) e investimentos (CAPEX).

Resultado da análise de sensibilidade do CAPEX e OPEX

O objetivo desta análise é simular o impacto de variações do CAPEX e do OPEX na outorga do projeto. É observado na tabela a seguir que as variações que ocorrem no CAPEX tem um impacto de menor grau na outorga do que variações no OPEX. Sendo assim, uma possível redução do OPEX poderá gerar uma outorga maior do que uma possível redução do CAPEX.

Tabela 37 - Análise de sensibilidade da outorga (CAPEX e OPEX)

Análise de Sensibilidade da Outorga					
OPEX	CAPEX				
127.932	10%	5%	0%	-5%	-10%
10%	46.345	59.499	73.054	86.556	100.016
5%	70.828	85.015	99.114	113.215	127.313
0%	98.686	112.913	127.735	142.537	156.481
-5%	128.608	143.773	157.853	173.482	190.830
-10%	161.971	178.053	194.912	211.402	227.915

Resultado da análise de sensibilidade da venda de Passagem e OPEX

O objetivo desta análise é simular o impacto de variações da receita provinda da venda de passagens e do OPEX na outorga do projeto. E como pode ser observado na tabela a seguir uma variação positiva de 10% no valor do OPEX torna o projeto inviável quando a receita apresentar uma redução de 10%. Ainda é possível observar que a outorga é mais sensível em relação a Receita Tarifária, tendo em vista que quanto maior a redução da receita, menor será a outorga, mesmo em um cenário de redução do OPEX. Apesar

da outorga estar diretamente ligada a receita, variações nas tarifas de passagem não possuem impacto significativo no valor da outorga, isso porque a participação da outorga sobre o faturamento se altera para atingir a TIR de referência.

Tabela 38 - Análise de sensibilidade da outorga (Passagem e OPEX)

Análise de Sensibilidade da Outorga					
Receita tarifária bruta	OPEX				
127.710	10%	5%	0%	-5%	-10%
10%	147.145	177.415	210.041	246.165	286.316
5%	110.522	138.538	169.223	203.161	240.885
0%	73.151	99.222	127.725	160.204	195.441
-5%	36.104	60.377	87.212	116.541	147.865
-10%	(430)	21.545	46.122	73.471	104.084

Resultado da análise de sensibilidade da venda de Passagem e CAPEX

O objetivo desta análise é simular o impacto, na outorga do projeto, de variações da receita tarifária e do CAPEX. E como pode ser observado na tabela a seguir qualquer variação negativa na Receita Tarifária é suficiente para reduzir a outorga, isto porque esta é mais sensível a outorga do que o CAPEX. Apesar da outorga está diretamente ligada a receita, variações na venda de passagens não possuem impacto significativo no valor da outorga, isso porque a participação da outorga sobre o faturamento se altera para atingir a TIR de referência.

Tabela 39 – Análise de sensibilidade da outorga (Passagem e CAPEX)

Análise de Sensibilidade da Outorga					
Receita tarifária bruta	CAPEX				
128.739	10%	5%	0%	-5%	-10%
10%	179.758	194.784	209.631	224.491	239.355
5%	138.910	152.425	167.426	183.707	198.495
0%	98.232	112.926	127.735	142.537	156.481
-5%	57.600	70.652	87.057	101.805	116.612
-10%	16.451	31.295	46.069	60.938	75.110

7 Modelagem jurídica

O presente item apresentará as variáveis jurídicas envolvidas na modelagem da concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre (“Estação”). Trata-se, essencialmente, do ambiente regulatório em que esta última se insere, com a respectiva indicação das principais instituições a serem envolvidas em seu procedimento de delegação à iniciativa privada, bem como com o tratamento de peculiaridades atinentes ao regime jurídico incidente sobre a exploração econômica desta infraestrutura pública.

Para tanto, inicia-se com a descrição do regime jurídico aplicável às estações rodoviárias no Estado do Rio Grande do Sul. Em sequência, apresenta-se um panorama das instituições envolvidas neste setor e, sobretudo, afirma-se as competências que cada qual exercerá no contexto da delegação deste ativo. Ato contínuo, aborda-se o procedimento administrativo para a aprovação do projeto e, por fim, as considerações finais acerca do atual modelo e as mudanças a serem contempladas na futura modelagem.

7.1 Regime Jurídico das Estações Rodoviárias

Conforme adiantado acima, a regulamentação do setor rodoviário no Estado do Rio Grande do Sul é composta pela convivência de dois regimes. O primeiro, datando da década de 1970, foi instituído pela **Lei Estadual nº 6.187**, de 08 de janeiro de 1971, e por seu decreto regulamentador, o **Decreto Estadual nº 21.072**, de 12 de março de 1971. O segundo regime, por sua vez, é mais recente, datando de 2014, com a positivação da Lei Estadual nº 14.667, de 31 de dezembro daquele ano, e de 2016, com a edição da Lei Estadual nº 14.864, de 05 de janeiro deste último ano.

A nova regulamentação tratou de instituir o **Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso (SETLC)**, em consonância com os artigos 178 e 179 da Constituição do Estado do Rio Grande do Sul⁶, que exigem o estabelecimento de uma política estadual para este tipo de transporte.

À Lei 14.667/2014, coube a função de instituir suas diretrizes gerais deste novo Sistema, enquanto a sua disciplina específica, ficou a cargo da Lei Estadual nº 14.837/2016, que criou o **Plano Diretor do Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso (PDTC)**, posteriormente regulamentado pelo **Decreto Estadual nº 53.568, de 2 de junho de 2017**.

Este novo marco regulatório **reorganizou o transporte intermunicipal de passageiros no âmbito estadual**, incorporando mudanças ocorridas tanto na legislação (como, por exemplo, o texto constitucional estadual de 3 de outubro de 1989

⁶ Constituição do Estado: “Art. 178. O Estado estabelecerá política de transporte público intermunicipal de passageiros, para a organização, o planejamento e a execução deste serviço, ressalvada a competência federal. (...)”. Art. 179. **A lei instituirá o sistema estadual de transporte público intermunicipal de passageiros, que será integrado, além das linhas intermunicipais, pelas estações rodoviárias e pelas linhas de integração que operam entre um e outro Município da região metropolitana e das aglomerações urbanas. (...)**”

e a nova Lei de Concessões do Estado, de 24 de janeiro de 2004) quanto no funcionamento do setor. Neste contexto de reforma, **a gestão das estações rodoviárias passou a ser um serviço público integrante** do SETLC, sujeitando-se a disciplina e organização previstas em sua legislação de regência.

Compreender seu funcionamento, portanto, é imprescindível para se traçar o regime jurídico incidente sobre a Estação Rodoviária de Porto Alegre.

7.1.1 Sistema Estadual de Transporte de Passageiros de Longo Curso (SETLC)

De acordo com o art. 1º da Lei Estadual nº 14.667/2014, o SETLC foi instituído com a finalidade de “*definir e executar a política de transporte intermunicipal de passageiros*” no Estado do Rio Grande do Sul. As estações rodoviárias fazem parte desta política por terem sido expressamente introduzidas como parte do sistema estadual de transporte de longo curso pelo parágrafo único deste artigo⁷. Sua exploração, portanto, é consectária da consecução desta política pública estadual e estará adstrita aos termos do marco regulatório que lhe for correspondente.

As regras específicas aplicáveis ao SETLC foram definidas em seu plano diretor, instituído pela **Lei Estadual nº 14.834/2016**. Nesta última, definem-se as regras retoras da **prestação dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros** pelas transportadoras de linhas intermunicipais, da **gestão das estações rodoviárias** e os **direitos e deveres dos passageiros**, dispendo sobre a delegação desses serviços para a iniciativa privada por meio de concessões de serviço público.

Particularmente no que diz respeito às estações rodoviárias, o regramento jurídico estipulado pela norma consta dos art. 39 a 50 do novo Sistema. Neste, as estações rodoviárias são definidas como “*estabelecimento destinado a atender ao tráfego intermunicipal de passageiros de longo curso para o embarque e desembarque de passageiros, venda de passagens e o despacho de bagagens e encomendas nelas existentes*” (art. 39, *caput*).

As estações rodoviárias, assim, correspondem a **pontos obrigatórios de estacionamento** de veículos das linhas intermunicipais do SETLC. Na medida em que garantem as interconexões entre a origem e o destino no deslocamento de pessoas e cargas, as estações prestam um **serviço público** dentro do sistema de transporte rodoviário intermunicipal, interestadual e internacional⁸ de passageiros.

⁷ “Art. 1º (...)Parágrafo único. Integram o SETLC as estações rodoviárias, as estações hidroviárias e as linhas intermunicipais não abrangidas pelo Sistema de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros – SETM –, de que trata a Lei n.º 11.127, de 9 de fevereiro de 1998, que institui o SETM e cria o Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros – CETM – e dá outras providências. (Redação dada pela Lei n.º 14.951/16)”

⁸ Conforme art. 39, § 3º da Lei Estadual nº 14.834/2016: “É vedada a utilização da Estação Rodoviária para embarque e desembarque de outro serviço que não seja o de **transporte público de passageiros dos Sistemas Municipal, Intermunicipal, Interestadual e Internacional em linhas regulares e seus serviços complementares.**”

Por assumir tal natureza jurídica, o § 2º do art. 39 autoriza a exploração das estações rodoviárias a partir de dois modelos: (i) a exploração direta pela administração pública; (ii) ou a exploração indireta, mediante a sua concessão à iniciativa privada. No primeiro deles, prevalece o fornecimento destes serviços pelo Estado do Rio Grande do Sul, por intermédio do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER/RS. No segundo, porém, a gestão e operação destas últimas é outorgada a um particular, contratado, necessariamente, mediante prévia licitação, realizada sob a modalidade de concorrência (art. 3º, Lei Estadual nº 14.667/2014).

Os serviços desempenhados nas estações rodoviárias são bastante amplos, envolvendo, necessariamente, uma interface com os usuários, os operadores de linhas de ônibus, o DAER/RS e, por fim, com as prefeituras, em razão de implicações urbanísticas relacionadas a localização das estações.

Neste aspecto em particular, há um acoplamento do novo marco regulatório com premissas assentadas pela legislação pioneira, instituída na década de 1970. Os serviços a serem disponibilizados no interior das estações rodoviárias, além do oferecimento da estrutura de embarque e desembarque e de serviços de utilidade dos usuários, comportam, ainda, a comercialização de passagens de ônibus intermunicipais.

Este tipo de serviço, não usualmente realizados pelas estações rodoviárias, deve ser obrigatoriamente disponibilizados nestes estabelecimentos públicos em razão de previsão da Lei Estadual nº 6.187/1971, que estabelece, em seu art. 2º, a obrigação destas últimas realizarem “a venda de passagens, despacho de malas e encomendas de todos os veículos de transporte coletivo de passageiros que nelas estacionem”.

Tal obrigação perpetuou-se no tempo, tendo sido reforçada pelo art. 39 e 43 da Lei Estadual nº 14.834/2016, e, até hoje, compõe o complexo arranjo de receitas aplicáveis às estações rodoviárias no Estado do Rio Grande do Sul. Conforme se explicará com maior vagar abaixo, atualmente, a principal fonte de receitas das estações rodoviárias decorre justamente da cobrança de comissões, incidentes sobre o preço de venda destas passagens e do serviço de despacho de encomendas.

Sob o ponto de vista institucional, a gestão das estações rodoviárias será realizada pelo DAER/RS, sob a supervisão geral da Secretaria dos Transportes. Para tanto, o DAER instituirá Unidades de Controle Operacional (UCO) para cada mercado integrante do SETLC, estando ligados à sua Central de Controle Operacional (CCO), conforme manda o art. 4º do novo marco regulatório.

Assim, sob a perspectiva dos serviços, as estações rodoviárias assumem papel relevante no contexto do SETLC. Consistem em centro de interface entre os operadores de linhas de ônibus e os usuários deste sistema de transporte, desempenhando, também, o papel de intermediário da venda de passagens intermunicipais, controlando o acesso dos usuários a este tipo de serviço. Ao lado destes dois serviços, as estações rodoviárias ainda disponibilizam diversas utilidades a seus usuários, assegurando-lhes acesso à alimentação, lazer, áreas de convivência, oportunidade de aquisição de passagens interestaduais e internacionais e, ainda, serviços de guarda volumes e tantos outros que se mostrarem úteis.

A regulação dos serviços desempenhados nas estações rodoviárias, contudo, deverá observar um mosaico de entidades competentes. Conforme se depreende dos artigos 5º e 6º da Lei Estadual nº 14.834/2016, exercerão competências concorrentes de

regulação dos serviços integrantes do SETLC – estações rodoviárias incluídas -, tanto a **Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul (AGERGS)** (art. 5º, Lei Estadual nº 14.834/2016), quanto o DAER/RS e seus órgãos internos (art. 6º, inc. II).

É certo que o desempenho destas atribuições não será permeado pela duplicidade administrativa em seu exercício. Cada um dos entes administrativos acima mencionados terão seu espectro de competências delimitados pelo próprio escopo de sua atuação, delimitado em suas respectivas leis de criação. A este ponto retorna-se de forma mais detalhada no item 2.2, abaixo.

Insta salientar, ainda, que, muito embora o DAER/RS seja o órgão gestor do sistema e da implantação de seu plano diretor, o novo marco regulatório ordena a constituição de uma instância consultiva obrigatória, que deverá ser acionada e atuar no acompanhamento dos seguintes temas (art. 7º, Lei estadual nº 14.834/2016):

- subsidiar o poder concedente com propostas de políticas públicas ao setor;
- monitorar a qualidade dos serviços prestados pelos concessionários de linhas de transporte coletivo intermunicipal e de agências e estações rodoviárias; e
- acompanhar a implantação do Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiro de Longo Curso.

Sendo estas as características gerais da operação e das instituições do SETLC, insta salientar, agora, as competências específicas que cada um dos entes que o compõe desempenhará no contexto da delegação de estação rodoviária integrante do sistema, tal como é a Estação Rodoviária de Porto Alegre.

7.2 Instituições Envolvidas na Concessão da Estação Rodoviária

7.2.1 Poder Concedente: DAER/RS

O **Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER)** é uma autarquia estadual criada pela Lei Estadual nº 750, de 11 de agosto de 1937, responsável pela gestão do transporte rodoviário no Estado do Rio Grande do Sul.

Conforme o art. 1º da Lei Estadual nº 11.090/1998, que reorganiza o DAER, a autarquia é vinculada à Secretaria dos Transportes⁹ do Estado do Rio Grande do Sul, e possui competência para, em linhas gerais, executar o planejamento rodoviário, a elaboração de estudos e projetos visando o desenvolvimento tecnológico do setor, a expedição de normas, a construção, operação e conservação das rodovias, e a fiscalização do transporte coletivo intermunicipal de passageiros.

⁹ A Lei Estadual nº 11.090/1998, inicialmente, fazia referência à Secretaria de Infraestrutura e Logística, cuja designação foi alterada para Secretaria dos Transportes na reorganização administrativa realizada pela Lei Estadual nº 14.733/2015.

Mais especificamente com relação ao SETLC, aduz o art. 6º da Lei Estadual nº 14.834/2016 que o DAER será o **órgão gestor do Sistema**, ao qual caberá (i) atualizar o Plano Diretor do SETLC; (ii) **regulamentar, administrar, fiscalizar, controlar e acompanhar a operação do Sistema**; (iii) aprovar a padronização dos veículos; (iv) realizar estudos, tendo em vista a composição e a revisão de tarifas; (v) aplicar multas e outras penalidades previstas na legislação; e (vi) instaurar processos administrativos para declaração de inidoneidade, nos casos previstos em Lei.

Na qualidade de órgão gestor do SETLC, não há dúvidas de que o DAER/RS será responsável pela execução da decisão administrativa de delegar qualquer dos serviços públicos que o integrem. A decisão quanto aos aspectos organizacionais do sistema, naturalmente, envolve a opção por um modelo de exploração direta ou indireta dos serviços, mediante concessão.

Não por outro motivo, o DAER/RS passou a contar com a previsão, dentre suas atribuições institucionais, da prerrogativa de realizar: *“a concessão, a permissão e autorização (...) dos serviços do Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso”*.

A nova competência decorre de alteração promovida pela Lei Estadual nº 14.875/2016 no art. 1º, inc. V, da Lei Estadual nº 11.090/1998, e ajusta o plexo de competências do órgão ao seu novo papel, assumido a partir da edição da Lei Estadual nº 14.834/2016, no contexto do SETLC.

Não é muito rememorar que a gestão das estações rodoviárias é parte dos serviços do SETLC por força do parágrafo único do art. 1º da Lei Estadual nº 14.667/2014 e, portanto, são abrangidos pelo disposto no artigo acima transcrito.

Nesta senda, do contexto legislativo acima, não resta dúvida de que a competência para desempenhar as atribuições de Poder Concedente no presente empreendimento é do DAER/RS.

7.2.2 Fiscalização

7.2.4.1 DAER/RS

As atribuições assumidas pelo DAER/RS não se resumem à operacionalização da concessão das estações rodoviárias, na qualidade de serviço integrante do SETLC. Conforme se depreende da Lei Estadual nº 14.834/2016, o órgão também desempenha importante papel na fiscalização operacional destas concessões.

Tais atribuições, novamente, decorrem de sua função de órgão gestor do SETLC, que, conforme dispõe o art. 6º da norma acima aludida, desempenhará as seguintes atribuições:

Art. 6º O Órgão Gestor do Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso será o Daer, sob a supervisão da Secretaria dos Transportes, ao qual incumbirá:

(...);

II - regulamentar, administrar, fiscalizar, controlar e acompanhar a operação do Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso;

Não resta dúvida, portanto, que o DAER, como órgão gestor do Sistema, realiza a **fiscalização operacional dos serviços**, acompanhando as concessões e monitorando a adequada prestação dos serviços públicos. Note-se que o qualificativo acostado à competência atribuída ao ente estadual é fundamental para compreender a extensão de suas atribuições.

A fiscalização, conforme dispõe a lei, é da operação dos serviços do SETLC. Ao DAER/RS, portanto, incumbirá aferir a adesão da prestação destes serviços a parâmetros técnicos adequados a cada um deles, via de regra por seus regulamentos ou, ainda, pelos anexos dos contratos de concessão celebrados.

Afora estas atribuições, o DAER também será responsável por instaurar processos administrativos e aplicar multas e outras penalidades aos concessionários dos serviços, se necessário, por força do disposto nos incisos V e VI do art. 6º da Lei Estadual nº 14.834/2016.

Cumpra mencionar, também, que dentro da estrutura da autarquia, o órgão que possui maior atuação no SETLC é o **Conselho de Tráfego**, ao qual compete, segundo o art. 6º da Lei nº 11.090/1998, apreciar a qualidade dos serviços prestados pelos concessionários de linhas de transporte coletivo intermunicipal e de agências e estações rodoviárias, aprovar a revisão de tarifas e o valor das comissões, e, de modo geral, apreciar todos os assuntos referentes ao tráfego intermunicipal e aos serviços das agências e estações rodoviárias por meio da emissão de resoluções.

7.2.4.2 AGERGS

Em razão do disposto no art. 5º, da Lei Estadual nº 14.834/2016, a Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul – AGERGS, também desempenhará atribuições de fiscalização sobre a concessão de serviços do SETLC.

O exercício destas atribuições, porém, deverá observar os limites de seu escopo de atuação, delimitados no art. 2º da Lei Estadual nº 10.931/1997, que cria e institui a Agência, bem como respeitar as atribuições de fiscalização operacional atribuídas ao DAER/RS.

Nesta senda, é possível se concluir que as atribuições da agência deverão se limitar à fiscalização da adequação dos serviços públicos prestados em duas perspectivas. A primeira é atinente aos parâmetros fixados no art. 2º, inc. I, de sua lei de criação, e disciplinados especificamente pela Lei Estadual nº 11.075/1998. Não se dedicará a AGERGS, portanto, ao controle técnico-operacional da concessão, mas sim, à aferição de sua qualidade, sob o ponto de vista de universalização, continuidade, eficiência, modicidade tarifária e outros.

A segunda será atinente ao equilíbrio econômico-financeiro da concessão, que conforme estipula o inc. III, do art. 2º, da Lei estadual nº 10.931/1997, é competência da AGERGS, excetuado o procedimento de fixação dos valores tarifários, que por força do

art. 6º, inc. II e III da Lei Estadual 11.090/1998, são de competência, quanto as estações rodoviárias, do DAER/RS¹⁰.

7.2.3 Comitê de Acompanhamento do Plano Diretor Estadual de Transporte Coletivo Intermunicipal de Longo Curso

O monitoramento da qualidade dos serviços do SETLC será monitorada pelo Comitê de Acompanhamento do Plano Diretor Estadual de Transporte Coletivo Intermunicipal de Longo Curso, conforme dispõe o art. 7º, inc. II, da Lei Estadual nº 14.834/2016. A competência, porém, não pode ser interpretada de forma concorrente com a atribuição do DAER/RS, eleito pela mesma Lei Estadual nº 14.834/2016 como o responsável pela fiscalização da qualidade dos serviços sob o viés operacional.

A chave para compreender a forma de exercício destas atribuições reside no *caput* do próprio art. 7º da Lei Estadual nº 14.834/2016, que cria o Conselho. Este último é órgão consultivo obrigatório do DAER/RS na gestão do SETLC, o que torna o manejo de suas atribuições obrigatoriamente matizado por esta clivagem. O monitoramento da qualidade dos serviços pelo Comitê, portanto, será voltado à análise e aconselhamento da forma da atuação do DAER/RS no tema, e não envolverá o manejo de atos fiscalizatórios diretos perante o concessionário.

7.3 Regulação

7.3.1 DAER/RS

Ainda por força de suas atribuições como órgão gestor do SETLC, o DAER/RS também deterá a competência para regulamentar os serviços prestados no bojo deste último sistema. A competência é expressamente prevista no art. 6º, inc. II, da Lei Estadual nº 14.834/2016, que assim dispõe:

Art. 6º O Órgão Gestor do Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso será o Daer, sob a supervisão da Secretaria dos Transportes, ao qual incumbirá:

(...);

II - regulamentar, administrar, fiscalizar, controlar e acompanhar a operação do Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso;

A regulamentação a que se faz referência no artigo, repise-se, é de cunho operacional, isto é, atinente à aos parâmetros técnicos a serem observados na gestão e prestação dos serviços integrantes do SETLC.

¹⁰ Nada impede que os órgãos, por deterem estruturas administrativas e competências normativas voltadas à fixação destes valores, atuem conjuntamente ou deleguem entre si a atribuição para tanto.

7.3.2 AGERGS

A Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul (AGERGS) é uma agência reguladora criada pela Lei Estadual nº 10.931/1997 para regular os serviços públicos concedidos no âmbito estadual. Naturalmente, portanto, detém papel a desempenhar no contexto da concessão dos serviços do SETLC, até mesmo porque o art. 5º da Lei Estadual nº 14.834/2016 assim dispôs.

Conforme art. 2º da Lei Estadual nº 10.931/1997, compete à AGERGS: (i) **assegurar a prestação de serviços adequados**, assim entendidos aqueles que satisfazem as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade nas suas tarifas; (ii) **garantir a harmonia entre os interesses** dos usuários, concessionárias, permissionários e autorizatários de serviços públicos; e (iii) **zelar pelo equilíbrio econômico-financeiro dos serviços públicos** delegados.

Em função destas finalidades institucionais, a atuação da AGERGS no ambiente do SETLC será balizado pelos temas acima indicados. Poderá exarar determinações sobre os parâmetros de qualidade acima indicados, voltadas à harmonização de interesses entre os usuários, prestadores e concessionária e, ainda, atuar em prol da preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, sempre, limitada, pelos instrumentos que lhe são autorizados pelo art. 4º de sua lei de criação (Lei Estadual nº 10.931/1997).

Nesta senda, enquanto entidade reguladora dos serviços públicos de titularidade do Estado ou daqueles delegados a este por outros entes federados, cumpre à AGERGS, atuar mediante : **a proposição de novas delegações** de serviços públicos no Estado do Rio Grande do Sul, bem como o **aditamento ou a extinção dos contratos em vigor; orientar a confecção dos editais de licitação e contratos, examiná-los e homologá-los; fixar, reajustar, revisar, homologar ou encaminhar, ao ente delegante, tarifas, seus valores e estruturas; fiscalizar a qualidade** dos serviços, por meio de **indicadores e procedimentos amostrais**; moderar, dirimir ou arbitrar **conflitos de interesse**; e **aplicar sanções** decorrentes da inobservância da legislação vigente ou por descumprimento dos contratos de concessão ou permissão ou de atos de autorização do serviço público.

7.4 A Forma de Concessão das Estações Rodoviárias

Delimitado o regime jurídico aplicável, bem como as instituições que poderão atuar durante a execução do contrato, passa-se, agora, a apresentar a forma e o procedimento de concessão das Estações Rodoviárias no Estado do Rio Grande do Sul.

7.5 Modalidade de Concessão e Regime Legal Aplicável

A Lei Estadual nº 14.834/2016 prevê, em seu art. 39, § 2º, que as estações rodoviárias poderão ser exploradas diretamente pelo DAER ou mediante concessão. Assim, no caso de delegação da prestação do serviço de estação rodoviária a privados, esta se dará mediante a **concessão de serviço público**, cabendo ao DAER o papel de Poder Concedente desta.

Essa modalidade de concessão, também conhecida como concessão comum, é regulamentada, no âmbito estadual, pela Lei Estadual nº 10.086/1994. A concessão de serviço público pode ser definida, nos termos da Lei, como:

Art. 3º – (...) II - concessão de serviço público: a delegação contratual de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

Em linhas gerais, portanto, a concessão de serviço público é caracterizada como a delegação do serviço a particulares que, demonstrando capacidade para seu desempenho, prestarão o serviço aos usuários por sua conta e risco e por prazo determinado, remunerando-se pelas receitas advindas da própria exploração do serviço¹¹, bem como pelas receitas complementares, extraordinárias e associadas ao empreendimento.

Da definição legal supracitada, é possível concluir também que a concessão de serviço público será realizada **mediante prévia licitação, na modalidade concorrência**. Esta, nos termos do art. 22 da Lei Federal nº 8.666/1993, é “a modalidade de licitação entre quaisquer interessados que, na fase inicial de habilitação preliminar, comprovem possuir os requisitos mínimos de qualificação exigidos no edital para execução de seu objeto.”

Assim, no caso de escolha pela delegação da prestação de serviços de estação rodoviária, o DAER, como Poder Concedente, deverá realizar procedimento licitatório na modalidade concorrência para a seleção da concessionária. Neste mesmo sentido dispõe o art. 3º da Lei Estadual nº 14.667/2014.

¹¹ Lei Estadual nº 10.086/1994: “Art. 10 - A remuneração do concessionário deverá ser assegurada, basicamente, pela cobrança ao usuário, de tarifa que propicie harmonia entre a exigência de prestação e manutenção de serviço adequado e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.”

O contrato de concessão resultante, nos termos do art. 41 do novo marco regulatório do SETLC, será **intransferível** (salvo autorização do Poder Concedente) e dar-se-á pelo **prazo de 25 anos**, renováveis por igual período.

Em linhas gerais, o contrato deverá detalhar, além do seu objeto e da área de prestação do serviço, o prazo, a forma, as condições e padrões de qualidade exigidos, os critérios de remuneração da concessionária, os direitos e obrigações das partes, a garantia de execução, os critérios de fiscalização e acompanhamento da concessão pelo órgão público fiscalizatório, as hipóteses de extinção da concessão e o foro para solução de divergências contratuais. Estes e outros assuntos estão elencados no art. 9º e seguintes da Lei nº 10.086/1994.

O marco regulatório do SETLC não detalha qual será o objeto da concessão de estação rodoviária, e nem os direitos e obrigações da concessionária, havendo, portanto, certa margem de discricionariedade do DAER na modelagem do projeto.

A Lei Estadual nº 14.834/2016 prevê, no entanto, algumas particularidades da prestação do serviço das estações rodoviárias. Em seu art. 40, por exemplo, confere-se às estações rodoviárias a **exclusividade da venda de passagens, despacho de bagagens e encomendas de todos os veículos de transporte de passageiros que utilizem sua estrutura**.

As estações rodoviárias possuem, portanto, monopólio legal da venda de passagens do Sistema de transporte rodoviário intermunicipal.

Diante disso, o Decreto Estadual nº 53.568/2017, que regulamenta a Lei supracitada, determina que as estações devem **observar as tabelas de preços** das passagens, dos despachos de bagagens e das encomendas, para a realização das vendas aos usuários, bem como **repassar o crédito pela venda para as concessionárias das linhas rodoviárias**, no prazo máximo de 48 horas após a venda e emissão do bilhete (conforme art. 47 da Lei nº 14.834/2016).

Para a realização destas vendas, além dos guichês instalados nas estações rodoviárias para a venda presencial, a Lei Estadual determina ainda a **instalação de um sistema informatizado de venda de passagens**. Veja-se:

Art. 44. As Estações Rodoviárias integrantes do Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros deverão encaminhar ao órgão Gestor pedido para instalar **sistema informatizado de venda de passagem, incluindo vendas de ida e volta, conexões e despacho de encomendas**.

A Resolução nº 6.410/2017 do DAER, por sua vez, detalha o funcionamento do sistema informatizado de venda de passagens, estabelecendo, em seu art. 1º, § 1º, 'e', desta, que o sistema deverá incluir, além das vendas de passagens de ida, volta, de conexões e de despacho de encomendas, também a integração com websites de venda on-line de passagens.

7.6 Remuneração do Particular

A Lei Estadual nº 14.834/2016 prevê, em seu art. 43, três formas de receita das estações rodoviárias no SETLC, quais sejam: (i) as comissões, (ii) as tarifas e taxas de embarque,

e (iii) as receitas acessórias.¹² Cada uma dessas formas será explicada em detalhes a seguir.

7.6.1 Comissões

A Lei Estadual nº 14.834/2016, reforçando previsão do art. 2º da Lei Estadual nº 6.187/1971, confere às estações rodoviárias, em seu art. 40, a **exclusividade da venda de passagens, despacho de bagagens e encomendas de todos os veículos de transporte de passageiros que utilizem sua estrutura**, afirmando em seu art. 39, § 1º, que as estações serão “pontos obrigatórios de estacionamento de veículos empregados em linhas intermunicipais”.

Em virtude do **monopólio legal das vendas de passagens intermunicipais** conferido às estações rodoviárias, garante a legislação a cobrança de uma comissão das concessionárias de linhas de ônibus, por passagem ou encomenda vendidas.

Os valores das comissões são fixados pela Resolução nº 2.455/1977 do Conselho de Tráfego do DAER, sendo estas na porcentagem de **11% incidentes sobre o preço das passagens**, e **15% sobre o preço do frete de encomendas**.

Veja-se, então, que as comissões continuam existindo no SETLC, e perfazem proporção significativa da remuneração das concessionárias. No entanto, diferentemente do regime anterior, a legislação atual prevê ainda outras fontes de receita, para fazer frente aos demais custos de responsabilidade da concessionária.

Em linhas gerais, de acordo com a nova legislação, as comissões são devidas à estação rodoviária em que ocorrer o efetivo embarque da ida, de conexão ou de retorno (art. 5º da Resolução nº 6.410/2017).

A partir da venda de passagens pelo Sistema de Vendas da estação rodoviária, esta deverá repassar às concessionárias de linhas de ônibus o crédito das vendas, em até 48 horas, retendo para si o valor da comissão.

Conforme o art. 6º da Resolução nº 6.410/2017, a estação rodoviária que não o fizer terá a venda de passagens suspensa, perdurando a sanção até a regularização da pendência. Nesses casos excepcionais, determina a Resolução que, enquanto durar a suspensão de vendas, as transportadoras poderão vender as passagens e encomendas dos usuários de suas linhas, pelo prazo necessário à recuperação de seu crédito, retendo as comissões como forma de dedução das despesas realizadas (art. 7º, § 2º).

7.6.2 Tarifa e Taxa de Embarque

Além das comissões, as concessionárias de estações rodoviárias são autorizadas, pela Lei nº 14.834/2016, a cobrar “tarifa de embarque proveniente da venda de passagens e

¹² Lei nº 14.834/2016: “Art. 43. A receita das Estações Rodoviárias será constituída pela comissão e tarifa de embarque proveniente da venda de passagens e encomendas paga pelos passageiros, por locações comerciais, prestações de serviços de conveniência aos passageiros e outras modalidades de remuneração aprovadas pelo Conselho de Tráfego e taxa de embarque proveniente de outros sistemas de transportes coletivos de passageiros.”

encomendas” e também “taxa de embarque proveniente de outros sistemas de transportes coletivos de passageiros” (art. 43, supracitado).

Tratam-se de **valores a serem cobrados das concessionárias de linhas intermunicipais, interestaduais e internacionais de ônibus em contrapartida pela utilização da estrutura rodoviária para embarque e desembarque de passageiros.**

Sua cobrança, muito embora autorizada pela legislação atual, não o era pela legislação anterior, o que ensejava insegurança jurídica em sua cobrança. Insta salientar que tarifas e taxas deste gênero foram instituídas no Estado do Rio Grande do Sul anteriormente à edição da Lei Estadual nº 14.834/2016, por intermédio da Decisão nº 10.657/2003 do Conselho de Tráfego do DAER/RS.

Esta última concedia autorização para cobrança, pelas estações rodoviárias, da taxa de embarque para usuários das linhas de transporte interestadual e internacional.

Ocorre que, dez anos depois, a AGERGS tomou conhecimento da cobrança da taxa de embarque e instaurou o Processo nº 52-39.00/11-2 para discutir sua legalidade. O processo foi julgado em 05/02/2013, decidindo o Conselho Superior da AGERGS pela suspensão da cobrança da taxa de embarque pelas estações rodoviárias, em razão da falta de base legal e de homologação da Agência.

A decisão argumenta pela falta de fundamento legal para a cobrança da taxa de embarque, uma vez que a legislação do setor rodoviário, à época, silenciava sobre a sua cobrança. Não obstante a insegurança jurídica até então vigente, a atual legislação do SETLC encerra qualquer controvérsia sobre o tema, autorizando a instituição da cobrança de tarifas e taxas de embarque para qualquer modalidade de transporte, seja ela intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros.

7.6.3 Receitas Acessórias

A possibilidade de exploração de fontes de receitas acessórias pelas concessionárias de serviços públicos é prevista na Lei Estadual nº 10.086/1994, que estabelece o marco regulatório sobre a concessão e permissão de serviço público no Estado do Rio Grande do Sul.

A ideia subjacente é a de que tais receitas, ao comporem a remuneração da concessionária, permitem a redução ou estabilização das tarifas cobradas. Veja-se:

Art. 11 - O poder concedente poderá estabelecer, ainda, em favor do concessionário, de acordo com as peculiaridades do serviço, **outras fontes acessórias de receita**, na forma prevista no edital e no contrato, **as quais deverão ser consideradas de modo a assegurar modicidade, estabilização ou redução da tarifa.**

Em outras palavras, se o equilíbrio econômico-financeiro da concessão é estruturado pela **correlação entre custos e receitas da exploração do serviço**, a existência de receitas acessórias permite à concessionária complementar sua remuneração, possibilitando, em última instância, uma diminuição das tarifas cobradas para fazer frente aos custos.

Longe de ser uma novidade ou particularidade do Estado do Rio Grande do Sul, as receitas acessórias também são previstas na legislação federal sobre o tema (art. 11 da

Lei Federal nº 8.987/1995)¹³, com o mesmo intuito primordial de se possibilitar a modicidade tarifária.

Mais especificamente, com relação ao SETLC, a Lei nº 14.834/2016 prevê expressamente a possibilidade de exploração de receitas acessórias pela concessionária, em seu art. 43:

Art. 43. A receita das Estações Rodoviárias será constituída pela comissão e tarifa de embarque proveniente da venda de passagens e encomendas paga pelos passageiros, **por locações comerciais, prestações de serviços de conveniência aos passageiros e outras modalidades de remuneração aprovadas pelo Conselho de Tráfego** e taxa de embarque proveniente de outros sistemas de transportes coletivos de passageiros.

O dispositivo da Lei cita (i) as **locações de espaços comerciais** na estação rodoviária, para a instalação de lojas, lanchonetes e restaurantes, por exemplo; (ii) os **serviços de conveniência aos passageiros**, incluindo informações turísticas, bancos e caixas eletrônicos, serviços de aluguel de carro e pontos de taxis; e (iii) outras receitas autorizadas pelo Conselho de Tráfego do DAER. Assim, para além das opções expressamente citadas na legislação, o DAER pode ser acionado para autorizar a realização de outras atividades, com o intuito de complementar a remuneração da concessionária.

7.7 Autorização Legislativa para a Concessão

A Lei Estadual nº 10.086/1994, que dispõe sobre as concessões de serviço público no Estado do Rio Grande do Sul, determina, em seu art. 6º, que toda concessão depende de lei prévia e específica que a autorize. *In verbis*:

Art. 6º - Toda concessão dependerá de lei específica que a autorize e discrimine os seguintes elementos: I - prazo da concessão; II - os critérios para fixação da tarifa; III - periodicidade dos reajustes e revisões da tarifa; IV - autorização para exploração de outras fontes de receita.

No caso sob análise, contudo, a Lei Estadual nº 14.834/2016 já confere autorização para a delegação dos serviços de estações rodoviárias por meio da concessão de serviço público. O art. 39, §2º, determina, nesse sentido, que: “As Estações Rodoviárias poderão ser exploradas diretamente pelo Daer ou mediante concessão”.

Como visto, a Lei dispõe, ainda, que o prazo da concessão será de 25 anos, renováveis por igual período, além de regras referentes à remuneração da concessionária, incluindo a autorização para exploração de fontes de receitas acessórias.

¹³ Lei Federal nº 8.987/1995: “Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.”

Assim sendo, entende-se não ser necessária a edição de nova lei autorizativa para a concessão dos serviços públicos de estação rodoviária, bastando, para tanto, a regulamentação vigente sobre o SETLC.

7.7.1 Requisitos para a Aprovação Administrativa da Concessão

Realizadas as ponderações quanto ao modelo de concessão aplicável, visita-se, por fim, o rito procedimental para a sua aprovação internamente à administração pública gaúcha.

A existência de lei autorizativa para a concessão (exigência já atendida pela Estação Rodoviária de Porto Alegre) é o primeiro passo para a delegação dos serviços por meio da concessão de serviço público.

Em seguida, dando-se sequência ao trâmite, o projeto de concessão passará por diversos trâmites administrativos anteriores à publicação do edital de licitação. Esta fase de aprovação administrativa engloba tanto a elaboração do projeto de concessão, a realização dos estudos e dos documentos necessários para realização do certame licitatório, como também a avaliação e emissão de pareceres de uma série de órgãos da Administração Pública Estadual, assegurando-se a juridicidade e viabilidade econômica e social do empreendimento.

Com relação aos requisitos para aprovação administrativa do projeto de concessão, deve-se valer das disposições do Decreto Estadual nº 53.495, de 30 de março de 2017, o qual institui o **Programa de Concessões e de Parcerias Público-Privadas Estado do Rio Grande do Sul**, e o Conselho Gestor do Programa de Concessões e Parcerias Público-Privadas (CGCPPP), no âmbito da Administração Pública do Estado.

Nos termos do Decreto, o trabalho de concepção inicial do projeto compete ao órgão ou entidade administrativa interessada em realizar o empreendimento (art. 7¹⁴). Dessa forma, o DAER, como órgão gestor do Sistema, poderá desenvolver a modelagem do projeto no âmbito interno da Administração Pública estadual, ou contar com o apoio de estudos de terceiros (seja por meio do Procedimento de Manifestação de Interesse mediante solicitação –da Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada – MIP –, seja por meio da contratação de consultoria externa especializada).

A modelagem do projeto envolve estudos de diversos aspectos do empreendimento, tais como o seu escopo, o período de duração e o valor estimado, a matriz de riscos, o valor total de investimentos, as vantagens (econômicas, operacionais e socioeconômicas) visadas, as formas de garantia e remuneração do concessionário e o estabelecimento de indicadores de qualidade do serviço, entre muitos outros. Um projeto de concessão ou PPP possui, de maneira geral, estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica.

¹⁴ Decreto Estadual nº 53.495: “Art. 7º Compete aos órgãos e às entidades da Administração Pública Estadual elaborar e submeter o edital de licitação ao Conselho Gestor do Programa de que trata este Decreto, encaminhar a licitação e acompanhar e fiscalizar os contratos de Concessão e de Parceria Público-Privada sob a sua responsabilidade.”

A formatação final do projeto, assim que concluída, deverá ser submetida à avaliação da **Unidade Executiva do Programa de Concessões e Parcerias Público-Privadas – UCPPP**, órgão vinculado à Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão do Estado do Rio Grande do Sul.

Caberá à UCPPP emitir parecer prévio quanto à adequação da proposta do projeto de concessão, para fins de instrução das deliberações do CGPPP/RS (art. 6º, IV do Decreto). A Unidade Executiva poderá, igualmente, solicitar pareceres específicos de áreas técnicas da Administração estadual, com vistas a subsidiar seu entendimento acerca da recomendação da aprovação ou não dos projetos.

Ainda em etapa de avaliação, a formatação final do projeto deverá ser submetida à apreciação das seguintes entidades:

- **Procuradoria Geral do Estado – PGE**, que deverá se manifestar a respeito dos instrumentos da contratação em razão de sua competência para apreciar a legalidade dos atos da Administração estadual. Prevista na Constituição do Estado¹⁵;

- **Controladoria e Auditoria Geral do Estado do Rio Grande do Sul (CAGE)**, órgão vinculado à Secretaria da Fazenda e responsável por coordenar o sistema de controle interno do Estado;

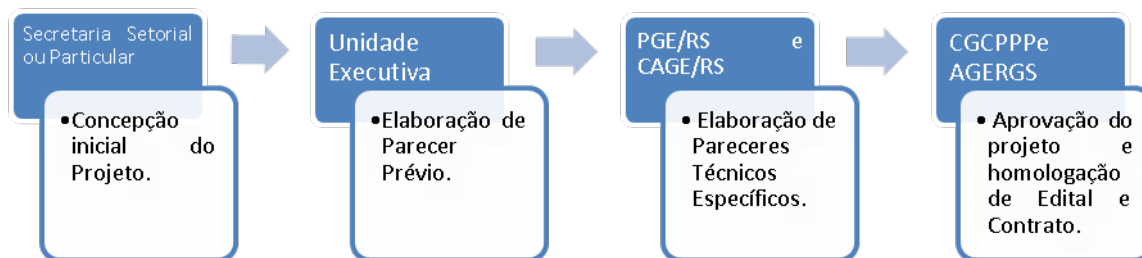
- **Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul (AGERGS)**, a quem cabe examinar e homologar todos os editais e minutas de contratos que contemplem a delegação de serviços públicos no Estado¹⁶.

¹⁵ Constituição Estadual: “Art. 115. Competem à Procuradoria-Geral do Estado a representação judicial e a consultoria jurídica do Estado, além de outras atribuições que lhe forem cometidas por lei, especialmente: (...) II - pronunciar-se sobre a legalidade dos atos da Administração estadual;”

¹⁶ Conforme art. 4º da Lei nº 10.931, de 09 de janeiro de 1997, que cria a AGERGS.

Após a emissão de pareceres destas entidades, o projeto passará à apreciação do **Conselho Gestor do Programa de Concessões e PPPs (CGCPPP/RS)**, a quem caberá aprovar ou não a sua inclusão no Programa de Concessões e PPPs do Estado, por meio de **resolução**. Veja-se, no fluxograma abaixo, o processo simplificado de aprovação administrativa de projeto de concessão no âmbito estadual:

Aprovados e incluídos os projetos no Programa, os órgãos da Administração



responsáveis pelo SETLC poderão dar início aos procedimentos licitatórios necessários à sua contratação, assegurado de que todos os requisitos legais para a publicação do edital tenham sido cumpridos.¹⁷

¹⁷ Entre eles, salienta-se o desenvolvimento dos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE; o atendimento aos requisitos financeiros/orçamentários e ambientais, bem como a realização de audiências e consultas públicas.

8 Análise dos Estudos de Modelagem Apresentados na MIP Autorizada pela Resolução nº 005/2017 DO CGCPPP/RS

O presente capítulo do relatório dedica-se à análise jurídica, econômica e técnica dos estudos apresentados no Procedimento de Manifestação de Interesse, iniciado pela Resolução nº 005/2017 do CGCPPP/RS, com o objetivo de colher contribuições para a modelagem da concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre.

Conforme se depreende do Processo Administrativo nº 17/1800-0000759-2, as seguintes empresas apresentaram estudos:

- MSCA Informação Tecnologia Treinamento Consultoria Ltda;
- Consórcio SINART – PELOTENSE
- Associação dos Empresários da Estação Rodoviária de Porto Alegre.

Das proposições apresentadas foram analisadas as inovações na área de operação e comerciais que pudessem trazer ganhos e diferenciais para o Projeto. Da mesma forma analisou-se as proposições de melhorias e ampliação da capacidade da estação, buscando-se maximizar a oferta de qualidade, conforto e capacidade de atendimento aos usuários. Assim, considera-se que as Manifestações de Interesse contribuíram com ideias e parâmetros de avaliação, porém não foram utilizadas partes integrantes de nenhuma delas. Destacam-se as ideias de reposicionamento das bilheterias, visando criar um fluxo de utilização dos pavimentos superiores e as composições das equipes e seus equipamentos, que serviram de base para a construção dos padrões operacionais a serem exigidos. Ressalta-se o modelo proposto pela MSTORTI/SOCICAM, que vislumbra uma projeção de crescimento dos usos da Estação Rodoviária e permite corroborar o Estudo de Tendências e Crescimento da Demanda.

Sob o ponto de vista financeiro, as Manifestações de Interesse foram analisadas em uma perspectiva de entender as premissas financeiras utilizadas, principalmente no que tange a TIR de referência do projeto, as premissas de financiamento, bem como as tarifas consideradas para projeção de receitas. Cabe ressaltar que foram considerados nos estudos, premissas e parâmetros que são usualmente utilizados neste tipo de projeto e, principalmente, de forma conservadora. Portanto, apesar das contribuições trazerem diversificadas metodologias para as premissas financeiras, entendemos que não havia descritivo suficiente para utilização destas na modelagem. Ainda, sobre as receitas, as tarifas/taxas utilizadas nos estudos da MIP não foram utilizadas nesta modelagem, a qual utilizou as tarifas/taxas atualmente aplicadas de acordo com informações providenciadas pela SGGE e DAER.

Os modelos jurídicos apresentados serão analisados a seguir, cada qual, de forma individualizada, para que se possa destacar suas características e eventuais pontos de aprimoramento, que demandem a remodelagem da concessão.

No entanto cabe destacar, que de uma perspectiva técnica, pode-se dizer que as Manifestações de Interesse foram estudadas em seus âmbitos principais que são as estimativas de receitas, de custos de operação e de investimentos.

8.1.1 Estudos Apresentados pela MSCA Informação Tecnologia Treinamento Consultoria Ltda.

A modelagem jurídica elaborada pelo **Consórcio MSCA Informação Tecnologia Treinamento Consultoria Ltda.** propõe que a Estação Rodoviária de Porto Alegre seja delegada através de uma concessão de serviços públicos, com prazo de vigência de 25 (vinte e cinco) anos, a ser outorgada por meio de licitação na modalidade concorrência pública, em que o vencedor será selecionado por critérios de avaliação de proposta técnica e pelo valor de outorga a serem propostos pelo interessado.

Em linhas gerais, sob o ponto de vista jurídico, a estrutura da concessão adota opções acertadas e consentâneas com a legislação de regência. Em primeiro lugar, a escolha da concessão de serviço público como o instrumento jurídico para viabilizar a delegação do ativo é adequada a natureza da estação rodoviária.

De acordo com a Lei Estadual nº 14.667/2014, as Estações Rodoviárias são serviços integrantes do Sistema Estadual de Transporte de Longo Curso - SETLC (art. 1º), que só poderão ser concedidos à iniciativa privada em suas parcelas que forem consideradas pelo legislador como serviço público (art. 3º). Inegavelmente, as estações rodoviárias são assim reconhecidas no ordenamento jurídico do Estado do Rio Grande do Sul pelo fato de o art. 39, §2º, da Lei Estadual nº 14.834/2016, que institui o Plano Diretor do SETLC, ter expressamente autorizado a concessão deste tipo de ativo.

Os estudos de modelagem, porém, não acertam somente na qualificação da natureza jurídica da Estação Rodoviária. Também o fazem na definição da modalidade de licitação e no prazo da concessão. No que diz respeito ao uso da concorrência pública, esta modalidade de licitação é obrigatória para delegação de serviços públicos do SETLC, conforme se depreende do art. 3º da Lei Estadual nº 14.667/2014, enquanto a vigência de 25 (vinte e cinco) anos decorre do limite imposto pelo art. 41 da Lei Estadual nº 14.834/2016.

Os acertos apresentados na estruturação geral da modelagem, porém, não elidem determinadas opções que merecem revisão nos estudos. De forma mais específica, quatro pontos do edital e do contrato merecem considerações.

8.1.4.1 Subjetividade na Pontuação das Propostas Técnicas

Primeiro aspecto que merece ser ponderado quanto a modelagem apresentada diz respeito à pontuação de propostas técnicas. Conforme se depreende da Minuta de Edital apresentada, a seleção do proponente vencedor será decorrente da combinação dos critérios do maior valor da outorga, com a melhor proposta técnica.

O critério de julgamento das propostas está consignado no item 5.1 da Minuta, que estabelece um parâmetro matemático para tal avaliação. Será declarado o vencedor do certame aquele que atingir a maior pontuação, a partir da seguinte fórmula:

5.4.1 Será considerada vencedora a proposta classificada que obtiver maior pontuação de acordo com a seguinte fórmula:

$$NF = (NT * 0,70) + (NC * 0,30)$$

Onde, a Nota Técnica (NT) e a Nota Comercial (NC), assumem o seguinte significado:

5.3 Da nota Comercial (NC)

5.3.1 A Nota Comercial seguirá o seguinte critério de pontuação:

$$NC = \frac{\text{valor de outorga da licitante}}{\text{maior valor de outorga ofertado}} * 100$$

5.2.2 A Nota Técnica será dada da seguinte forma:

$$NT = (N1 * 0,10) + (N2 * 0,15) + (N3 * 0,05) + (N4 * 0,10) + (N5 * 0,10) + (N6 * 0,10) + (N7 * 0,10) * (N8 * 0,10) * (N9$$

Em que:

N1= Nota recebida pelo item 1: Plano de Mobilização das Obras;

N2 = Nota recebida pelo item 2: Projetos Estudo Preliminar de Arquitetura;

N3 = Nota recebida pelo item 3: Cronograma de execução das obras;

N4 = Nota recebida pelo item 4: Plano de Acessibilidade;

N5 = Nota recebida pelo item 5: Plano de Sustentabilidade;

N6 = Nota recebida pelo item 6: Plano de operação, conservação, manutenção e limpeza;

N7 = Nota recebida pelo item 7: Plano de gestão e exploração comercial;

N8 = Nota recebida pelo item 8: Sistemas de Tecnologia;

N9 = Nota recebida pelo item 9: Sistema de vendas online de passagens;

Para a composição dos múltiplos itens de avaliação das propostas técnicas, a Minuta de Edital propõe o seguinte critério:

5.2.2.1 As notas dos planos, projetos e sistemas serão dadas de acordo com o seguinte critério:

N	Item	Atendeu	Atendeu parcialmente	Não atendeu
1	Plano de mobilização das obras	100	40	0
2	Projetos - estudo preliminar de arquitetura	100	40	0
3	Cronograma de execução das obras	100	40	0
4	Plano de acessibilidade	100	40	0
5	Plano de sustentabilidade	100	40	0
6	Plano de operação, conservação, manutenção e limpeza	100	40	0
7	Plano de gestão e exploração comercial	100	40	0
8	Sistemas de tecnologia	100	40	0
9	Sistema de vendas online de passagens	100	40	0

5.2.3 A pontuação será emitida por uma comissão de, no mínimo, três técnicos (engenheiros e/ou

A seleção, portanto, é inteiramente dependente da avaliação que a comissão de licitação fará da proposta técnica dos interessados a partir de um juízo com três possibilidades: (i) atendeu; (ii) atendeu parcialmente e (iii) não atendeu, ao exigido pelo Anexo V da Minuta de Edital.

A referência para a realização deste julgamento é um amplo termo de referência, indicado no Anexo V da Minuta do Edital, onde as exigências técnicas para cada um dos nove pontos indicados na imagem acima são detalhadas. Ainda que o anexo seja detalhado, este não define apenas uma forma para o atendimento de seus termos. Este deixa margem para que as proponentes possam atender, de formas diversas, as exigências ali dispostas.

Neste cenário, porém, a Minuta de Edital não esclarece quais serão os critérios a serem utilizados pela Comissão de Licitação para enquadrar cada uma das diferentes formas de se atender às exigências do Anexo V nas categorias de atribuição de notas mencionadas acima. Notadamente, carece o Edital de qualquer balizamento objetivo que permita a distinção entre propostas que atendem integralmente ao Anexo V daquelas que o atendem tão somente de forma parcial.

Em outras palavras, a Minuta de Edital, ainda que estabeleça um parâmetro de referência a ser atendido, não apresenta critérios objetivos a serem utilizados pela Comissão para avaliar o atendimento integral ou parcial de uma determinada proposta ao conteúdo do termo de referência disponibilizado.

É certo que este juízo será objetivo para os casos em que a proposta deixar de contemplar um determinado item do Anexo V da Minuta do Edital. Entretanto, este juízo certamente carecerá de objetividade nas hipóteses em que duas ou mais propostas aleguem atender os critérios do Anexo V por métodos distintos.

Seria imprescindível que o instrumento convocatório dispusesse dos critérios a serem seguidos pela comissão de licitação para diferenciar o atendimento integral do atendimento parcial do conteúdo do Anexo V. Como não o fez, a atual versão da Minuta de Edital encontra-se em violação expressa da Lei Federal nº 8.666/1993, em especial, ao inciso I, § 1º do art. 46, que determina que, em licitações do tipo técnica e preço, os critérios pertinentes sejam definidos com clareza e objetividade no instrumento convocatório.

8.1.4.2 BIS IN IDEM Indicadores de Desempenho

Segundo aspecto a ser discutido quanto a legalidade das Minutas entregues é referente ao Anexo X da Minuta de Edital, que disciplina a incidência dos indicadores de desempenho da concessão. Conforme se depreende do Anexo, o desempenho da futura concessionária será avaliado pela realização de Pesquisas de Satisfação do Usuário, que abrangerá os aspectos operacionais da estação rodoviária.

Caso o concessionário tenha avaliações inferiores a 0,85 pontos, estará sujeito à aplicação de penalidades de multa, incidentes sobre a renda bruta da concessionária. Com a devida vênia, o método não é o mais adequado sob o ponto de vista jurídico.

Isto porque a imputação de penalidades pelo mau desempenho não é condizente com a lógica subjacente aos indicadores de desempenho. Vale lembrar que estes não representam mecanismos de apenamento propriamente ditos, consistem antes em incentivos para o bom desempenho do concessionário. Assim, costumam incidir sobre a remuneração do particular, majorando-o em caso de bom desempenho (bônus), ou minorando-o em caso de mau desempenho.

A função sancionatória, no âmbito dos contratos de concessão fica a cargo das penalidades, que penalizam descumprimentos de obrigações previstas pelo contrato. Via de regra, a conciliação de um sistema de avaliação de desempenho que resulta na aplicação de penas com outro sistema de penalidades enseja o apenamento dúplice do concessionário, em evidente violação ao princípio da vedação do *bis in idem* no direito brasileiro.

A imputação de sanções por mau desempenho nestes casos, não raro, sobrepõe-se à aplicação de sanções, incidentes sobre os mesmos fatos que ensejam o mau

desempenho do concessionário. Resultado deste quadro é a aplicação de duas ou mais penas a uma mesma conduta do concessionário, o que é ilegal.

No presente caso, o Anexo X da Minuta de Contrato incorre justamente neste equívoco. Note-se que a Pesquisa de Satisfação prevista no Anexo envolve a avaliação quanto a limpeza da estação, quanto a existência de painel de informação com horários de chegadas e partidas, quanto a disponibilidade de informações e tantas outras obrigações estruturais que a concessionária deve cumprir ao longo do contrato.

O mau desempenho quanto a estas obrigações ensejará não só a pena por obtenção de índices inferiores ao prescrito pelo contrato, mas também por consistirem em violações a obrigações contratuais, passíveis de sanção por meio da aplicação de multa, conforme determina a cláusula 22ª da Minuta de Contrato.

Tome-se o exemplo dos deveres de limpeza e prestação de informações. Além de integrantes da avaliação de desempenho e, portanto, puníveis por multa, também são listados pela Cláusula 22ª da Minuta de Contrato como condutas passíveis de sanção, mais especificamente, nas subcláusulas 22.1.4.3 e 22.1.4.4 deste último.

O sistema de avaliação de desempenho, portanto, encontra-se em evidente violação ao princípio da vedação ao *bis in idem*, vigente no direito brasileiro.

8.1.4.3 Autorização de Participação em Contrariedade à Lei Estadual nº 6.187/1971

A Minuta de Edital também contempla um autorizativo para a participação no certame que se mostra contrário ao disposto na Lei Estadual nº 6.187/1971. O art. 10 desta última é expreso em determinar que “*Nenhuma pessoa física ou jurídica poderá obter concessão de mais de uma estação rodoviária*”. O comando normativo destina-se a conter a concentração de poder econômico no setor e, sobretudo, a outorga de um monopólio de fato sobre as estações rodoviárias do Estado do Rio Grande do Sul a uma pessoa física ou jurídica.

À época da edição da Lei Estadual nº 6.187/1971, não havia proibição para a outorga de concessões nominalmente a pessoas físicas. Deste modo, a forma para se impedir a concentração de poder econômico no setor compreendia estender a proibição para a assunção de mais de uma concessão tanto a pessoas físicas, quanto a pessoas jurídicas, afinal, ambas poderiam figurar como concessionários das estações rodoviárias.

Atualmente, a outorga de concessões a pessoas físicas não é prática admitida pelo direito por força do art. 2º, inc. II, da Lei Federal nº 8.987/1995, reproduzido no Estado do Rio Grande do Sul, pelo art. 3º, inc. II, da Lei Estadual nº 10.086/1994, em que a concessão de serviço público é definida como a “*delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à **pessoa jurídica ou consórcio de empresas** (...)*”.

Esta alteração do contexto normativo em que se inserem as concessões de estações rodoviárias certamente altera o sentido jurídico que se pode extrair da restrição contemplada no art. 10 da Lei Estadual nº 6.187/1971.

Tendo em vista a substituição da outorga pessoal de concessões, pela outorga a companhias, a proibição da concentração setorial em torno de uma só pessoa física, mantém seu valor, mas, agora, não mais na perspectiva estritamente pessoal, e sim, na

perspectiva societária. É dizer, a vedação à concentração do poder econômico no setor, dada a alteração jurídica na forma de regulamentação das concessões, segue aplicável às pessoas físicas, contudo, na perspectiva do controle societário exercido por estas últimas sobre as pessoas jurídicas detentoras de concessões.

Isto significa que, no contexto atual, a proibição prevista no art. 10 da Lei Estadual nº 6.187/1971 veda, na verdade, a outorga de mais de uma concessão para pessoas físicas ou jurídicas, inclusive, nas hipóteses em que estas já sejam controladoras de uma concessionária de estação rodoviária. O fato de não haver relação direta entre a pessoa física ou jurídica e a outorga não elide o fato de estes deterem poder econômico sobre o setor a partir da estrutura de controle societário.

Ignorar este fato e permitir que qualquer pessoa física ou jurídica possa titularizar mais de uma concessão por intermédio de estruturas societárias e viabilizar a concretização justamente da situação de concentração de poder econômico que a Lei Estadual nº 6.187/1971 buscou proibir.

Nesta senda, entende-se que admissão da participação, prevista no item 3.1.1 da Minuta de Edital, de *“pessoas jurídicas e consórcios de empresas, desde que seus sócios não participem do controle societário de mais de 4 (quatro empresas) que possuam concessões de estações rodoviárias no Estado (...)”*, é previsão ilegal. Permite a concentração de poder econômico no setor de estações rodoviárias, em desacordo com o que prevê a Lei Estadual nº 6.187/1971.

8.1.4.4 Ausência de Disciplina das Penalidades Aplicáveis aos Interessados Durante a Licitação

A Minuta de Edital também merece ser reconsiderada em razão da inexistência de disciplina das penalidades aplicáveis aos licitantes que cometerem infrações durante a licitação. Conforme se depreende do item XIII da Minuta encaminhada, a disciplina das sanções no Edital se limita à informação de que *“as penalidades aplicáveis à concessionária pelo DAER e AGERGS estão previstas no contrato de concessão”*, sugerindo certa confusão entre a necessidade de se disciplinar as sanções aplicáveis durante a execução contratual à concessionária e aquelas outras, aplicáveis aos licitantes durante a concorrência.

Ambas não são equivalentes e merecem tratamento individualizado. Além de contribuir para a segurança jurídica do certame, vale asseverar que a discriminação das penalidades aplicáveis durante o certame licitatório é conteúdo mínimo obrigatório dos editais, conforme dispõe o art. 40, inc. III, da Lei Federal nº 8.666/1993.

Assim, por não dispor a respeito do tema, o instrumento convocatório apresentado mostra-se irregular.

8.1.4.5 Inexistência de Procedimento de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro na Minuta de Contrato

A Minuta de Contrato submetida na MIP também apresenta irregularidade que merece ser pontuada. Não obstante sua aderência ao roteiro legal exigido pela Lei Federal nº 8.987/1995 e Lei Federal nº 8.666/1993, a Minuta não disciplina o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a ser aplicado durante a concessão, remetendo a sua disciplina a eventual resolução da AGERGS, não especificando se esta já se encontra em vigor ou não.

A previsão não corresponde a melhor técnica jurídica.

A Lei Federal nº 8.987/1995 exige, de forma ampla, que os critérios para a indenização e a forma de seu pagamento, quando cabível, à concessionária sejam disciplinados pelo contrato. Note-se que não se trata de tema sujeito à discricionariedade do gestor, pelo contrário, trata-se de cláusula essencial, que obrigatoriamente deverá estar presente na avença.

Ainda que ampla, a previsão evidentemente abrange aqueles pagamentos destinados a neutralizar os impactos econômico-financeiros suportados pela concessionária durante a execução contratual, sem que o contrato lhe tenha imputado a responsabilidade sobre estes últimos. É dizer, por ser hipótese clara em que a indenização à concessionária é cabível, certamente a disciplina da forma como o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato deverá ocorrer é cláusula obrigatória.

Assim, para que a presente Minuta pudesse ser considerada regular, deveria especificar não só o direito à recomposição e fazer menção genérica à regulação da AGERGS, como o faz na subcláusula 23.5, como também deveria estipular, ao menos, o método de apuração de desequilíbrio contratual, a forma de seu pagamento e os instrumentos jurídicos que poderão ser utilizados para recompor o contrato. Quando menos, deveria ser mais específica quanto ao normativo da AGERGS que irá disciplinar o tema.

A permanecer como está na atual Minuta, o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seguirá indeterminado, em afronta à determinação legal quanto a obrigatoriedade legal de sua expressa previsão, como cláusula essencial, nos contratos de concessão.

8.1.2 Estudos Apresentados pelo Consórcio SINART-Pelotense

A modelagem jurídica elaborada pelo **Consórcio SINART – PELOTENSE** propõe que a Estação Rodoviária de Porto Alegre seja delegada através de uma concessão remunerada de uso, com prazo de vigência de 25 (vinte e cinco) anos, a ser outorgada por meio de licitação na modalidade concorrência pública, em que o vencedor será selecionado por pelo critério de maior outorga e melhor pontuação de proposta técnica.

Analisa-se, a seguir, as irregularidades verificadas no estudo.

8.1.4.1 Modalidade de Concessão Inadequada

Primeiro aspecto que merece ser apontado na modelagem apresentada diz respeito à modalidade de concessão escolhida. Conforme se depreende do item 2.1 e do item IX do quadro resumo acostado na primeira página da Minuta de Edital, optou-se por modelar a delegação da Estação Rodoviária como uma concessão onerosa de uso de bem público.

Entende-se que a escolha é inadequada no presente caso, o que se deve a duas razões principais. A primeira diz respeito à característica dos serviços a serem delegados, enquanto, a segunda é atinente ao seu regime legal.

Como é cediço, a concessão da Estação Rodoviária não tem por objeto principal a delegação de um bem público puro e simples. A estação, como toda e qualquer estação rodoviária, não é um bem cuja função pública se perfaz tão somente a partir da manutenção de suas condições de uso e disponibilização de sua fruição ao público.

Pelo contrário, o traço característico de uma estação rodoviária não está em sua estrutura física, mas sim, no plexo de serviços de utilidade pública que são oferecidos ao cidadão a partir daquela estrutura. Neste sentido, o aspecto característico do objeto da presente concessão não reside no uso e fruição de uma estrutura em si, mas sim, na disponibilização, nesta estrutura, de todo um plexo de serviços de venda de passagens, organização de linhas de viagem, de horários de partida e chegada, de estruturas para a acomodação dos viajantes e tantos outros serviços imprescindíveis para que este bem público possa ser efetivamente caracterizado como uma estação rodoviária.

Diferencia-se, neste sentido, de bens como as praças e parques públicos, cuja função está integralmente contemplada na disponibilização do bem em si à população, independentemente de qualquer tipo de serviço de utilidade pública.

Em suma, as estações rodoviárias, ainda que visualmente associadas a um bem público específico, somente atingem sua função com funcionalização deste ativo em torno de determinados serviços considerados de utilidade pública. Sem estes serviços, não se tem uma estação rodoviária, tem-se tão somente uma área de estacionamento de veículos de transporte coletivo.

Diante desta característica, as estações não figuram dentre aqueles serviços de utilidade pública que se adequam à delegação através de concessões de uso de bem público. Ao se adotar este modelo, confere-se ênfase ao bem em si, aspecto que não é central na operação deste serviço, deixando em segundo plano aquilo que efetivamente é essencial: o serviço público.

Além desta evidente distorção de enfoque, há também distorções de regime jurídico. Ao se optar pelo regime das concessões de bem, afastam-se da concessão regras atinentes ao regime das concessões de serviço público que melhor atendem à natureza dos serviços desempenhados nas estações rodoviárias.

Nas concessões de bem público não vige, por exemplo, a regra atinente à continuidade do serviço público – o que pode prejudicar a disponibilização deste serviço essencial à população. Igualmente, pode se afastar a noção de universalização do acesso a este serviço ou, ainda, a ideia de prática de tarifas acessíveis a todos.

Todas estas características aplicam-se aos serviços públicos por força do art. 175 da Constituição Federal e são obrigatórios no regime das concessões de serviço público. Não o necessariamente são nas concessões de bem.

Nisto reside o risco de distorção de regime jurídico a que se fez menção acima. Ao se conceder um serviço público como concessão de bem, pode-se permitir que este último seja prestado sem atenção às obrigações consideradas indispensáveis à prestação e operação de atividades desta natureza.

Isto não se admite.

Há, ainda, conforme ressaltado acima, um problema de regime legal. A Lei Estadual nº 14.667/2014 define que apenas as parcelas que consistissem em serviços públicos do SETLC é que poderiam ser objeto de concessão. Ao mesmo tempo, a Lei Estadual nº 14.864/2016, que disciplina do SETLC, definiu as estações rodoviárias como serviços delegáveis. Logicamente, estas últimas assumem natureza de serviço público.

Obrigatoriamente, assim, devem ser concedidos tão somente por instrumentos jurídicos que absorvam o regime atrelado aos serviços públicos, tais como a concessão comum,

prevista pela Lei Federal nº 8.987/1995 e pela Lei Estadual nº 10.086/1994, e as PPPs, regidas pela Lei Federal nº 11.079/2004 e pela Lei Estadual nº 12.234/2005.

A concessão onerosa de uso de bem público, portanto, não é a modalidade que melhor se adequa à delegação da Estação Rodoviária de Porto Alegre.

8.1.4.2 Visita Técnica Obrigatória

A Minuta do Edital também prevê a obrigatoriedade de realização de visita técnica na área de prestação dos serviços (item 5.2), que se faz acompanhar da exigência quanto a apresentação do Atestado de Visita como requisito de qualificação técnica (item 9.1.4, alínea “d”).

Em que pese a Lei Federal nº 8.666/1993 admitir em seu art. 30, inc. III, a exigência de apresentação de comprovação de que a licitante tomou conhecimento de todas as informações necessárias à formulação de sua proposta, a exigência de visita técnica é reconhecida pela jurisprudência do Tribunal de Contas da União como excepcional.

São consideradas excepcionais obras em que o conhecimento das peculiaridades do local é imprescindível para a sua realização. A justificativa de tal situação deverá expressamente apresentada, caso contrário, a exigência será considerada ilegal. É o que se depreende do voto do Min. Rel. Marcos Bemquerer, no Acórdão nº 866/2017, Plenário, que assim se manifestou sobre o tema:

“A visita técnica como requisito de habilitação do certame só pode ser exigida quando for condição imprescindível ao conhecimento das particularidades do objeto a ser licitado e desde que esteja justificada essa opção.

A exigência de visita técnica obrigatória ao local das obras como requisito de habilitação é considerada ilegal, sendo permitida apenas em casos expressamente justificados.”

No presente caso, não há peculiaridade local que justifique esta exigência. Deste modo, não poderia ser prevista como requisito obrigatório de qualificação técnica dos licitantes. No limite, poderia ser exigido se admitida a possibilidade de sua substituição por simples declaração do interessado em participar do certame. Pelo fato de não conter previsão deste tipo, a exigência contraria jurisprudência pacificada do Tribunal de Contas da União e merece ser considerada ilegal.

8.1.4.3 Restrição Indevida à Participação de Empresa Estrangeira

Terceiro aspecto que merece destaque na Minuta de Edital é a vedação de participação de empresa estrangeira, contemplada no item 6.2. Nesta, permite-se a participação somente de *“pessoas jurídicas legalmente constituídas e sediadas no país (...)”*, sem que se apresente qualquer justificativa para a exclusão do certame de empresas estrangeiras.

Conforme prevê o art. 3º, §1º, inc. II, da Lei Federal nº 8.666/1993 proíbe o tratamento discriminatório entre licitantes nacionais e estrangeiros, instituindo a isonomia entre estes agentes econômicos como regra geral. Este tratamento igualitário previsto pela legislação exige que ambos possam participar dos certames licitatórios, salvo existência de previsão legislativa que restrinja os serviços objeto da licitação a empresas nacionais

ou exista algum fundamento específico, que legitime a exclusão de participantes estrangeiros.

No presente caso, não se apresenta qualquer justificativa para esta previsão, o que torna ilícita por constituir privilégio injustificado para companhias nacionais, em evidente afronta ao art. 3º da Lei Federal nº 8.666/1993.

8.1.4.4 Qualificação Técnica Indevidamente Restritiva

Os critérios definidos pela Minuta de Edital para a qualificação técnica dos interessados se mostram ilegais, ainda, sob uma segunda perspectiva. Além de contemplarem exigência não admitida (atestado de visita), estas estabelecem parâmetros restritivos para a comprovação de experiência prévia.

Conforme se depreende do item 9.1.6 da Minuta, somente se admite para fins de comprovação de experiência prévia, atestados que denotem prestação de serviços de administração, operação, exploração comercial, execução de modernização de terminais rodoviários ou estações rodoviárias.

Ou seja, para participar da presente licitação, a Minuta exige que o particular apresente experiência prévia na gestão de empreendimento idêntico ao ora licitado. Ainda que se entenda a intenção de assegurar a especialidade do concessionário, a previsão é ilegal.

O art. 30, §3º, da Lei Federal nº 8.666/1993 é expresso em admitir a comprovação de aptidão dos licitantes através de certidões ou atestados de obras ou serviços similares. Isto é, a norma jurídica admite que os licitantes demonstrem experiência em atividades similares, de complexidade operacional que se aproxime daquela que será enfrentada na execução do contrato, mesmo que a experiência apresentada não seja idêntica à licitada.

A finalidade desta previsão é a de evitar restrições indevidas à competitividade, e permitir que interessados capacitados por sua atuação em setores similares possam participar do certame. A exigência para fins de atestação técnica, portanto, não pode ser tão restritiva a ponto de contrariar o texto legal e exigir a comprovação de experiência prévia em atividades idênticas à licitada.

O comando legislativo não é este. A demonstração de experiência prévia deve se dar em relação atividades similares. Sobre o tema, ainda vale destacar que por força do art. 37, inc. XXI, somente admite exigências de qualificação que sejam indispensáveis para a contratação, sendo absolutamente proibido ao administrador público estabelecer critérios de habilitação que se mostrem mais restritivos do que aqueles dispostos em lei.

8.1.4.5 Pontuação Inadequada de Atestados de Experiência Prévia

Outro aspecto que deve ser destacado na Minuta formulada é a ilegalidade da pontuação de atestados de experiência prévia. A tabela indicada no item 12.24 estabelece critérios de pontuação da proposta técnica dos licitantes que levam em consideração a apresentação de atestados e, ainda, o tempo de experiência prévia comprovada na operação e gestão de estações rodoviárias.

O critério é ilegal. Mostra-se absolutamente contrário à isonomia atribuir pontuação maior a licitantes tão somente por estas apresentarem maior tempo de atuação em mercado. O que se deve demonstrar com a comprovação de experiência prévia é a

aptidão para desempenhar serviços operacionais similares, independentemente do prazo que esta companhia atue em mercado.

A se admitir sua aplicação, privilegia-se empresas que atuem a mais tempo, em detrimento

Sobre o tema, a jurisprudência do Tribunal de Contas da União é pacífica, e no sentido de reputar indevidos critérios de pontuação deste tipo. Vale observar, neste sentido, o item 9.5.3 do Acórdão nº 2.641/2008, da Primeira Câmara, do Tribunal, que recomenda a retirada de critério deste tipo em edital:

9.5.3. abstenha-se de incluir, nos editais reguladores dos futuros certames licitatórios promovidos pela entidade, critérios que frustrem o caráter competitivo do certame, a exemplo da atribuição de pontuação à proposta técnica formulada por empresas anteriormente contratadas pelo Sesi/AL ou por outras entidades ligadas ao Sistema 'S' ou atrelada ao tempo de atividade da licitante, vez que tais parâmetros, a par de ferirem o princípio da isonomia, não constituem efetivo elemento de avaliação da capacidade técnica das interessadas;

8.1.4.6 Receitas em Desacordo com a Lei Estadual nº 14.834/2016

A Minuta de Edital e de Contrato ainda incidem em uma sexta irregularidade. Preveem como receitas da concessão duas tarifas que não contam com autorização expressa no art. 43 da Lei Estadual nº 14.834/2016, e tampouco com autorização do Conselho de Tráfego do DAER. Refere-se, especificamente, à Tarifa de Ocupação de Plataformas (item 21, alínea “g”) e à Tarifa de Acompanhante (item 21, alínea “h”).

Por não contemplarem nenhum tipo de autorização para sua cobrança, seja legal, seja administrativa, tratam-se de receitas em desacordo com o regime legal incidente sobre as receitas das Estações Rodoviárias.

8.1.4.7 Inexistência de Indicadores de Desempenho

Último aspecto a ser destacado quanto a este estudo é a inexistência de indicadores de desempenho para avaliar o desempenho do concessionário na execução do contrato. A Minuta de Contrato se limita a especificar os requisitos técnicos exigidos para a estrutura das obras e da estação rodoviária. Não especifica, contudo, indicadores que avaliem a qualidade do desempenho da concessionária na gestão desta última.

Note-se que a previsão destes indicadores é parte do conteúdo obrigatório das concessões, conforme prevê o art. 23, inc. III, da Lei Federal nº 8.987/1995. Por não dispor de sistema de avaliação de desempenho, a Minuta de Contrato apresentada carece de cláusula essencial da concessão e, portanto, apresenta irregularidade.

8.1.3 Estudos Apresentados pela Associação dos Empresários da Estação Rodoviária de Porto Alegre.

A AEERPA propõe em seu estudo de modelagem que a revitalização da Estação Rodoviária de Porto Alegre se dê através de um modelo que separe as atividades de gestão predial, das atividades de comercialização de passagens. De acordo com sua proposta, a primeira atividade seria contratada por intermédio de uma parceria com a

AEERPA, enquanto a segunda atividade seria licitada, para celebrar um contrato de prestação de serviços.

A AEERPA não apresenta instrumentos jurídicos, porém, ainda assim é possível tecer os seguintes comentários acerca da estrutura de negócio proposta.

8.1.4.1 Parcelamento Indevido de Escopo da Licitação

A principal proposta apresentada nos estudos preliminares da AEERPA é o desmembramento dos serviços atualmente prestados na Estação Rodoviária, para que sua licitação seja realizada em procedimentos administrativos separados.

Acerca do tema, insta salientar que esta decisão não é livre ao administrador público. Como é cediço, a Lei Federal nº 8.666/1993 estabelece a obrigatoriedade de realizar este parcelamento em situações específicas. A regra é especificada no §1º do art. 23 da Lei, que assim dispõe:

Art. 23. (...)

§ 1o As obras, serviços e compras efetuadas pela Administração serão divididas em tantas parcelas quantas se comprovarem técnica e economicamente viáveis, procedendo-se à licitação com vistas ao melhor aproveitamento dos recursos disponíveis no mercado e à ampliação da competitividade sem perda da economia de escala. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

De se notar, portanto, que o parcelamento de serviços em uma licitação será imperativo nas hipóteses em que tal método proporcionar a constituição de um objeto viável sob o ponto de vista econômico-financeiro, com o melhor aproveitamento dos recursos disponíveis em mercado, ampliando a competitividade, sem que isso implique a perda de economias de escala.

O critério elegido pela lei para autorizar o parcelamento do objeto da licitação é complexo. É preciso que a divisão do objeto contratual não enseje a inviabilização do empreendimento. Além disso, não poderá ensejar custos adicionais para a administração, em razão da perda das economias de escala.

O próprio estudo proposto pela AEERPA indica que a proposta de segmentação entre os serviços de gestão predial e da venda das passagens tem por resultado inviabilizar o empreendimento sob o ponto de vista econômico-financeiro. Isto porque, ao analisar a viabilidade de se operar apenas a gestão predial (separada das receitas da venda de passagens), a conclusão apresentada foi a de que: “o projeto tem baixas chances de gerar retorno financeiro (...), apresentando um déficit que seria, nos cálculos da própria associação, “de 7 milhões de reais negativos. Num cenário mais adverso, superaria 25 milhões de reais”.

De se notar, portanto, que do parcelamento proposto, o resultado é a completa inviabilização do empreendimento, o que se mostra absolutamente ilegal por afronta ao art. 23, §1º da Lei Federal nº 8.666/1993.

8.1.4.2 Inadequação Do Convênio E Do Acordo De Cooperação Como Instrumento De Delegação Da Gestão E Operação Da Rodoviária

Afora a inadequação jurídica da segmentação proposta, insta salientar que os instrumentos jurídicos esboçados pela AEERPA para viabilizar a operação da estação rodoviária são igualmente impertinentes. A descentralização da administração da Estação Rodoviária, de acordo com a Lei Estadual nº 14.834/2016, apresenta tão somente uma via formal: a concessão. Não se autorizam arranjos jurídicos distintos para a delegação da Estação Rodoviária. A única alternativa à exploração indireta, é a manutenção da estação rodoviária sob a gestão direta do DAER. É o que se depreende do art. 39, §2º, que assim dispõe:

Art. 39. (...) § 2º As Estações Rodoviárias poderão ser exploradas diretamente pelo Daer ou mediante concessão.

Não há, portanto, previsão do arranjo jurídico proposto pela AEERPA, de modo que, sua aplicação não se mostra viável sob o ponto de vista jurídico, ao menos no atual estágio dos estudos apresentados, que ressalte-se, aparenta ser absolutamente preliminar.

9 Considerações e Conclusões

9.1 Considerações

Na análise dos resultados deste Produto é importante ter em consideração que os resultados decorrem da utilização de determinadas premissas operacionais de custos/despesas de operação e manutenção, investimento e receitas devidamente identificados no estudo, pelo que a utilização de premissas diferentes poderá alterar os resultados obtidos. Estimar receitas, custos/despesas de operação e manutenção e custos de investimento até 2043, último ano da concessão, é um exercício cujos resultados devem ser analisados com particular cautela, dado que a alteração das premissas que serviram de base à preparação das projeções poderá ter implicações significativas nos resultados apresentados. Deve-se considerar também, que as empresas interessadas poderão elaborar o seu plano de exploração do bem concedido, implantando outras alternativas de negócio no espaço que não estão previstas no presente Estudo.

Para além das premissas operacionais consideradas para efeito das análises econômico-financeiras, os resultados e conclusões do Estudo consideram como modelo de negócio a forma de Concessão Onerosa, considerando-se o pagamento de outorga pelo Concessionário ao Poder Concedente.

9.2 Conclusões

A modelagem econômico-financeira teve como objetivo principal analisar a viabilidade da concessão da Estação Rodoviária de Porto Alegre (Projeto 5). Considerou-se como retorno esperado a taxa referencial de 10,43%. Neste sentido, afim de atingir o retorno esperado para o projeto, foi estabelecida uma outorga fixa no valor de R\$ 10.000.000,00, no ano 1 da concessão; e uma outorga variável: sendo 5,00% da receita bruta da concessionária do ano 1 ao ano 4 da concessão totalizando R\$ 5.772.394,80, e 16,40% da receita bruta da concessionária do ano 5 ao ano 25 da concessão totalizando R\$ 111.890.689,89.

No modelo de negócios proposto demonstrou-se a possibilidade de exploração de outras atividades pelo particular, o que gera maior rentabilidade para o Projeto. Uma destas alternativas é a receita com locação de áreas comerciais e publicidade. Sendo assim, é nosso entendimento, que o Projeto é, do ponto de vista técnico, jurídico, econômico e financeiro, viável nas condições descritas no presente documento.

ANEXOS

Anexo I – Demonstrações Financeiras

Anexo I – Demonstrações Financeiras

Tabela 1: DRE

DRE	R\$ '000											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Receita Consolidada	28.321	28.533	28.866	29.728	29.969	30.203	30.437	30.673	30.911	31.150	31.391	31.634
Receita de passagens/encomendas	27.108	27.304	27.501	27.700	27.899	28.128	28.359	28.592	28.826	29.061	29.298	29.537
Receita Acessória	1.214	1.229	1.365	2.028	2.070	2.074	2.078	2.081	2.085	2.089	2.093	2.097
(-)Deduções	(4.036)	(4.066)	(4.113)	(4.236)	(4.271)	(4.304)	(4.337)	(4.371)	(4.405)	(4.439)	(4.473)	(4.508)
Impostos Indiretos Receita Tarifária	(3.863)	(3.891)	(3.919)	(3.947)	(3.976)	(4.008)	(4.041)	(4.074)	(4.108)	(4.141)	(4.175)	(4.209)
Impostos Indiretos Receita Acessória	(173)	(175)	(194)	(289)	(295)	(296)	(296)	(297)	(297)	(298)	(298)	(299)
Receita Líquida	24.286	24.467	24.753	25.492	25.699	25.899	26.100	26.302	26.506	26.711	26.918	27.126
(-) Custos Operacionais	(12.799)	(12.151)	(12.566)	(13.178)	(13.195)	(13.214)	(13.095)	(13.114)	(13.133)	(13.152)	(13.172)	(13.192)
(-) Outorga	(1.416)	(1.427)	(1.443)	(1.486)	(4.915)	(4.953)	(4.992)	(5.030)	(5.069)	(5.109)	(5.148)	(5.188)
Lucro Bruto	10.070	10.889	10.743	10.827	7.589	7.732	8.014	8.158	8.304	8.451	8.598	8.746
% Margem Bruta	41%	45%	43%	42%	30%	30%	31%	31%	31%	32%	32%	32%
Despesas Administrativas	(242)	(313)	(291)	(245)	(246)	(247)	(247)	(251)	(249)	(250)	(253)	(251)
EBITDA	9.828	10.577	10.452	10.582	7.343	7.485	7.766	7.907	8.055	8.201	8.345	8.495
% Margem EBITDA	40%	43%	42%	42%	29%	29%	30%	30%	30%	31%	31%	31%
Depreciação e Amortização	(800)	(2.221)	(2.674)	(2.674)	(2.674)	(2.722)	(2.809)	(2.923)	(2.923)	(2.923)	(3.105)	(3.223)
EBIT	9.027	8.356	7.778	7.907	4.668	4.762	4.957	4.984	5.132	5.278	5.240	5.272
% Margem EBIT	37%	34%	31%	31%	18%	18%	19%	19%	19%	20%	19%	19%
Resultado Financeiro	(400)	(2.390)	(2.979)	(2.847)	(2.272)	(1.868)	(1.500)	(1.153)	(812)	(284)	279	663
Receita Financeira	160	103	145	189	500	640	744	827	904	1.168	1.467	1.587
Juros	(560)	(2.494)	(3.124)	(3.036)	(2.772)	(2.508)	(2.244)	(1.980)	(1.716)	(1.452)	(1.188)	(924)
EBT	8.628	5.966	4.798	5.061	2.397	2.895	3.457	3.831	4.320	4.994	5.519	5.935
(-) IR e CSLL	(2.029)	(2.895)	(1.646)	(1.766)	(890)	(1.088)	(1.308)	(1.463)	(1.658)	(1.915)	(2.120)	(2.290)
Lucro Líquido	6.598	3.071	3.153	3.295	1.507	1.807	2.149	2.368	2.662	3.079	3.398	3.645
% Margem Líquida	27%	13%	13%	13%	6%	7%	8%	9%	10%	12%	13%	13%

DRE	R\$ '000												
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Receita Consolidada	31.878	32.124	32.371	32.652	32.935	33.220	33.507	33.797	34.089	34.383	34.680	34.978	35.280
Receita de passagens/encomendas	29.777	30.018	30.261	30.538	30.816	31.097	31.380	31.665	31.952	32.241	32.533	32.827	33.123
Receita Acessória	2.101	2.105	2.109	2.114	2.118	2.123	2.127	2.132	2.137	2.142	2.147	2.151	2.156
(-)Deduções	(4.543)	(4.578)	(4.613)	(4.653)	(4.693)	(4.734)	(4.775)	(4.816)	(4.858)	(4.900)	(4.942)	(4.984)	(5.027)
Impostos Indiretos Receita Tarifária	(4.243)	(4.278)	(4.312)	(4.352)	(4.391)	(4.431)	(4.472)	(4.512)	(4.553)	(4.594)	(4.636)	(4.678)	(4.720)
Impostos Indiretos Receita Acessória	(299)	(300)	(301)	(301)	(302)	(302)	(303)	(304)	(305)	(305)	(306)	(307)	(307)
Receita Líquida	27.335	27.546	27.758	27.999	28.241	28.486	28.732	28.981	29.231	29.483	29.738	29.994	30.252
(-) Custos Operacionais	(13.212)	(13.232)	(13.252)	(13.304)	(13.188)	(13.211)	(13.234)	(13.257)	(13.281)	(13.305)	(13.329)	(13.353)	(13.378)
(-) Outorga	(5.228)	(5.268)	(5.309)	(5.355)	(5.401)	(5.448)	(5.495)	(5.543)	(5.591)	(5.639)	(5.687)	(5.736)	(5.786)
Lucro Bruto	8.896	9.046	9.197	9.340	9.652	9.827	10.003	10.181	10.360	10.540	10.722	10.905	11.089
% Margem Bruta	33%	33%	33%	33%	34%	34%	35%	35%	35%	36%	36%	36%	37%
Despesas Administrativas	(255)	(253)	(254)	(254)	(255)	(259)	(260)	(258)	(259)	(260)	(264)	(262)	(263)
EBITDA	8.641	8.793	8.944	9.086	9.397	9.567	9.744	9.923	10.101	10.280	10.458	10.643	10.826
% Margem EBITDA	32%	32%	32%	32%	33%	34%	34%	34%	35%	35%	35%	35%	36%
Depreciação e Amortização	(3.381)	(3.381)	(3.381)	(3.477)	(3.660)	(3.917)	(4.143)	(4.143)	(4.373)	(4.784)	(5.469)	(5.469)	(5.469)
EBIT	5.260	5.412	5.563	5.609	5.737	5.650	5.600	5.779	5.728	5.496	4.988	5.173	5.357
% Margem EBIT	19%	20%	20%	20%	20%	20%	19%	20%	20%	19%	17%	17%	18%
Resultado Financeiro	1.162	1.665	2.365	2.975	1.859	1.253	926	779	769	724	854	1.138	1.463
Receita Financeira	1.822	2.061	2.497	2.975	1.859	1.253	926	779	769	724	854	1.138	1.463
Juros	(660)	(396)	(132)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EBT	6.422	7.077	7.927	8.583	7.596	6.904	6.526	6.558	6.497	6.220	5.842	6.311	6.819
(-) IR e CSLL	(2.484)	(2.736)	(3.053)	(3.304)	(2.995)	(2.789)	(2.691)	(2.735)	(2.745)	(2.684)	(2.592)	(2.796)	(3.011)
Lucro Líquido	3.938	4.341	4.874	5.280	4.600	4.115	3.835	3.823	3.752	3.536	3.250	3.516	3.809
% Margem Líquida	14%	16%	18%	19%	16%	14%	13%	13%	13%	12%	11%	12%	13%

Fonte: Elaboração Consórcio

Tabela 2: Fluxo de caixa do Projeto

Fluxo de Caixa do Projeto	R\$ '000											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBIT	9.027	8.356	7.778	7.907	4.668	4.762	4.957	4.984	5.132	5.278	5.240	5.272
(+) Depreciação	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800
(-) IR/CSLL (sem tax shield)	(2.124)	(3.748)	(2.659)	(2.734)	(1.662)	(1.723)	(1.818)	(1.855)	(1.934)	(2.012)	(2.026)	(2.065)
(+/-) Capital de Giro	107	(544)	(62)	2	129	4	(4)	1	3	7	2	1
Fluxo de Caixa Operacional	(2.190)	6.284	7.732	7.850	5.810	5.766	5.944	6.052	6.123	6.196	6.322	6.432
(-) Investimentos	(10.006)	(34.092)	(10.434)	-	-	(961)	(1.647)	(2.055)	-	-	(2.732)	(1.647)
Fluxo de Caixa de Investimentos	(10.006)	(34.092)	(10.434)	-	-	(961)	(1.647)	(2.055)	-	-	(2.732)	(1.647)
Fluxo de Caixa Livre do Projeto	(12.196)	(27.808)	(2.702)	7.850	5.810	4.805	4.297	3.998	6.123	6.196	3.590	4.785
<i>Fluxo de Caixa acumulado</i>	<i>(12.196)</i>	<i>(40.004)</i>	<i>(42.706)</i>	<i>(34.856)</i>	<i>(29.046)</i>	<i>(24.240)</i>	<i>(19.943)</i>	<i>(15.945)</i>	<i>(9.822)</i>	<i>(3.626)</i>	<i>(35)</i>	<i>4.749</i>

Fluxo de Caixa do Projeto	R\$ '000												
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
EBIT	5.260	5.412	5.563	5.609	5.737	5.650	5.600	5.779	5.728	5.496	4.988	5.173	5.357
(+) Depreciação	3.381	3.381	3.381	3.477	3.660	3.917	4.143	4.143	4.373	4.784	5.469	5.469	5.469
(-) IR/CSLL (sem tax shield)	(2.089)	(2.170)	(2.249)	(2.292)	(2.363)	(2.363)	(2.377)	(2.470)	(2.484)	(2.438)	(2.302)	(2.409)	(2.513)
(+/-) Capital de Giro	2	7	8	6	(34)	(20)	(16)	(7)	(9)	(12)	(16)	1	444
Fluxo de Caixa Operacional	6.554	6.630	6.702	6.799	6.999	7.185	7.351	7.445	7.608	7.830	8.139	8.235	8.757
(-) Investimentos	(2.055)	-	-	(961)	(1.647)	(2.055)	(1.586)	-	(1.146)	(1.647)	(2.055)	-	-
Fluxo de Caixa de Investimentos	(2.055)	-	-	(961)	(1.647)	(2.055)	(1.586)	-	(1.146)	(1.647)	(2.055)	-	-
Fluxo de Caixa Livre do Projeto	4.500	6.630	6.702	5.839	5.352	5.130	5.765	7.445	6.462	6.183	6.085	8.235	8.757
<i>Fluxo de Caixa acumulado</i>	<i>9.249</i>	<i>15.879</i>	<i>22.581</i>	<i>28.420</i>	<i>33.772</i>	<i>38.902</i>	<i>44.668</i>	<i>52.113</i>	<i>58.575</i>	<i>64.758</i>	<i>70.843</i>	<i>79.078</i>	<i>87.835</i>

TIR Projeto

10,4%

Fonte: Elaboração Consórcio

Tabela 3: Fluxo de caixa Alavancado

Fluxo de Caixa Alavancado	R\$ '000											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBT	8.628	5.966	4.798	5.061	2.397	2.895	3.457	3.831	4.320	4.994	5.519	5.935
(+) Depreciação	800	2.221	2.674	2.674	2.674	2.722	2.809	2.923	2.923	2.923	3.105	3.223
(-) IR/CSLL (com tax shield)	(2.029)	(2.895)	(1.646)	(1.766)	(890)	(1.088)	(1.308)	(1.463)	(1.658)	(1.915)	(2.120)	(2.290)
(+/-) Capital de Giro	107	(544)	(62)	2	129	4	(4)	1	3	7	2	1
Fluxo de caixa operacional	(2.494)	4.748	5.766	5.971	4.311	4.533	4.954	5.291	5.588	6.009	6.506	6.869
(-) Investimentos	(10.006)	(34.092)	(10.434)	-	-	(961)	(1.647)	(2.055)	-	-	(2.732)	(1.647)
Fluxo de caixa de investimentos	(10.006)	(34.092)	(10.434)	-	-	(961)	(1.647)	(2.055)	-	-	(2.732)	(1.647)
(+) Empréstimo	5.003	17.046	5.217	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Amortização	-	-	-	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)
(+/-) Conta Reserva	(140)	(483)	(158)	(546)	66	66	66	66	66	66	66	66
(+/-) Caixa Mínimo	(1.990)	877	(39)	(54)	(283)	(1)	3	(5)	(5)	(1)	(9)	(5)
Fluxo de caixa de financiamento	2.873	17.440	5.021	(2.872)	(2.489)	(2.207)	(2.204)	(2.211)	(2.211)	(2.207)	(2.215)	(2.211)
Fluxo de caixa livre alavancado	(9.628)	(11.905)	353	3.099	1.821	1.366	1.104	1.026	3.377	3.802	1.559	3.011
<i>Fluxo de caixa acumulado</i>	<i>(9.628)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.180)</i>	<i>(18.080)</i>	<i>(16.259)</i>	<i>(14.893)</i>	<i>(13.790)</i>	<i>(12.764)</i>	<i>(9.387)</i>	<i>(5.585)</i>	<i>(4.026)</i>	<i>(1.015)</i>

Fluxo de Caixa Alavancado	R\$ '000												
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
EBT	6.422	7.077	7.927	8.583	7.596	6.904	6.526	6.558	6.497	6.220	5.842	6.311	6.819
(+) Depreciação	3.381	3.381	3.381	3.477	3.660	3.917	4.143	4.143	4.373	4.784	5.469	5.469	5.469
(-) IR/CSLL (com tax shield)	(2.484)	(2.736)	(3.053)	(3.304)	(2.995)	(2.789)	(2.691)	(2.735)	(2.745)	(2.684)	(2.592)	(2.796)	(3.011)
(+/-) Capital de Giro	2	7	8	6	(34)	(20)	(16)	(7)	(9)	(12)	(16)	1	444
Fluxo de caixa operacional	7.321	7.728	8.263	8.763	8.226	8.012	7.962	7.959	8.115	8.308	8.703	8.986	9.722
(-) Investimentos	(2.055)	-	-	(961)	(1.647)	(2.055)	(1.586)	-	(1.146)	(1.647)	(2.055)	-	-
Fluxo de caixa de investimentos	(2.055)	-	-	(961)	(1.647)	(2.055)	(1.586)	-	(1.146)	(1.647)	(2.055)	-	-
(+) Empréstimo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Amortização	(2.272)	(2.272)	(2.272)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Conta Reserva	66	66	66	601	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+/-) Caixa Mínimo	(5)	(1)	(9)	(8)	6	(2)	(10)	(6)	(6)	(2)	(10)	(6)	1.569
Fluxo de caixa de financiamento	(2.211)	(2.207)	(2.215)	593	6	(2)	(10)	(6)	(6)	(2)	(10)	(6)	1.569
Fluxo de caixa livre alavancado	3.056	5.521	6.048	8.395	6.585	5.956	6.367	7.954	6.963	6.660	6.638	8.980	11.291
<i>Fluxo de caixa acumulado</i>	<i>2.041</i>	<i>7.562</i>	<i>13.610</i>	<i>22.005</i>	<i>28.590</i>	<i>34.546</i>	<i>40.912</i>	<i>48.866</i>	<i>55.829</i>	<i>62.489</i>	<i>69.127</i>	<i>78.107</i>	<i>89.398</i>

TIR Alavancada 12,5%

Fonte: Elaboração Consórcio

Tabela 4: Fluxo de caixa do Acionista

Fluxo de Caixa do Acionista	R\$ '000											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
(-) Aporte de Capital	(9.628)	(11.905)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+) Redução de Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+) Dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fluxo de Caixa do Acionista	(9.628)	(11.905)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Fluxo de Caixa Acumulado</i>	<i>(9.628)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>

Fluxo de Caixa do Acionista	R\$ '000												
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
(-) Aporte de Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(+) Redução de Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26.002
(+) Dividendos	-	-	-	21.769	14.177	10.066	8.216	8.085	7.524	5.045	3.087	3.340	3.618
Fluxo de Caixa do Acionista	-	-	-	21.769	14.177	10.066	8.216	8.085	7.524	5.045	3.087	3.340	29.621
<i>Fluxo de Caixa Acumulado</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>(21.532)</i>	<i>236</i>	<i>14.413</i>	<i>24.480</i>	<i>32.696</i>	<i>40.781</i>	<i>48.305</i>	<i>53.351</i>	<i>56.438</i>	<i>59.778</i>	<i>89.398</i>

TIR Acionista 9,4%

Fonte: Elaboração Consórcio

Tabela 5: Balanço Patrimonial

Balanço Patrimonial	R\$ '000	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
ATIVO													
Caixa Excedente		-	-	353	3.452	5.273	6.639	7.743	8.769	12.145	15.947	17.506	20.518
Conta Reserva		140	623	781	1.327	1.261	1.195	1.129	1.063	997	931	865	799
Caixa Mínimo		1.990	1.113	1.151	1.205	1.489	1.489	1.487	1.491	1.496	1.497	1.506	1.511
Contas a Receber		1.331	1.337	1.356	1.397	1.408	1.415	1.430	1.441	1.452	1.460	1.475	1.486
Ativo Circulante	I	3.461	3.073	3.641	7.381	9.431	10.738	11.788	12.764	16.091	19.835	21.352	24.314
Imobilizado Bruto		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intangível		20.006	54.099	64.533	64.533	64.533	65.493	67.140	69.195	69.195	69.195	71.926	73.573
Depreciação Acumulada	II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortização Acumulada		(800)	(3.021)	(5.695)	(8.370)	(11.044)	(13.767)	(16.576)	(19.499)	(22.422)	(25.346)	(28.451)	(31.674)
Ativo Permanente		19.206	51.078	58.837	56.163	53.488	51.726	50.564	49.696	46.772	43.849	43.475	41.899
Ativo Total	III = I + II	22.667	54.151	62.478	63.544	62.919	62.465	62.353	62.460	62.863	63.684	64.828	66.213
Balanço Patrimonial													
R\$ '000													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO													
Contas a pagar		1.327	742	768	804	992	993	991	994	997	998	1.004	1.007
Impostos a pagar		111	158	90	97	49	59	72	80	91	105	116	125
Início do ano		-	5.003	22.049	27.266	24.994	22.722	20.450	18.178	15.905	13.633	11.361	9.089
Captação do Financiamento		5.003	17.046	5.217	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortização do Financiamento		-	-	-	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)	(2.272)
Exigível a Longo Prazo		5.003	22.049	27.266	24.994	22.722	20.450	18.178	15.905	13.633	11.361	9.089	6.817
Passivo	IV	6.441	22.950	28.124	25.894	23.763	21.502	19.240	16.980	14.721	12.463	10.209	7.949
Capital social		9.628	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532
Reserva Legal		330	483	641	806	881	972	1.079	1.197	1.330	1.484	1.654	1.837
Lucros Acumulado após distribuição		6.268	9.186	12.181	15.311	16.743	18.459	20.501	22.750	25.279	28.203	31.432	34.895
Lucro Acumulado - reserva legal		6.268	9.186	12.181	15.311	16.743	18.459	20.501	22.750	25.279	28.203	31.432	34.895
Dividendos pagos		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrimônio Líquido	V	16.226	31.202	34.354	37.649	39.156	40.963	43.112	45.480	48.142	51.220	54.619	58.264
Passivo e Patrimônio Líquido	VI = IV + V	22.667	54.151	62.478	63.544	62.919	62.465	62.353	62.460	62.863	63.684	64.828	66.213

Balanco Patrimonial		R\$ '000												
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
		2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
ATIVO														
Caixa Excedente		23.573	29.095	35.142	21.769	14.177	10.066	8.216	8.085	7.524	9.138	12.689	18.329	26.002
Conta Reserva		733	667	601	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Caixa Mínimo		1.516	1.516	1.526	1.534	1.528	1.529	1.539	1.545	1.551	1.553	1.563	1.569	-
Contas a Receber		1.498	1.505	1.521	1.534	1.547	1.557	1.574	1.588	1.602	1.611	1.629	1.644	-
Ativo Circulante	I	27.320	32.783	38.790	24.836	17.252	13.152	11.330	11.218	10.677	12.302	15.882	21.542	26.002
Imobilizado Bruto		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intangível		75.628	75.628	75.628	76.588	78.235	80.290	81.876	81.876	83.022	84.669	86.723	86.723	86.723
Depreciação Acumulada	II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortização Acumulada		(35.055)	(38.436)	(41.817)	(45.294)	(48.954)	(52.871)	(57.015)	(61.158)	(65.531)	(70.315)	(75.785)	(81.254)	(86.723)
Ativo Permanente		40.573	37.192	33.811	31.294	29.281	27.419	24.861	20.717	17.491	14.353	10.939	5.469	-
Ativo Total	III = I + II	67.892	69.975	72.601	56.131	46.533	40.571	36.191	31.936	28.168	26.655	26.820	27.011	26.002

Balanco Patrimonial		R\$ '000												
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
		2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
PASSIVO E PATRIMONIO LÍQUIDO														
Contas a pagar		1.010	1.011	1.017	1.022	1.019	1.020	1.026	1.030	1.034	1.035	1.042	1.046	-
Impostos a pagar		136	150	167	181	164	152	147	150	150	147	142	153	-
Início do ano		6.817	4.544	2.272	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Captação do Financiamento		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortização do Financiamento		(2.272)	(2.272)	(2.272)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigível a Longo Prazo		4.544	2.272	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passivo	IV	5.691	3.433	1.184	1.203	1.183	1.172	1.174	1.180	1.184	1.182	1.184	1.199	-
Capital social		21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532	21.532
Reserva Legal		2.033	2.251	2.494	2.758	2.988	3.194	3.386	3.577	3.764	3.941	4.104	4.279	4.470
Lucros Acumulado após distribuição		38.636	42.760	47.390	30.637	20.830	14.673	10.099	5.646	1.686	-	-	-	-
Lucro Acumulado - reserva legal		38.636	42.760	47.390	52.405	35.007	24.739	18.316	13.731	9.210	5.045	3.087	3.340	3.618
Dividendos pagos		-	-	-	(21.769)	(14.177)	(10.066)	(8.216)	(8.085)	(7.524)	(5.045)	(3.087)	(3.340)	(3.618)
Patrimnio Líquido	V	62.202	66.542	71.416	54.927	45.350	39.399	35.017	30.756	26.983	25.474	25.636	25.812	26.002
Passivo e Patrimnio Líquido	VI = IV + V	67.892	69.975	72.601	56.131	46.533	40.571	36.191	31.936	28.168	26.655	26.820	27.011	26.002

Fonte: Elaboração Consórcio