
**PARTE 1 – COMENTÁRIOS E SUGESTÕES
À MINUTA DO EDITAL**

PARTE 1 – COMENTÁRIOS E SUGESTÕES À MINUTA DO EDITAL

Item do edital: Preâmbulos (página 1)

VIII – Prazo de duração da concessão: 30 (trinta) anos.

Comentário:

O edital deveria prever a possibilidade de renovação por igual período, para eventualidade de reequilíbrio de contrato e/ou a critério exclusivo do Poder Concedente.

Item do edital: Preâmbulos (página 1)

IX – Tipo de licitação: Maior Valor de Oferta pela Outorga da Concessão - art. 15, II da Lei N.º 8.987/95.

Comentário:

Nos termos do edital, entendemos que a concorrência envolve também aspectos técnicos e operacionais, que não podem ser desprezados. Desta forma, questionamos se a concorrência mais adequada para o certame não seria do tipo "melhor técnica e preço", conforme previsto em lei.

Item do edital: Preâmbulos (página 2)

A justificativa para a realização da outorga da concessão por um prazo de 20 (vinte) anos foi publicada, conforme exige o artigo 5º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, na edição do DOE de xx de xxxxxx de 2018.

Comentário:

Acreditamos que houve um erro de digitação, dado que a justificativa para o prazo de concessão dentro dos documentos disponibilizados é de 30 (trinta) anos e não de 20 (vinte) anos.

Item do Edital: 2. DO OBJETO E DOS PROJETOS (páginas 5 e 6)

2.1 A presente concorrência tem por objeto a outorga de CONCESSÃO para delegação da gestão, manutenção e operação do serviço público e correspondentes infraestruturas de apoio ao embarque e desembarque de passageiros dos serviços públicos de transporte coletivo rodoviário internacional, interestadual e intermunicipal do Município de Salvador, conjugada com a construção e implantação de NOVO TERMINAL rodoviário.

Comentário:

O texto de descrição do objeto da Concessão deve incluir a previsão de que o novo Terminal Rodoviário de Salvador, quando inaugurado, será o único ponto de embarque de ônibus interestadual e intermunicipal da cidade. Também deve ser incluído de forma clara se o vencedor do edital administrará o atual TRS enquanto ele está em construção.

O corpo do Edital deve detalhar estes dois aspectos, com as obrigações que serão assumidas do terminal atual.

2.2. Os elementos de projeto do NOVO TERMINAL, constantes do Anexo VII e do Anexo I, foram elaborados pelo CONCEDENTE para fins exclusivos de verificação da viabilidade da Concessão, não apresentando, perante as potenciais CONCORRENTES, qualquer caráter vinculante ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do CONCEDENTE perante as CONCORRENTES ou perante a futura Concessionária, inclusive para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, e sua observância não é obrigatória pela CONCESSIONÁRIA

Comentário:

O Poder Concedente deveria licitar esta Concessão com um projeto básico definido, tal como previsto na lei 8666/93. Entendemos que o não cumprimento deste requisito, ou seja, a não definição do projeto básico, dá margem a critérios subjetivos de avaliação do projeto e dificuldades de acompanhamento da consecução dos objetivos da licitação, para além do não cumprimento dos aspectos legais pertinentes. Nossa sugestão é que para atendimento dos requisitos legais da lei das licitações e para garantir uniformidade nas propostas e isonomia entre os proponentes, a licitação deveria ser precedida da elaboração de projeto básico com detalhamento suficiente para uma correta e equânime avaliação dos proponentes.

Portanto, se não houver projeto básico, o Poder Concedente tem que ser responsável por todos os parâmetros disponibilizados nesse edital para as Proponentes.

**Item do Edital: 3. DA VIGÊNCIA DA CONCESSÃO E DO VALOR DO CONTRATO
(página 6)**

3.1 O prazo da CONCESSÃO será de 30 (trinta) anos, observadas as condições de prorrogação fixadas na MINUTA DE CONTRATO.

Comentário:

*O edital deveria prever a possibilidade de renovação por igual período, **para eventualidade***

de reequilíbrio de contrato e/ou a critério exclusivo do Poder Concedente.

Item do Edital: **4. DO ACESSO AO EDITAL – 4.5. (página 7)**

4.5 As CONCORRENTES são responsáveis pela análise direta de todos os dados e informações sobre a CONCESSÃO, cabendo-lhes, ainda, arcar com todos os custos e despesas referentes às providências necessárias à elaboração de suas PROPOSTAS ECONÔMICAS ESCRITAS, bem como à participação na LICITAÇÃO.

4.5.1 As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto licitado, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de verificação da viabilidade da CONCESSÃO, não apresentando, perante as potenciais CONCORRENTES, qualquer caráter vinculante ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do CONCEDENTE perante as CONCORRENTES ou perante a futura CONCESSIONÁRIA, inclusive para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Comentário:

Entendemos que esta disposição viola o conceito legal de previsão de disponibilidade de projeto básico previsto na lei. Definido como o "conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos: ..."

*Aliás, cabe ser destacado que a própria lei determina que as obras e os serviços somente poderão ser licitados quando (i) houver projeto básico **aprovado** pela autoridade competente e disponível para exame dos interessados em participar do processo licitatório e (ii) existir orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os seus custos unitários. Mais que isto: referida norma é precisa em determinar que é vedada a inclusão, no objeto da licitação, de fornecimento de materiais e serviços sem previsão de quantidades ou cujos quantitativos não correspondam às previsões reais do projeto básico ou executivo.*

Pela análise dos documentos editalícios entendemos que não está disponível ou não existe um projeto básico para o certame licitatório aqui analisado.

Entendemos que os detalhes dos materiais, serviços e custos da obra a serem executadas no novo TRS, bem como a formação de preços para investimentos nesse TRS, foram informados de maneira muito genérica sem municiar as proponentes dos dados técnicos indispensáveis para realizar qualquer aferição.

Exemplo: Para o valor dos investimentos foi informado o disposto abaixo:

"Em projetos em licitação pela SEINFRA está sendo considerado atualmente o custo completo do m² igual a R\$ 2.900,00, do qual se excluindo o BDI previsto e condições específicas dos projetos, chega-se ao valor unitário de R\$ 2.010,00"

"Área Complementar sem cobertura, custos com pavimentação, sinalização e outros (considerado um valor unitário equivalente a 10% do valor unitário da área edificada)".

"Valor de referência do Serviço 124206 do Relatório de Composição do Serviço da SEINFRA/SIT, de 12/2016."

"Considerado o valor equivalente a 5% do valor total da construção civil, exceto terraplenagem, conforme parâmetro utilizado em projetos similares."

Todos esses parâmetros genéricos acima foram adotados para cálculo do valor de investimentos, devido a não existência de um projeto básico. Portanto, se não houver projeto básico, o Poder Concedente tem que ser responsável por todos os parâmetros disponibilizados nesse edital para as Proponentes.

*Nossa sugestão é que seja elaborado o mais rápido possível, um projeto básico acrescido de informações técnicas adequadas como sondagens, levantamento topográfico e planialtimétrico, interferências de água e esgoto e **ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL**, previamente a ocorrência de licitação.*

Item do Edital: 10. CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO (página 15)

10.1 Poderão participar da Licitação, nos termos deste EDITAL, sociedades e entidades nacionais ou estrangeiras, isoladamente ou em CONSÓRCIO, de acordo com os termos deste EDITAL.

10.1.1 Serão admitidas na presente licitação as entidades fechadas ou abertas de previdência complementar, as instituições financeiras, fundos de investimentos e as empresas com atividade de investidoras financeiras, desde que reunidas em Consórcio com outras sociedades empresárias que atendam às condições de habilitação, permitindo desempenhar as atividades previstas neste EDITAL.

Comentário:

Incluir na redação "respeitadas as condições estabelecidas pelo art. 33 da lei geral de licitações".

10.3 (Página 16) O CONSÓRCIO poderá ser formado exclusivamente por sociedades e entidades estrangeiras, sem a participação de entes nacionais, hipótese na qual a liderança do CONSÓRCIO caberá ao membro indicado que possua representação legal no Brasil, com poderes expressos para receber citação e responder administrativa e judicialmente.

Comentário:

Nos termos do art. 27, inciso V, da lei geral de licitações, cada consorciada estrangeira deve ter decreto de autorização de funcionamento no Brasil e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir. Nossa sugestão é que a redação neste item do Edital fique mais aderente à previsão legal.

10.12 (Página 17) No caso de utilização, por parte da CONCORRENTE, de subcontratação para a execução de serviços assessoriais, deverá ser apresentada carta, firmada por representante legal da SUBCONTRATADA indicada, em que ela aceite participar do empreendimento e realizar os serviços para o qual foi indicada pela CONCORRENTE, caso esta venha sagrar-se vencedora.

Comentário:

O edital precisa melhor definir o que são "serviços acessórios". Por exemplo, a realização das obras do novo TRS devem ser consideradas como "serviços acessórios" e portanto, já na assinatura do contrato será requerida a referida carta da sub-contratada ?

Imagine que os serviços acessórios para a construção do novo TRS 20 especialidades demandem (terraplanagem, pavimentação, drenagem, estrutura metálica, estrutura em concreto, etc). Então para atender o disposto o Consorcio deveria apresentar 20 cartas de compromisso?

Item do Edital: 11. GARANTIA DA PROPOSTA (página 18)

11.4 As CONCORRENTES deverão, ainda, observar as seguintes condições quando do oferecimento da GARANTIA DA PROPOSTA:

11.4.1 A GARANTIA DA PROPOSTA apresentada nas modalidades seguro garantia e fiança bancária deverá observar o conteúdo mínimo dos modelos constantes no ANEXO IV, modelos G (Termos e Condições Mínimas do Seguro Garantia) e H (Modelo de Fiança Bancária), respectivamente, em sua forma original (não serão aceitas cópias de qualquer espécie) e deverão ter seu valor expresso em Reais, bem como a assinatura dos administradores da sociedade emitente, com comprovação dos respectivos poderes para representação;

11.4.1.1 Se a CONCORRENTE for CONSÓRCIO, a GARANTIA DA PROPOSTA poderá ser apresentada em nome de uma ou mais consorciadas, ou, alternativamente, ser emitida individualmente no nome de cada uma das integrantes do CONSÓRCIO, na proporção da sua respectiva participação, alcançando, em qualquer hipótese, o valor total exigido no item 11.2.

Comentário:

Considerando as condições estabelecidas pelo art. 33 da lei geral de licitações, cada CONSORCIADA deve apresentar a garantia isoladamente com um acréscimo, cada uma, de até 30% (trinta por cento) dos valores exigidos (normalmente se pede um

acréscimo de 20%). Nossa sugestão é que a redação do edital incorpore esta previsão legal.

11.4.4.2 Na hipótese de utilização do seguro garantia como forma de GARANTIA DA PROPOSTA, a CONCORRENTE, como tomadora, fará constar o CONCEDENTE como único beneficiário e segurado da

Comentário:

A redação do item 11.4.4.2 ficou cortada. Sugestão é que seja completada a redação do item.

Item do Edital: 12. PROPOSTA DE PREÇOS (página 20)

12.1 O Volume 2 deverá trazer a PROPOSTA DE PREÇOS da CONCORRENTE, conforme modelo constante do Anexo V, deverá levar em consideração:

(i) as disposições do Termo de Referência constante do Anexo I e todos os investimentos, tributos, custos e despesas, incluindo, mas não se limitando às financeiras, necessários para a exploração da CONCESSÃO;

(ii) os riscos a serem assumidos pela CONCESSIONÁRIA em virtude da exploração da CONCESSÃO;

(iii) descrição da estrutura dos financiamentos que a CONCORRENTE pretende utilizar para a execução dos investimentos;

Comentário:

O processo licitatório deveria incluir como responsabilidade do Poder Concedente assegurar financiamento da instituição financeira Desenbahia, ao vencedor do certame para suporta os encargos da construção do novo TRS, podendo ao seu exclusivo critério substituir essa instituição por outras como BNB, BNDES, etc.

Item do Edital: 13. DOS DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO (página 22)

13.7 (página 24) Da qualificação técnica

13.7.2 Da comprovação da capacidade operacional e experiência em obras e serviços similares

13.7.2.1 Comprovação de aptidão da CONCORRENTE para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da LICITAÇÃO, por meio da apresentação de atestado, (ii) certidão ou (iii) declaração, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrados nas entidades profissionais competentes, que comprove sua experiência em administração, operação e exploração comercial de estação ou terminal de passageiros rodoviário, urbano, aeroportuário, ferroviário ou marítimo, com movimento anual igual ou superior a 2.000.000 (dois milhões) de passageiros embarcados, e com a realização de atendimento, orientação e organização dos usuários destes modais de suporte ao transporte.

Comentário:

O Edital precisa definir melhor o que vem a ser "atendimento, orientação e organização dos usuários" destes modais de suporte ao transporte, para correta análise dos participantes.

O movimento anual deve ser de 3,5 milhões de passageiros embarcados, dado que o movimento do TRS, nos últimos 20 anos (desde 1998), nunca foi inferior em nenhum ano a esse indicador. E dado que no edital está se prevendo um uso por mais 30 anos não é razoável que se exija um movimento de 75% menor que o já registrado.

13.7.2.2 Será permitido o somatório de atestados, certidão ou declaração para fins de comprovação dos requisitos indicados no item 13.7.2.1, apresentado em nome da CONCORRENTE ou de sua AFILIADA, previamente indicada, contanto que pelo menos um dos atestados contemple, no mínimo, 50% do movimento anual do quantitativo exigido de 2.000.000 de passageiros embarcados.

Comentário:

Substituir o movimento anual de 2 milhões para 3,5 milhões, pelos motivos expostos no comentário do item 13.7.2.1.

13.7.2.3 Comprovação de aptidão da CONCORRENTE para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da LICITAÇÃO, por meio da apresentação de atestado, (ii) certidão ou (iii) declaração, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrado nas entidades profissionais competentes, que comprove sua experiência na execução de edificações, com área construída mínima de 15.000 m², destinadas à terminais rodoviários, aeroviários, hidroviários, ferroviários ou à estabelecimentos industriais ou comerciais.

Comentário:

Nosso entendimento é que a exigência de atestação de "experiência na execução de edificações, com área construída mínima de 15.000 m², destinadas à terminais rodoviários, aeroviários, hidroviários, ferroviários ou à estabelecimentos industriais ou comerciais" como condição para participar desse certame é inaceitável por que ela obriga que o Consórcio seja formado por uma construtora que detenha tal atestado.

Entendemos que a Construtora nesta licitação pode ser facilmente contratada pelos vencedores do certame a posteriori, tal como acontece nas licitações de hidrelétricas, portos, aeroportos, energias renováveis, e etc., em que o Consórcio vencedor se obriga contratualmente a realizar tal construção no prazo e nas condições previstas nos respectivos certames.

Vale ressaltar que no item 10.12 da minuta do edital "No caso de utilização, por parte da CONCORRENTE, de subcontratação para a execução de serviços assessoriais, deverá ser apresentada carta, firmada por representante legal da SUBCONTRATADA indicada, em que ela aceite participar do empreendimento e realizar os serviços para o qual foi indicada pela CONCORRENTE, caso esta venha sagrar-se vencedora.", esta exigência quando atendida dispensa a obrigatoriedade de ter uma construtora como consorciada.

Finalmente, é importante incluir uma clara definição do que é execução de edificações.

13.7.3 (página 25) Da comprovação da experiência de participação em empreendimentos de grande porte

13.7.3.1 Comprovação, mediante a apresentação de atestados, certidões ou declarações, que comprovem a participação da CONCORRENTE a execução de empreendimento(s) em que esta tenha se responsabilizado pela realização de investimentos de R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais) ou mais, com recursos próprios ou de terceiros, observadas as seguintes condições:

(i) Nos atestados, nas certidões ou declarações apresentadas, a CONCORRENTE deverá figurar, alternativamente, como:

a. responsável pelo investimento e execução do empreendimento, hipótese em que a atuação da CONCORRENTE deve ter sido individual ou como consorciado com participação mínima de 30% (trinta por cento) no consórcio responsável pelo investimento e execução do empreendimento;

b. acionista de sociedade responsável pelo investimento e execução do empreendimento, hipótese em que a CONCORRENTE deverá ter participado com no mínimo de 30% (trinta por cento) de capital social da sociedade; ou

c. investidor no empreendimento, com participação mínima no consórcio de 15% (quinze por cento).

Comentário:

Esta exigência está conflitante com o valor do Patrimônio Líquido exigido. Ademais, a comprovação de tal exigência também pode ocorrer através de outros elementos, a exemplo de contratos, declarações, ofícios, balanços, etc.

13.7.4 (Página 27) Regras gerais de qualificação técnica

13.7.4.1 A CONCORRENTE deverá apresentar de forma clara e inequívoca os dados relevantes dos atestados, certidões ou as declarações devendo, ainda, para eventual complementação de informações exigidas, anexar outros documentos comprobatórios pertinentes.

13.7.4.2 Os atestados, certidões ou as declarações para fins de qualificação técnica deverão conter, no mínimo, as seguintes informações:

(i) identificação clara do projeto financiado;

(ii) identificação da forma de participação da CONCORRENTE na operação;

(iii) valor da operação financeira estruturada ("Project finance");

(iv) data da operação e respectivos prazos de amortização; e

(v) nome e qualificação das demais instituições participantes da operação, se houver

Comentário:

Esta obrigação é desnecessária tendo em vista a obrigação da Proponente comprovar a obrigação contida no item 13.7.3.1.

Ademais, ainda que assim não fosse, esta obrigação não se aplica aos casos em que a proponente tenha optado por realizar investimentos utilizando a fonte de capital próprio ao invés de utilizar uma operação financeira estruturada.

13.8 (página 28) Da qualificação econômico-financeira

13.8.1 A documentação relativa à qualificação econômico-financeira consistirá em:

13.8.1.1 balanço patrimonial e demonstrações contábeis referentes ao último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, auditados por empresa de auditoria independente devidamente registrada na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), vedada a apresentação exclusiva de balancetes ou balanços provisórios;

(i) Em se tratando de CONSÓRCIO, o valor mínimo do patrimônio líquido deverá ser comprovado pela soma dos patrimônios líquidos das empresas que o compõem, na proporção de suas respectivas participações;

Comentário:

A previsão de auditoria por independente devidamente registrada na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) somente é exigida para algumas espécies de empresa, de sorte que esta exigência é seletiva.

Referente à alínea (i) do item 13.8.1.1, cada CONSORCIADA deverá apresentar um acréscimo no patrimônio líquido exigido na licitação que não poderá ultrapassar 30% do patrimônio líquido individual exigido, tal como disposto no art. 33 da lei geral de licitações. Normalmente o acréscimo para cada consorciado é de 20%.

Denota-se, ademais, que a minuta do edital não faz qualquer exigência quanto à apresentação índices contábeis e financeiros, capazes de comprovar a saúde financeira de uma empresa ou consórcio, violando os termos do art. 31, da lei geral de licitações.

Item do Edital: 14. DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO (página 33)

14.1.2. Além das prerrogativas que decorram da sua função, a COMISSÃO DE LICITAÇÃO poderá:

14.1.2.1. alterar as regras do EDITAL;

Comentário:

A previsão da possibilidade da comissão de licitação alterar as regras do edital deve ser excluída ou limitada a itens que não possam prejudiquem nenhum licitante.

Item do Edital: 19. OBRAS E SERVIÇOS DA CONCESSÃO (página 39)

19.1 A CONCESSIONÁRIA deverá executar a obra e os serviços pertinentes à Concessão de acordo com as disposições do CONTRATO, atendendo ao disposto no Termo de Referência e nas Diretrizes para Elaboração dos Projetos, que constituem os Anexos I e II da MINUTA DO CONTRATO, notadamente quanto aos parâmetros de desempenho e especificações técnicas mínimas.

19.2 Todas as soluções e métodos utilizados no Termo de Referência e nas Diretrizes para elaboração de Projeto para execução das obras (classificadas como

obrigatórias ou não) e dos serviços são indicativos, cabendo à Concessionária a escolha daqueles que julgar mais adequados, desde que assegure o cumprimento dos parâmetros de desempenho e especificações técnicas mínimas ali previstas.

19.3 Cabe à Proponente, com base em seus próprios critérios de dimensionamento, a responsabilidade exclusiva na determinação dos quantitativos para execução das obras e serviços.

Comentário:

As obrigações contidas neste item do edital remetem novamente a necessidade de existência de um projeto básico para nivelar as propostas, tal como no exigido na lei 8.666/93.

**PARTE 2 – ANÁLISE DO ANEXO VIII:
PLANO DE NEGÓCIOS E
VIABILIDADE ECONÔMICA**

PARTE 2: ANÁLISE DO ANEXO VIII- PLANO DE NEGÓCIOS E VIABILIDADE ECONÔMICA.

1- TARIFA

O edital não fixa os valores de Tarifas. No **ANEXO VIII- PLANO DE NEGÓCIOS e VIABILIDADE ECONÔMICA** são feitos alguns estudos com determinados valores de tarifas, porém não é deixado explícito os valores das tarifas, o que inviabiliza a elaboração do plano de negócios e proposta de preços por parte da Concessionária.

Comentários:

Recomenda-se adotar os valores das tarifas de embarques descritos abaixo, que estão compatíveis com os valores cobrados nas outras capitais brasileiras.

- a) R\$ 3,67 de tarifa intermunicipal,
- b) R\$ 5,65 tarifa interestadual, conforme a hipótese 2, do Anexo VIII,
- c) R\$ 2,60 (70% da tarifa intermunicipal, critério já adotado pela AGERBA, para todos os Terminais da Bahia)

2- VALOR ESTIMADO DO CONTRATO

De acordo com o Item 3.2 o valor do contrato é de R\$ 241.741.412,00 (duzentos e quarenta e um milhões, setecentos e quarenta e um mil, quatrocentos e doze reais), resultado do valor presente estimado da totalidade das receitas de TUTE e das receitas alternativas, complementares ou acessórias, no período da concessão, nos termos dos estudos prévios de viabilidade econômica realizados pelo CONCEDENTE.

Comentário:

Demonstrar a memória de cálculo de como chegou a este valor.

3- PLANO DE NEGÓCIOS

O Anexo VIII nem os demais Anexos do edital descreve o que deverá ser apresentado no plano de negócios.

Comentários:

O edital e os seus anexos deverão detalhar o que deverá compor o plano de negócios entregue pela Concessionária. O plano de negócios deverá conter necessariamente o EVTE- Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica, com todas as premissas de receitas, despesas, tributos e investimentos considerados, a taxa de desconto definida pelo Poder Concedente para o cálculo do VPL – Valor Presente Líquido e da TIR – Taxa Interna de Retorno considerada.

4- DESCRIÇÃO DE OBJETOS DISTINTOS NO EDITAL E NO TERMO DE REFERÊNCIA.

Edital

Item IV – Objeto da licitação: OUTORGA DE CONCESSÃO PARA DELEGAÇÃO DA GESTÃO, MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO E CORRESPONDENTES INFRAESTRUTURAS DE APOIO AO EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERMUNICIPAL DO MUNICÍPIO DE SALVADOR, CONJUGADA COM A CONSTRUÇÃO E IMPLANTAÇÃO DE NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO.

Termo de Referência

Item 1 Objeto: OUTORGA DE CONCESSÃO PARA DELEGAÇÃO DA GESTÃO, MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO E CORRESPONDENTES INFRAESTRUTURAS DE APOIO AO EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO INTERNACIONAL, INTERESTADUAL E INTERMUNICIPAL DO MUNICÍPIO DE

SALVADOR, CONJUGADA COM A CONSTRUÇÃO E IMPLANTAÇÃO DE NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO.

Comentários:

No edital, o objeto da licitação da concessão é para gestão, manutenção e operação de serviços públicos **de transporte rodoviário interestadual e intermunicipal** e já no Termo de Referência, o objeto menciona **o transporte rodoviário internacional, interestadual e intermunicipal**, não considerando também o transporte metropolitano, o que deverá ser considerado. Deve-se considerar o transporte internacional e metropolitano no objeto.

5- ANÁLISE DO ITEM 7 - ESTIMATIVA DO NÚMERO DE PASSAGEIROS EMBARCADOS NO TERMINAL

5.1. Base de projeção de número de passageiros embarcado

No Anexo VIII é projetado um crescimento de 0,3120% a partir de 2021, considerando a média entre os anos de 1999 a 2015, que foi de 4.302.811, porém ocorreu um equívoco na aferição dessa média ao não computar os períodos de 2003 a 2008.

Quadro de passageiros embarcados do ANEXO VIII, sem considerar o período de 2003 a 2008.

ANO	PASSAGEIROS EMBARCADOS
1999	4.291.988
2000	4.538.852
2001	4.221.066
2002	3.957.600
2009	4.333.101
2010	4.342.220
2011	4.416.122
2012	4.415.417
2013	4.360.697
2014	4.285.451
2015	4.168.412
Média Anual	4.302.811

Comentários:

A estimativa de número de passageiros que embarcarão no novo terminal e consequentemente pagarão tarifas de embarque, principal fonte de receitas, está superestimada. Esta superestimava ocorre em função da amostra incompleta da base de passageiros embarcados, não computando o movimento de 2003 a 2008, de 2016 e de 2017.

Nos últimos cinco anos a média de passageiros embarcados foi de 4.024.312 por ano, o que não condiz com o Anexo VIII do edital, cuja média de passageiros embarcados é de 4.302.811.

Variação Acumulada dos últimos 5 anos

ANO	passageiros embarcados	Var %	Var Acum %
2013	4.360.697	-1,24%	-1,24%
2014	4.285.451	-1,73%	-2,94%
2015	4.168.412	-2,73%	-5,59%
2016	3.777.041	-9,39%	-14,46%
2017	3.529.961	-6,54%	-20,05%
Média	4.024.312		

Ao fazer a inclusão dos períodos supracitados (2003 a 2008) e também dos períodos de 2016 e 2017, não computados no Anexo VIII, a média de passageiros embarcados passa a ser de 4.163.814 passageiros embarcados ao ano.

ANO	PASSAGEIROS EMBARCADOS	
1999	4.291.988	
2000	4.538.852	
2001	4.221.066	
2002	3.957.600	Período não considerado no Edital
2003	3.763.473	
2004	3.783.867	
2005	4.055.352	
2006	4.197.028	
2007	4.351.243	
2008	4.323.583	
2009	4.333.101	
2010	4.342.220	
2011	4.416.122	
2012	4.415.417	
2013	4.360.697	
2014	4.285.451	
2015	4.168.412	
2016	3.777.041	Período não considerado no Edital
2017	3.529.961	
Média	4.163.814	

Recomendamos que seja adotada a previsão de demanda dos últimos cinco anos face as variáveis abaixo descritas:

- Aumento da frota de veículos particulares em Salvador;
- Aumento do transporte alternativo (clandestino ou não);
- Aumento da concorrência com o transporte aéreo (preços baixos das passagens);
- Retração da economia, e conseqüente redução do número de viagens;
- Outros

5.2. Taxa de crescimento do número de embarques

Quadro de projeção de embarques do edital:

ANO	TOTAL	Var %	Var% Acum
2018	4.248.539		
2019	4.275.589	0,6367%	0,6367%
2020	4.302.811	0,6367%	1,2774%
2021	4.316.236	0,3120%	1,5934%
2022	4.329.702	0,3120%	1,9104%
2023	4.343.211	0,3120%	2,2283%
2024	4.356.762	0,3120%	2,5473%
2025	4.370.355	0,3120%	2,8672%
2026	4.383.990	0,3120%	3,1882%
2027	4.397.669	0,3120%	3,5101%
2028	4.411.389	0,3120%	3,8331%
2029	4.425.152	0,3120%	4,1570%
2030	4.438.959	0,3120%	4,4820%
2031	4.452.810	0,3120%	4,8080%
2032	4.466.702	0,3120%	5,1350%
2033	4.480.637	0,3120%	5,4630%
2034	4.494.617	0,3120%	5,7921%
2035	4.508.640	0,3120%	6,1221%
2036	4.522.707	0,3120%	6,4532%
2037	4.536.818	0,3120%	6,7854%
2038	4.550.973	0,3120%	7,1185%
2039	4.565.172	0,3120%	7,4528%
2040	4.579.416	0,3120%	7,7880%
2041	4.593.703	0,3120%	8,1243%
2042	4.608.036	0,3120%	8,4617%
2043	4.622.413	0,3120%	8,8001%
2044	4.636.834	0,3120%	9,1395%
2015	4.651.302	0,3120%	9,4800%
2046	4.665.814	0,3120%	9,8216%
2047	4.680.371	0,3120%	10,1642%

Comentários:

O efeito da estimativa inicial elevada da base de passageiros é agravada pelo crescimento considerado nas projeções de 0,3120% ao ano, a partir de 2021.

Este crescimento esperado desconsidera o real comportamento do número de embarques, que vem sendo continuamente reduzido nos últimos anos.

O crescimento projetado é justificado por um movimento adicional que será resultante das vantagens do Novo Terminal observação que é bastante discutível face à extraordinária localização atual do Terminal Rodoviário de Salvador. Espera-se, na verdade, que a construção do novo Terminal em Águas Claras, local distante 12 km do atual Terminal Rodoviário de Salvador, que está localizado no centro da Cidade não aumentará o número de passageiros. Ao contrário, pela distância, espera-se que gere uma impedância no número de embarques, incentivando as pessoas a viajarem por meio de transportes alternativos, como carro próprio, vans e etc, principalmente para os municípios da linha verde que terão seu tempo de viagem acrescido em significativo intervalo de tempo.

Ao comparar a taxa de crescimento prevista pelo IBGE, informada no edital, do período de 2021 a 2030 com a taxa de crescimento de embarques projetada no edital, foi verificado que neste período a taxa de crescimento acumulada da população baiana é de 3,37% e a taxa de crescimento acumulada de embarques é de 4,48%, portanto maior do que o próprio crescimento da população baiana.

	IBGE	EDITAL
ANO	TAXA DE CRESCIMENTO ACUMULADA	TAXA DE CRESCIMENTO ACUMULADA
Até 2030	3,37%	4,48%

No estudo do Anexo VIII, a taxa de crescimento acumulada é o dobro da taxa de crescimento acumulada do projetada pelo IBGE, até o final do contrato (ano de 2047). Entendemos que em hipótese nenhuma a taxa de crescimento de embarques pode ser maior que o crescimento da própria população baiana, conforme quadro abaixo:

ANO	IBGE		EDITAL	
	TAXA DE CRESCIMENTO	TAXA DE CRESCIMENTO ACUMULADA	TAXA DE CRESCIMENTO	TAXA DE CRESCIMENTO ACUMULADA
2018	0,41%	0,41%	0,0000%	0,00%
2019	0,39%	0,80%	0,6367%	0,64%
2020	0,36%	1,16%	0,6367%	1,28%
2021	0,33%	1,50%	0,3120%	1,59%
2022	0,31%	1,81%	0,3120%	1,91%
2023	0,28%	2,10%	0,3120%	2,23%
2024	0,25%	2,35%	0,3120%	2,55%
2025	0,23%	2,59%	0,3120%	2,87%
2026	0,20%	2,79%	0,3120%	3,19%
2027	0,18%	2,98%	0,3120%	3,51%
2028	0,15%	3,13%	0,3120%	3,83%
2029	0,13%	3,27%	0,3120%	4,16%
2030	0,10%	3,37%	0,3120%	4,48%
2031	0,10%	3,47%	0,3120%	4,81%
2032	0,10%	3,58%	0,3120%	5,14%
2033	0,10%	3,68%	0,3120%	5,46%
2034	0,10%	3,78%	0,3120%	5,79%
2035	0,10%	3,89%	0,3120%	6,12%
2036	0,10%	3,99%	0,3120%	6,45%
2037	0,10%	4,10%	0,3120%	6,79%
2038	0,10%	4,20%	0,3120%	7,12%
2039	0,10%	4,30%	0,3120%	7,45%
2040	0,10%	4,41%	0,3120%	7,79%
2041	0,10%	4,51%	0,3120%	8,12%
2042	0,10%	4,62%	0,3120%	8,46%
2043	0,10%	4,72%	0,3120%	8,80%
2044	0,10%	4,83%	0,3120%	9,14%
2045	0,10%	4,93%	0,3120%	9,48%
2046	0,10%	5,04%	0,3120%	9,82%
2047	0,10%	5,14%	0,3120%	10,16%

Nota 1: Para a taxa de crescimento projetada pelo IBGE, no período de 2031 a 2047 , foi adotada a mesma taxa de crescimento do ano de 2030.

A esperada valorização do terminal (goodwill) mencionado no Plano de Negócios do ANEXO VIII só considera o elemento material de valorização do novo equipamento gerado pela ampliação das instalações, sem considerar outras variáveis importantes negativas, como o real dimensionamento do mercado a ser atendido pelo terminal e os impactos da nova localidade do Terminal.

A projeção de crescimento de passageiros embarcados de 2,892% (1999 a 2011) não representa o contexto atual de queda do número de embarques do transporte rodoviário e projeta uma taxa de crescimento extremamente otimista, o que levará os licitantes projetar receita de tarifa que não será alcançada durante o contrato o que futuramente levará a necessidade de reequilíbrio econômico. Esta estimativa otimista de receita de tarifa também leva a um cálculo superestimado da TIR (taxa interna de retorno), deste ANEXO VIII.

Contratado o especialista de demanda para a implantação de Terminais greenfield em capitais, o mesmo sugere que para o caso específico do novo TRS seja adotada a seguinte projeção:

ANO	TOTAL	Var %	Var% Acum
2018	3.653.501		
2019	3.671.769	0,50%	0,50%
2020	3.690.127	0,50%	1,00%
2021	3.708.578	0,50%	1,51%
2022	3.727.121	0,50%	2,02%
2023	3.745.756	0,50%	2,53%
2024	3.755.121	0,25%	2,78%
2025	3.764.509	0,25%	3,04%
2026	3.773.920	0,25%	3,30%
2027	3.783.355	0,25%	3,55%
2028	3.792.813	0,25%	3,81%
2029	3.802.295	0,25%	4,07%
2030	3.811.801	0,25%	4,33%
2031	3.821.330	0,25%	4,59%
2032	3.830.884	0,25%	4,86%
2033	3.840.461	0,25%	5,12%
2034	3.850.062	0,25%	5,38%
2035	3.859.687	0,25%	5,64%
2036	3.869.336	0,25%	5,91%
2037	3.879.010	0,25%	6,17%
2038	3.888.707	0,25%	6,44%
2039	3.898.429	0,25%	6,70%
2040	3.908.175	0,25%	6,97%
2041	3.917.946	0,25%	7,24%
2042	3.927.740	0,25%	7,51%
2043	3.937.560	0,25%	7,77%
2044	3.947.404	0,25%	8,04%
2015	3.957.272	0,25%	8,31%
2046	3.967.165	0,25%	8,59%
2047	3.977.083	0,25%	8,86%

Nota1: Para o período inicial do ano de 2018 foi considerada média aritmética de 2016 e 2017.

6- ANÁLISE DO ITEM RECEITA DA LOCAÇÃO DE ÁREAS COMERCIAIS

Conforme o ANEXO VIII, para estimativa de receitas comerciais é levado em consideração preços por metro quadrado de shoppings centers, conforme o informado abaixo:

*"...Quando os valores das receitas unitárias anuais de 2013 e 2014 são trazidos a janeiro de 2017, utilizando-se para tal a variação do IGPM, os valores obtidos são R\$ 1.586,83/m² e R\$ 1.634,61/m², cujo valor médio é igual a **R\$ 1.610,72/m²**.*

Por não se tratar de empreendimento genuinamente da área de shopping centers, mesmo considerando as condições especiais do projeto do Novo Terminal Rodoviário, decidiu-se por adotar, nesta avaliação, um valor para a locação das áreas comerciais do Terminal equivalente a 80% do valor médio obtido nos estudos para a locação de áreas comerciais em shoppings do país anteriormente assinalados.

Assim, o valor inicial a ser cobrado anualmente pela locação do m² das áreas comerciais do Terminal será de R\$ 1.304,68/m², ou seja, 80% de R\$ 1.610,72/m²".

Portanto no estudo é levado em consideração o valor por metro quadrado de R\$ 1.304,68.

Comentário:

Apesar deste redutor de 20% no preço por metro quadrado considerado no Plano de negócios (ANEXO VIII), ele é inadequado para um terminal rodoviário por não se tratar de empreendimento genuinamente da área de shoppings centers, já que o cliente que vai ao shopping tem como objetivo consumir produtos e serviços, já o cliente que vai ao Terminal rodoviário tem como objetivo viajar.

Além da premissa superestimada do preço por metro quadrado adotado, é considerada uma taxa de crescimento de 2,70% ao ano (fora a atualização monetária), no preço de locação cobrado, o que representa 100% de aumento de receita até o final do contrato. Este crescimento anual de 2,70% é referente ao goodwill, o que é um equívoco pois a mudança de localização do Terminal não resultará em aumento de preços, ao contrário, resultará em queda do valor de locação atual cobrado, além da

ociosidade atual de 10% da ABL de lojas.

O preço médio ano por metro quadrado no Terminal Rodoviário de Salvador em janeiro de 2017 foi de R\$ 950,00.

O estudo realizado por consultor imobiliário verificou, porém, que o preço por metro quadrado da área comercial em Águas Claras é de 30% menor do que o da região do Iguatemi. Foi considerado que a partir do ano de 2028 até 2037 essa diferença seria de 20% e a partir de 2038 essa diferença seria de 10%.

Além desse deflator, deve ser considerado um aumento gradativo da ocupação da ABL – Área Buta Locavel, ao longo dos anos até que se atinja o grau de maturidade do novo terminal.

Atualmente a vacância da área comercial Locavel do TRS é de 12,37%, e no histórico desse terminal essa taxa sempre variou entre 10% a 15%.

Conforme sugerido pelo consultor, deveríamos adotar a projeção abaixo, para locação dos espaços comerciais:

ANO	ABL Novo TRS m2	Ocupação ABL Novo TRS	ABL Ocupada m2	Preço m2	RECEITA ANO
2018	6000	50%	3000	R\$ 665,00	R\$ 1.995.000
2019	6000	60%	3600	R\$ 665,00	R\$ 2.394.000
2020	6000	70%	4200	R\$ 665,00	R\$ 2.793.000
2021	6000	75%	4500	R\$ 665,00	R\$ 2.992.500
2022	6000	80%	4800	R\$ 665,00	R\$ 3.192.000
2023	6000	85%	5100	R\$ 665,00	R\$ 3.391.500
2024	6000	90%	5400	R\$ 665,00	R\$ 3.591.000
2025	6000	90%	5400	R\$ 665,00	R\$ 3.591.000
2026	6000	90%	5400	R\$ 665,00	R\$ 3.591.000
2027	6000	90%	5400	R\$ 665,00	R\$ 3.591.000
2028	6000	90%	5400	R\$ 760,00	R\$ 4.104.000
2029	6000	90%	5400	R\$ 760,00	R\$ 4.104.000
2030	6000	90%	5400	R\$ 760,00	R\$ 4.104.000
2031	6000	90%	5400	R\$ 760,00	R\$ 4.104.000
2032	6000	90%	5400	R\$ 760,00	R\$ 4.104.000
2033	6000	90%	5400	R\$ 760,00	R\$ 4.104.000
2034	6000	90%	5400	R\$ 760,00	R\$ 4.104.000
2035	6000	90%	5400	R\$ 760,00	R\$ 4.104.000
2036	6000	90%	5400	R\$ 760,00	R\$ 4.104.000
2037	6000	90%	5400	R\$ 760,00	R\$ 4.104.000
2038	6000	90%	5400	R\$ 855,00	R\$ 4.617.000
2039	6000	90%	5400	R\$ 855,00	R\$ 4.617.000
2040	6000	90%	5400	R\$ 855,00	R\$ 4.617.000
2041	6000	90%	5400	R\$ 855,00	R\$ 4.617.000
2042	6000	90%	5400	R\$ 855,00	R\$ 4.617.000
2043	6000	90%	5400	R\$ 855,00	R\$ 4.617.000
2044	6000	90%	5400	R\$ 855,00	R\$ 4.617.000
2045	6000	90%	5400	R\$ 855,00	R\$ 4.617.000
2046	6000	90%	5400	R\$ 855,00	R\$ 4.617.000
2047	6000	90%	5400	R\$ 855,00	R\$ 4.617.000

7- ANÁLISE DAS RECEITAS DE ESTACIONAMENTO

A forma de cálculo do estudo dessa rubrica disposta no ANEXO VIII considera que o preço de locação por metro quadrado da área de estacionamento corresponde aproximadamente a 20% da receita de locação das lojas, baseado em estudos não disponibilizados em 2013 e 2014, atualizados para janeiro de 2017, obtendo R\$ 303,45/m².

Como a futura área do estacionamento do novo TRS terá 5.170 m², a receita anual projetada será obtida pela multiplicação da área pelo preço do metro quadrado, totalizando R\$1.568.837 por ano, base janeiro de 2017.

Para a projeção de demanda o estudo do ANEXO VIII, considerou a taxa de crescimento constante de 2,70% ao ano.

ANO	RECEITA PROJETADA	Var %	Var Acum. %
2021	1.568.837		
2022	1.611.195	2,70%	2,70%
2023	1.654.697	2,70%	5,47%
2024	1.699.374	2,70%	8,32%
2025	1.745.257	2,70%	11,25%
2026	1.792.379	2,70%	14,25%
2027	1.840.773	2,70%	17,33%
2028	1.890.474	2,70%	20,50%
2029	1.941.517	2,70%	23,76%
2030	1.993.938	2,70%	27,10%
2031	2.047.774	2,70%	30,53%
2032	2.103.064	2,70%	34,05%
2033	2.159.847	2,70%	37,67%
2034	2.218.163	2,70%	41,39%
2035	2.278.053	2,70%	45,21%
2036	2.339.561	2,70%	49,13%
2037	2.402.729	2,70%	53,15%
2038	2.467.603	2,70%	57,29%
2039	2.534.228	2,70%	61,54%
2040	2.602.652	2,70%	65,90%
2041	2.672.924	2,70%	70,38%
2042	2.745.093	2,70%	74,98%
2043	2.819.210	2,70%	79,70%
2044	2.895.329	2,70%	84,55%
2045	2.973.503	2,70%	89,54%
2046	3.053.787	2,70%	94,65%
2047	3.136.239	2,70%	99,91%

Comentários

A ampliação do novo TRS para 500 vagas (o dobro) não implicará no aumento proporcional dessa receita, já que hoje ele é operado com ociosidade, atendendo plenamente a demanda.

Apesar de o número de vagas do novo terminal de Salvador dobrar em relação ao número atual, é improvável que a demanda por estacionamento cresça neste ritmo, pois se verifica que atualmente, com 250 vagas existentes, nos movimentos de pico (São João, por exemplo), sua capacidade ainda fica ociosa.

Recomenda-se que seja adotada a projeção atual da ocupação de vagas do atual TRS com redução de 10% dos primeiros 5 anos, e depois aumento gradativo com base na estimativa de projeção de crescimento do IBGE.

8- ANÁLISE DAS RECEITAS DE SERVIÇOS

O ANEXO VIII considera que a receita de prestação de serviços aos usuários é composta de: guarda volumes, sanitários, venda de cartões telefônico, que equivale a 10% do somatório das Receitas de Tarifas de Embarque, Receitas de Locação e Receitas de Estacionamento.

ANO	Receita	Var %	Var Acum. %
2021	1.642.216		
2022	1.667.241	1,52%	1,52%
2023	1.692.882	1,54%	3,09%
2024	1.719.154	1,55%	4,69%
2025	1.746.075	1,57%	6,32%
2026	1.773.662	1,58%	8,00%
2027	1.801.933	1,59%	9,73%
2028	1.830.905	1,61%	11,49%
2029	1.860.599	1,62%	13,30%
2030	1.891.033	1,64%	15,15%
2031	1.922.227	1,65%	17,05%
2032	1.954.201	1,66%	19,00%
2033	1.986.976	1,68%	20,99%
2034	2.020.574	1,69%	23,04%
2035	2.055.017	1,70%	25,14%
2036	2.090.326	1,72%	27,29%
2037	2.126.526	1,73%	29,49%
2038	2.163.640	1,75%	31,75%
2039	2.201.693	1,76%	34,07%
2040	2.240.710	1,77%	36,44%
2041	2.280.717	1,79%	38,88%
2042	2.321.740	1,80%	41,38%
2043	2.363.806	1,81%	43,94%
2044	2.406.944	1,82%	46,57%
2045	2.451.182	1,84%	49,26%
2046	2.496.549	1,85%	52,02%
2047	2.543.077	1,86%	54,86%

Comentários

Entende-se que o valor considerado de 10% aplicado sobre as Receitas de Tarifas de Embarque, Receitas de Locação e Receitas de Estacionamento, para encontrar a receita de serviços não condiz com a realidade. Este cálculo é equivocado, pois as

receitas com este item é pouco representativa, equivalente atualmente a 3,48% das receitas totais.

Atualmente a receita de serviços do Terminal Rodoviário é composta de receita com guarda-volumes e sanitários. Em 2017 (out 2016 a set 2017) foram arrecadado R\$ 537.744,00, o que atualizado para abril 2018 é de R\$ 560.275,47, enquanto que no estudo do ANEXO VIII foi considerado que essa receita seria de R\$ 1.642.216 logo no primeiro ano de operação do novo terminal, o que representa um aumento de 193,11% de receita do que o praticado no atual TRS.

O plano de negócios, além de considerar que em 2021 as receitas de serviços serão 193,11% maiores em relação ao ano de 2017, também considera um crescimento anual médio entre 1,5% e 1,8% ao ano, incompatível, ao nosso entendimento, com o crescimento esperado do número de passageiros.

Recomenda-se que seja adotado o ocorrido no ano de 2017 sem taxa de crescimento, e nos demais anos a projeção do IBGE.

9- DESPESAS

Para o cálculo de despesas, o ANEXO VIII considera o seguinte:

*"Para a estimação dos custos e despesas anuais de operação e manutenção da área do Novo Terminal, **utilizou-se de duas metodologias distintas.***

Na PRIMEIRA METODOLOGIA, foram adotados parâmetros estimativos para o cálculo dos custos e despesas da operação do Novo Terminal, sendo então admitido um valor equivalente a 13% (percentual médio usualmente praticado nesse tipo de estudo) do respectivo custo de construção por m², ou seja, um valor médio unitário de manutenção/operação da ordem de R\$ 261,30/m². Multiplicando-se esse valor pela área total do Terminal, de 31.000 m², tem-se o montante anual de R\$ 8.100.300,00".

O mesmo procedimento foi realizado com vistas a determinar o custo anual de manutenção/operação da área complementar, utilizando-se, entretanto, de uma taxa correspondente a 10% (percentual médio usualmente praticado nesse tipo de estudo) do custo de construção por m², ou seja, R\$ 20,10/m². Dessa forma, os custos totais anuais de manutenção/operação da área complementar, considerando os 39.000 m², seriam de R\$ 783.900,00."

Na SEGUNDA METODOLOGIA adotada para cálculo dos custos e despesas do Novo Terminal Rodoviário de Salvador, tomou-se por base estudo de viabilidade semelhante, realizado para a implementação do Terminal Rodoviário de São Gabriel, em Belo Horizonte, no ano de 2011, com dimensões e operações semelhantes às do Novo Terminal de Salvador, conforme quadro apresentado na sequência. Importante registrar que os valores admitidos naquele estudo foram atualizados para janeiro/2017 pelo IGP-DI."

Verifica-se, portanto, que os valores apurados nas duas metodologias estão bastante alinhados. Assim, optou-se por adotar um valor total médio entre os dois valores obtidos, para o primeiro ano de operação, de R\$ 9.021.051,00."

Comentários

A primeira metodologia acima adotada para o estudo levou em conta o cálculo dos custos e despesas da operação do Novo Terminal, sendo adotado um valor equivalente a 13% (percentual médio usualmente praticado nesse tipo de estudo) do respectivo custo de construção por m², para cálculo das despesas de manutenção/operação do novo TRS.

Esta metodologia não retrata a realidade uma vez que não estão computados os custos com operações e serviços de um Terminal, como por exemplo: estacionamento, sanitários, guarda volumes, controle de acesso de embarque/desembarque, vendas de tarifas, segurança e limpeza, apenas considera as despesas de manutenção equivalente a 13% do custo de construção por m².

Já na segunda metodologia, foi adotado o **estudo de viabilidade, realizado para a implementação do Terminal Rodoviário de São Gabriel, em Belo Horizonte, em 2011, atualizado para janeiro de 2017, pelo IGP-DI**. Neste caso não se pode adotar como despesas para o Novo Terminal de Salvador um estudo de viabilidade realizado em 2011, em um outro terminal situado em outro Estado sem sequer fazer as adaptações necessárias para retratar as particularidades locais e de mercados.

Recomendações:

Como o terminal atual é semelhante ao novo terminal projetado, com melhorias e modernização na infraestrutura, recomenda-se adotar como referência de projeção de despesas no estudo, as despesas históricas realizadas no terminal atual de Salvador.

10- ÁREA DE CONCESSÃO

De acordo com o Anexo VIII a área remanescente para expansão com 117.600 m² de área (inicialmente não faz parte da Concessão, mas poderá ser agregada, no caso do Estado vir a decidir considerar a sua inclusão como um dos critérios de julgamento das propostas dos licitantes e solicitar que sejam apresentadas propostas para a sua utilização).

Comentários

A área de 117.600 m2 deverá fazer parte do contrato de concessão sem ônus para a futura Concessionária, para que a mesma possa dispor de uma fonte alternativa de receita para viabilizar o vultoso investimento da construção do novo TRS.

11- OUTORGA

Comentários

Nas hipóteses de Fluxo de Caixa do ANEXO VIII não foi considerado o valor de outorga mínima de 6 milhões de reais na assinatura do contrato, nem o total das parcelas mensais, a partir do quarto ano, que deveria chegar ao valor final de R\$ 13.500,000,00. Em face do disposto nos itens anteriores o estudo de viabilidade não comporta pagamentos de outorga de nenhuma natureza.

12- CLÁUSULA DE EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINACNEIRO DA CONCESSÃO

Comentários:

Não está prevista cláusula de reequilíbrio no edital e seus Anexos.

A revisão do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO deverá ser efetuada a cada quatro anos, e deverá considerar como alternativas para equacionar o contrato, caso necessário: aumento dos valores de tarifas, redução do pagamento de outorga, extensão de prazo contratual, aumento no período de carência no pagamento da outorga e indenização paga pelo Poder Concedente à Concessionária.

13- CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A ANÁLISE DO PLANO DE NEGÓCIOS

O Plano de Negócios, apesar de apresentar as premissas que nortearam suas projeções, apresentou premissas de receitas e despesas otimistas, tanto na base de projeção como nas taxas de crescimento, criando expectativas de retorno que não devem ser confirmadas.

A Concessionária que vencer a licitação precisará investir cerca de 90 milhões para construção do novo Terminal, além de pagar outorga mínima para o Estado. O EVTE definiu esse pagamento de outorga, baseado na consecução de retornos que são abaixo do necessário

para fazer face aos elevados riscos do empreendimento, sobretudo considerando a previsão de que o resultado auferido será mais baixo do que o previsto.

Nossa sugestão geral é que seja reavaliada as premissas que fundamentam os retornos esperados, com uma revisão da premissa de pagamento de outorga e tarifas de embarque, serviços e locações, no sentido de tornar atrativo o empreendimento que nestas condições não apresenta, na nossa visão, um equilíbrio adequado entre o retorno esperado e os riscos do negócio.

PARTE 3 – COMENTÁRIOS TERMO DE REFERÊNCIA

ANEXO I

TERMO DE REFERÊNCIA

3. CARACTERIZAÇÃO TÉCNICO/OPERACIONAL DOS TERMINAIS

3.1 O Atual Terminal em Operação

Situado na região (DETRAN / Shopping da Bahia), principal centro de tráfego e trânsito em Salvador, pela confluência de importantes vetores viários da cidade, como a Av. Paralela, Rodovia Br-324, Acesso Norte, Av. Bonocô e a Av, ACM.

Dados relevantes:

- ***Terreno do TR atual ocupa área de aproximadamente 100.000 m²***
- ***Propriedade do Estado da Bahia, Decreto nº 20.869, de 19.09.1968***
- ***Início de operações setembro de 1974.***
- ***A área total da edificação central é da ordem de 15.000,00 m²***
- ***Área administrativa aproximada de 3.800,00 m² fora da edificação central.***

Comentários :

Alguns dados conflitantes:

- O Terreno do atual TRS tem 130.000 m²;
- A área coberta do atual Terminal Rodoviário de Salvador é de 20.000 m² e não de 15.000 m²;
- A área administrativa do TRS é de 1.300 m² + 1.300 m² de oficina, depósitos, etc. Num total de 2.600 m² e não 3.800 m².
- A média de usuários /dia no atual TRS não é de e sim 27.000 pessoas/dia e não de 39.000 pessoas/dia.

**PARTE 4 – COMENTÁRIOS
ANEXO II: DIRETRIZES PARA
ELABORAÇÃO DOS PROJETOS PRÓPRIOS
E CRITÉRIO PARA HABILITAÇÃO**

PARE 4: COMENTÁRIOS SOBRE ANEXO II: DIRETRIZES PARA ELABORAÇÃO DOS PROJETOS PRÓPRIOS E CRITÉRIO PARA HABILITAÇÃO

1. INTRODUÇÃO

"A CONCORRENTE poderá assumir como próprios os projetos arquitetônicos ou Projeto Conceitual do NOVO TERMINAL constantes do ANEXO VII – PROJETO REFERENCIAL. Caso opte por seguir os projetos constantes ANEXO VII – PROJETO REFERENCIAL, não necessitará a CONCORRENTE apresentar os demais documentos exigidos neste anexo (itens 2 e 3), apenas a declaração prevista no Apêndice B deste Anexo, e, durante a execução do CONTRATO,..."

Entendemos que a modalidade de julgamento das Proponentes deve incluir a análise dos projetos e soluções apresentadas. Como disposto no edital, basta que a Proponente aceite o Projeto referencial com todas as suas deficiências, para poder se habilitar na proposta comercial. Não existe incentivo para se investir fortemente na elaboração de um projeto mais qualificado.

O projeto referencial não é o projeto básico como determina a lei n 8666/93.

3.1 INFORMAÇÕES GERAIS E LOCALIZAÇÃO DO NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO DE SALVADOR

"O terminal, em funcionamento atualmente, há muito se encontra com sua capacidade saturada, tanto no que diz respeito ao movimento interno de passageiros e ônibus, quanto nos reflexos causados no trânsito do entorno."

Está demonstrado, por dados estatísticos históricos, que a CAPACIDADE OPERACIONAL do atual Terminal Rodoviário de Salvador, ainda está adequada ao movimento atual mensal de passageiros, e que o fluxo de passageiros vem decrescendo há mais de 5 anos. Suas plataformas convivem com uma ociosidade atual em torno de 68 % e aumenta a cada ano.

"A área destinada ao NOVO TERMINAL 51.000,00m², segundo levantamento topográfico, e caracteriza-se por uma porção de terra de forma irregular, localizada entre a Rodovia BR.324, a linha férrea que dará acesso a estação do Metrô."

Considerando as características da região, uma importante premissa do projeto é que o edifício cumpra, além da função principal de Terminal Rodoviário, a função de articular o espaço urbano do seu entorno imediato. Nesse contexto, a integração dos Terminais de integração do metrô intermodal ao Novo Terminal Rodoviário, através de passarela, principalmente se considerarmos que a maioria dos usuários

do Terminal Rodoviário fará uso dos modos ônibus e metrô para acessá-lo.

O NOVO TERMINAL deverá ser um edifício à altura da importância que um empreendimento dessa natureza e porte tem para a população. Para tal, deverá possuir as características arquitetônicas (construtivas, de conforto, etc.) que o qualifique como referência para toda a cidade e, particularmente, para a região do bairro Águas Claras.”

1. A localização e posição do Terminal Rodoviário na Gleba Geral, principalmente em relação à Br. 324 e Av. 29 de março, é **INADEQUADA** para o funcionamento normal de um Terminal Rodoviário dentro de um Complexo Multimodal, principalmente como disposto no projeto referencial do edital, na posição de canto ou de fundo em relação aos dois outros Terminais, o do Metrô e o Terminal Urbano.

A posição do Novo TRS está extremamente prejudicada, pois o grande público usuário do Metrô e do Terminal Urbano de Integração, com mais de 80 mil pessoas/dia, jamais entrará no saguão para consumir ou “passar” pelo Novo TRS, devido a sua inadequada localização. Isso inviabilizará as receitas acessórias do Novo Terminal Rodoviário dificultando a viabilidade desse empreendimento.

Portanto, se o novo TRS for implantado tal como apresentado no Projeto Referencial, a Nova Rodoviária de Salvador estará condenada a um desequilíbrio econômico/financeiro grave, pois somente irá absorver seu público cativo, que é decrescente, que hoje é de 27 mil pessoas/dia no atual terminal rodoviário. Nenhum Shopping ou qualquer Centro Comercial modesto terá viabilidade e sobreviverá por muito tempo com esse público passante, que, tem como estatística média de consumidores de apenas 30 % do volume total de usuários. Os restantes 70% de passantes podem ser captados quando se destinam a atividades adicionais, como conforto, acessibilidade fácil, custos baixos e principalmente INTEGRAÇÃO FÍSICA TOTAL. Sem essa integração física total entre os modais, será criado muito provavelmente um “elefante branco” no fundo da estação do metrô.

2. Por outro lado, a área destinada ao Terminal Rodoviário, de 51.000 m² é insuficiente, principalmente para o desenvolvimento de outros empreendimentos complementares, do tipo hotel e outros serviços pertinentes às funções do Terminal Rodoviário, tais como Garagens de Ônibus, Galpões de Encomenda, Posto de Serviços, Lavagem e limpeza dos veículos, Depósitos e outros serviços.
3. A área remanescente (Terreno 2), com área de 18.980,80 m², localizada nos fundos do Terminal somente é viável para implantação de oficinas de manutenção do

Terminal, depósito de Lixo, Reservatórios, etc. Essa área não tem localização atrativa, para viabilizar novos empreendimentos estruturantes porquê é muito afastada da Br 324 e da Av. 29 de março.

3.3 DIRETRIZES GERAIS

A concepção arquitetônica do todo e das unidades que compõem o NOVO TERMINAL deverá:

a) Respeitar o sistema viário externo projetado e a ser executado pelo PODER CONCEDENTE para ligação ao NOVO TERMINAL, conforme apresentado no ANEXO VII;

O referido ANEXO VII não trata desse assunto.

A limitação de respeitar o sistema viário externo projetado e a ser executado pelo Poder Concedente impede o desenvolvimento de projeto mais racional e adequado.

Como está proposto pelo projeto referencial, o sistema viário cruza a linha do Metrô em dois pontos, implicando na construção de duas obras de artes por cima da catenária, podendo haver soluções técnicas mais adequadas e de menor custo, compatíveis com a nova solução de projeto.

b) Garantir e facilitar as operações de entrada, parada e saída dos ônibus, táxis e veículos particulares, bem como a entrada e saída dos usuários,

Iremos demonstrar mais adiante, que os acessos ao Terminal, propostos pelo Projeto Referencial, carecem de consistência técnica nos aspectos de fluidez do tráfego de veículos, na chegada à plataforma principal, tanto dos veículos particulares, quanto dos taxis.

No setor operacional, vimos que o controle e posicionamento das guaritas precisam de revisão técnica quanto a localização e composição dos espaços.

As plataformas de embarque e desembarque estão sob numa grande laje, que compromete a dissipação do CO₂ expelido pelo ônibus, infringindo o conforto, a funcionalidade e as exigências ambientais.

c) Prever obrigatoriamente a integração à futura Estação Águas Claras, prevista para ser construída no tramo 3 da linha 1, conforme apresentado no ANEXO VII

A chamada "Integração à futura Estação..." citada acima, foi prevista no Projeto Referencial, nos moldes de passarelas usadas cotidianamente na cidade de Salvador. Essas passarelas tem sido usadas indevidamente por ambulantes e se constituem num ambiente propicia a essa pratica ilegal. Portanto, essa integração física entre os terminais deve ser repensada.

3.4. OS COMPONENTES DO NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO

Este item contempla os espaços mínimos obrigatórios a serem previstos no projeto de arquitetura do NOVO TERMINAL.

Dependendo da solução arquitetônica adotada, poderá ser proposta a fusão ou o acréscimo de espaços desde que mantidos os parâmetros e funcionalidades mínimos estabelecidos nesse anexo.

São os seguintes os espaços obrigatórios a serem previstos, agrupados em setores - Área de Público, Apoio ao Usuário, Áreas Operacionais, Instalações, Serviços, Áreas Externas - os quais seguem, basicamente, a lógica de proximidade e sequência de percurso do usuário no NOVO TERMINAL.

a) Área de Público:

i. Ligação com a Estação de Metrô;

No Projeto Referencial, a circulação do usuário pedestre do novo TRS apresenta um percurso longo e muito exaustivo. Nesse projeto, a chegada do usuário ao Terminal proveniente do metrô, se faz pelo nível térreo (dois níveis abaixo do piso da estação do Metrô), obrigando o usuário a subir um nível (saguão) para a compra da passagem e descer novamente para o térreo, nível das plataformas de Embarque/Desembarque.

ii. Área de Chegada/ saída de Usuários ao NOVO TERMINAL;

No Projeto Referencial, o acesso principal do usuário pedestre ao Terminal está aparentemente subdimensionado, desproporcional ao tamanho dos equipamentos propostos. Dessa forma, pode gerar transtornos na dinâmica do Terminal prejudicando a integração dos modais.

No Projeto Referencial, o acesso ao estacionamento do Terminal apresenta somente 1 escada e 1 elevador podendo não atender à demanda do estacionamento. Além disso é importante que os halls que comportam os acessos sejam largos, permitindo ampla circulação.

No Projeto Referencial, a Plataforma de chegada dos automóveis particulares ou TAXI, para embarque e desembarque de passageiros está com seu sentido invertido (posição do passageiro em relação a rua). Além do mais, essa plataforma está subdimensionada e requer ampliação de espaço a fim de atender a demanda de tráfego.

iii. Saguão;

O Projeto Referencial apresenta um layout que aparentemente não propicia ventilação e iluminação natural, além de possuírem circulações subdimensionadas.

iv. Guichê de Informações;

Balcão de informações deveria estar locado no hall de chegada cumprindo seu objetivo principal.

v. Bilheterias;

No Projeto Referencial, a disposição das bilheterias não tem visibilidade uniforme e adequada, podendo haver disputas desnecessárias entre empresas pela não aceitação de guichês mal localizados.

vi. Lojas/ Comércio;

No Projeto Referencial, a ligação física entre os Terminais metrô, urbano e novo TRS está definida somente por passarelas.

Como o novo TRS está mal localizado na Gleba, o maior fluxo de pessoas se destinará logicamente para o Terminal Urbano e Metrô, inviabilizando a proposta do projeto referencial de utilização de um pavimento exclusivamente comercial (shopping) para o novo Terminal Rodoviário.

A boa prática em projetos de áreas comerciais afirma que o público de um Terminal de Passageiros busca um comércio prático, rápido e que esteja no caminho do seu itinerário, o que não se verifica no novo TRS.

A área comercial nesse Terminal, proposto pelo Projeto Referencial, está comprometida pelos seguintes aspectos:

- A Localização do equipamento É EXTREMAMENTE INADEQUADA, onde o fluxo maior dos passageiros 84 MIL/DIA está direcionado para o Terminal Urbano e Estação do Metrô;
- O Layout interno proposto com a disposição da área comercial no 2º pavimento, sem ligação direta à Estação de Metrô, não facilita o acesso do passageiro consumidor, excluindo-o do caminho natural do público que embarca e desembarca;
- O layout do shopping não foi desenvolvido pensando em absorver Lojas Âncoras, como supermercados, lojas de departamento, clínicas. Esse tipo de comércio atrai um público variado, que busca tais produtos e serviços, independente do serviço rodoviário, agregando movimento ao Terminal.
- Não há Infraestrutura de acesso adequada para as Áreas Comerciais.

vii. Áreas de espera do Embarque/ desembarque;

No saguão projetado, as zonas destinadas à espera se apresentam adensadas, concentrando grande número de assentos com reduzida área de circulação.

viii. Acesso ao Embarque;

No Projeto Referencial, as áreas de escadas de acesso às plataformas de embarque e desembarques são desprovidas de controles através de gradis e catracas para restringir

acessos não autorizados, dispositivos importantes para a segurança do Terminal.

b) Área de Apoio ao Usuário:

i. Polícia;

No Projeto Referencial, a localização do módulo policial não é de fácil acesso e boa visibilidade pra todo o saguão.

ii. Posto de Assistência Social;

No Projeto Referencial, o posto de Assistência Social está locado na Plataforma de Desembarque, dificultando o acesso dos passageiros ao serviço.

c) Área Operacional:

No Projeto Referencial, a circulação na área operacional, confinada sob laje muito extensa, não possui nenhuma abertura para dissipar o CO² produzido pela circulação dos ônibus.

i. Guarita de Controle;

No Projeto Referencial, o controle de Acesso através da Guarita encontra-se em uma localização não estratégica, atendendo apenas uma pista. Não controla o acesso à "mangueira" de ônibus.

ii. Central de Operações;

iii. Central de Controle;

iv. AGERBA – SEINFRA;

v. ANTT;

No Projeto Referencial, a localização dos órgãos públicos citados acima não está próxima das plataformas, com acesso direto, para facilitar o trabalho dos fiscais.

vi. Carga e Descarga;

No Projeto Referencial, não há garagens de ônibus e nem Infraestrutura de acesso para CARGA/DESCARGA.

vii. Área de Estocagem de Ônibus (Mangueira)

No Projeto Referencial, o acesso à área de estocagem é aberto e sem controle, permitindo ao ônibus acesso direto à área operacional sem passar pela guarita.

d) Área de Instalações técnicas

Não detectamos local de implantação de tais áreas no Projeto Referencial, como Casa de Gás / Gerador / Reservatórios / Depósitos de Armazenamento / Oficinas de manutenção para equipamentos do Terminal.

e) Área de Serviços:

i.Administração;

ii.Vestiários de Funcionários;

iii.Refeitório de Funcionários;

Não detectamos, no Projeto Referencial, infraestrutura de apoio aos funcionários, exigências previstas em lei.

iv.Depósito de Lixo (ARS – Área de Resíduo Sólido)

O abrigo de Lixo está mal localizado. Deverá ser locado em área menos nobre, com acesso direto para a via que contorna o prédio, facilitando a coleta do lixo.

f) Área Externa:

i.Estacionamento de Veículos Leves;

No Projeto Referencial, a entrada e saída do estacionamento do Terminal estão mal localizadas, por estarem muito próximas da curva.

As quantidades de vagas exclusivas (idoso/P.C.D/gestante) estão em desacordo com as Normas de Acessibilidade. (5% idosos / 2% PCD).

ii.Estacionamento de Motocicletas;

A quantidade de vagas parece desproporcional em relação à dimensão e quantidade de vagas dos veículos.

iii.Central de Despacho de Cargas e Encomendas;

No Projeto Referencial, não há área de encomendas e nem infraestrutura de acesso para carga/descarga.

iv.Pátios de Manobras e Pistas de Circulação de Ônibus.

No Projeto Referencial, o sistema viário interno das plataformas e área operacional, estão provocando uma circulação excessiva dos ônibus dentro da área coberta. Isso acarretará uma grande e grave concentração de CO₂ na área, prejudicando a saúde dos passageiros e eventual descumprimento das exigências ambientais.

SUGESTÕES/CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS – CP001/2018

“Gostaria de sugerir duas rodoviárias:

- Águas Claras para ônibus interestaduais e cidades do Sul, sudoeste da Bahia (Porto Seguro, Vitória da conquista, Jequié, etc);
- Iguatemi para ônibus intermunicipais (Catu, mata de São João, etc) e região Norte e Oeste da Bahia (Barreiras, Lençóis, Juazeiro, Tucano, etc)

Os dois pontos tem estação de metro e rápida ligação com o aeroporto de Salvador o que facilitaria uma pessoa chegar pela manhã no Aero e no mesmo dia se deslocar para o interior da Bahia.”

“Gostaria de sugerir uma duplicação da estrada do derbà. Quanto a construção da nova rodoviária que tenha extensão de BRT ou metro ligando camareiras rodoviária.

Parabéns ao melhor gestor público do nordeste e porque não dizer do Brasil”

“O Governador RC anunciou a abertura do edital concorrência para a nova Rodoviária e sugere aos baianos, que apresentem sugestões para melhorar o edital. A seguir, minhas sugestões/interrogações, tanto para essa fase inicial, quanto às fases subseqüentes, quais sejam aprovação, contratação e execução. A quem pertence o terreno? O Estado o adquiriu? Se sim, a quem pagou a desapropriação? O pagamento foi em qual moeda? É possível divulgar o valor pago e o vendedor? É citado pelo Governador RC, que a captação financeira virá da iniciativa privada. Ou trata-se de uma PPA, mesmo procedimento adotado na Arena FN? Se sim, o contrato terá cláusula financeira, tipo “equalização de Juros”? Se não, não é uma PPA, no contexto legal, que tipo de parceria seria “enquadrado” esse projeto? Que legislação dá

“suporte legal” a esse tipo de “parceria”? Diante dos escândalos financeiros, Lava Jato, Petrobrás etc, de conhecimento da Sociedade brasileira envolvendo as maiores construtoras desse País, o Edital permitirá a habilitação de empresas estrangeiras? Quem fiscalizará a obra do ponto de vista físico-financeiro? O orçamento de \$100 milhões será objeto de avaliação dos preços projetados evitando super faturamento? Haverá auditoria independente em todas as fases e, principalmente, na execução físico-financeira do projeto? A garantia da qualidade da obra será de quantos anos? E quais serão essas garantias? Uma interrupção da obra na fase de execução física, o Estado será obrigado a concluir com recursos oriundos da arrecadação dos impostos, conseqüentemente comprometer o seu orçamento? Parabéns pela iniciativa, de dar a oportunidade a todos que desejem opinar em se tratando de um projeto de tal envergadura. Boa noite.”

“...Me chamo XXXXXXXX XXXXXX, sou comerciante. Tenho muito interesse em abrir uma lanchonete com café da manhã e produtos da fazenda na nova rodoviária de Salvador. Gostaria de melhores informações de como proceder para conseguir o ponto.”

“Sugiro que a nova construção dê mais acessibilidade aos pedestres, as demais estações são muito distante obrigando dessa forma os usuários se cansarem ao realizar a integração, pedimos mais compreensão para elaboração do novo projeto, desde já confiamos no trabalho de vcs só pedimos para manter as estações de ônibus e metrô mais próximas. Obrigado pela compreensão.”

“Vem através desta defender o direito de permanecer suas atividades no Terminal Rodoviário de Salvador, seja na atual localização ou em qualquer outro endereço.

Somos locatários da Sinart desde 2001, onde durante este tempo passamos por diversas reformas estruturais e adaptações de mercado, afim de oferecer ao cliente e funcionários da Estação Rodoviária, produtos com qualidade e preços acessíveis.

Temos um quadro de 6 (seis) funcionários constante, composto por pessoas que estão conosco a mais de uma década e com faixa etária de 35 a 54 anos, o que dificulta e muito o retorno ao mercado de trabalho.

Desde o início de nossa atividade nos preocupamos muito com a qualidade do atendimento aos passageiros usuários do sistema de transporte intermunicipal e interestadual, buscando sermos além de uma loja que vende confecções, anfitriões do Estado da Bahia no trato com turistas estrangeiros e brasileiros, inclusive com o serviço de WI-Fi gratuito para qualquer frequentador do terminal.

Nossa loja possui uma tradição de eficiência no MIX de PRODUTOS para atender aos diversos USUÁRIOS de TRANSPORTE COLETIVO, xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx, onde procuramos prestar um serviço de atendimento rápido e eficiente ao cliente em geral, conquistado ao longo dos anos de existência, os quais nos permitiram ter essa experiência que procuramos aprimorar no dia a dia de trabalho corpo a corpo.

Como empresária deste seguimento me sinto totalmente amedrontada com a possibilidade remota de não poder permanecer com o meu negócio dentro da ESTAÇÃO RODOVIÁRIA, que me custou anos de estudo do público local e adequações constantes, assim como COMPROMISSOS FINANCEIROS a MÉDIO e LONGO PRAZO, para permanecer no comércio, e me sentiria totalmente impotente e sem a menor possibilidade de mudança de endereço. Sendo assim certamente forçada a encerrar minha carreira de Empresária e demitir todos os funcionários.” -----

“Minuta do contrato que não contempla, em sua integralidade, os termos da transição no que se refere aos atuais lojistas que desenvolvem suas atividades empresariais na rodoviária. Necessária previsão de direito de renovação dos atuais lojistas para a formalização de novos contratos de locação pela futura concessionária. Previsão de critérios objetivos para realocação dos atuais lojistas quando da conclusão das obras do novo terminal rodoviário. A minuta do contrato anexa ao edital da concorrência pública em referência, especialmente na parte referente aos direitos e obrigações da concessionária (cláusula décima segunda e décima primeira), não prevê qualquer garantia ou direito de preferência aos atuais lojistas que exercem suas atividades empresariais na rodoviária, caso a futura concessionária decida formalizar novos contratos de locação nas áreas atualmente ocupadas. Apesar de o contrato estabelecer, no item 12.1.1.1, que “no que diz respeito às áreas das lojas, guichês e áreas comerciais e de serviço, internas e externas, do ATUAL TERMINAL, a CONCESSIONÁRIA deverá respeitar os contratos vigentes, subrogando-se nos direitos e obrigações”, não restou estabelecida qualquer garantia de renovação dos contratos atualmente vigentes, ou sequer previsão de direito de preferência, no caso de decidir-se formalizar novo contrato de locação com empresas diversas. Demais disso, apesar de o projeto prever a construção de um novo terminal rodoviário, não há qualquer disposição acerca dos termos da realocação dos lojistas que possuem contrato vigente. Tal situação traz demasiada insegurança jurídica para os atuais lojistas que desenvolvem suas atividades na rodoviária, uma vez que se tratam, em sua maioria, de microempresas e empresas de pequeno porte que atuam no local há quase 20 (vinte) anos, já consolidadas no mix comercial da rodoviária, justamente em razão da qualidade do serviço e dos produtos ofertados. Cumpre registrar, que se tratam de empresas que sempre se mantiveram adimplentes com os preços mensais devidos, e que conhecem, como nenhuma outra, a dinâmica do comércio em rodoviária, podendo colaborar com o futuro concessionário, no sentido de garantir a qualidade dos serviços e produtos oferecidos, assim como manter um atendimento de excelência aos usuários, aumentando por consequência a sua arrecadação. Vale ressaltar, que mesmo

diante da evidente crise econômica que assola o país, tais empresas sempre se mantiveram adimplentes com seus empregados, contribuindo para a redução da taxa de desemprego, que vem aumentando ano a ano. Como vem sendo ressaltado pela imprensa regional, a região metropolitana de Salvador tem mais de 500 mil pessoas sem ocupação, com uma taxa de desemprego total de 25%!¹ Considerando que os atuais lojistas vêm fazendo relevantes investimentos em seus negócios, caso não tenham garantias da renovação do contrato, e/ou de realocação em caso de construção de um novo terminal rodoviário, tais empresários, pessoas de boa índole, trabalhadores, mães e pais de família não terão outra alternativa senão encerrar as atividades dos seus negócios, deixando inúmeros trabalhadores desamparados, contribuindo para o crescimento da taxa de desemprego no município, além de deixar inúmeras famílias sem sustento. Em razão desse cenário de insegurança, sugere-se que seja previsto na minuta do contrato, especificamente no campo das obrigações da concessionária, a obrigação de conceder direito de preferência aos atuais lojistas, após o fim do prazo contratual, para que as empresas possam buscar a renovação dos contratos, mantendo seu funcionamento e atividade produtiva. Tal dispositivo poderia ter previsão semelhante àquela disposta na Lei nº 8.245/91, que assim estabelece acerca das locações não residenciais: Art. 51. Nas locações de imóveis destinados ao comércio, o locatário terá direito a renovação do contrato, por igual prazo, desde que, cumulativamente: I - o contrato a renovar tenha sido celebrado por escrito e com prazo determinado; II - o prazo mínimo do contrato a renovar ou a soma dos prazos ininterruptos dos contratos escritos seja de cinco anos; III - o locatário esteja explorando seu comércio, no mesmo ramo, pelo prazo mínimo e ininterrupto de três anos. Uma previsão nesse sentido não só garantiria uma contratação mais vantajosa para a futura concessionária, na medida em que poderia manter empresas já consolidadas no mercado rodoviário, recebendo a mesma contraprestação de uma potencial empresa nova, como também atenderia aos anseios dos usuários que já estão habituados às empresas que hoje fornecem seus serviços e produtos no mix comercial da rodoviária. Demais disso, traria uma maior segurança para os atuais lojistas rodoviários, principalmente aqueles que atuam há anos na rodoviária, possibilitando novos investimentos nas áreas atualmente ocupadas

e a manutenção dos empregos que atualmente garantem. 1
<https://www.bahianoticias.com.br/noticia/219013-taxa-de-desemprego-da-regiao-metropolitanade-salvador-aumentou-no-inicio-de-2018.html>. Acesso em: 09/05/2018 4 De seu turno, outro ponto importante que deveria constar na minuta do contrato é a previsão de critérios objetivos para realocação das lojas que atualmente funcionam na rodoviária, quando da conclusão da construção do novo terminal rodoviário, especificamente com relação àqueles que, na ocasião, estejam com contrato ainda vigentes. Apesar de o objeto do contrato prever a construção de um novo terminal rodoviário, não há qualquer dispositivo que trate acerca da forma como se dará a realocação dos lojistas. Em outras palavras, não há qualquer dispositivo contratual que obrigue a futura concessionária a oferecer áreas no novo terminal rodoviário compatíveis com aquelas atualmente ocupadas no atual terminal rodoviário, de modo que os lojistas ficassem à mercê dos interesses particulares da concessionária, ensejando relevantes prejuízos aos lojistas, podendo inviabilizar a própria atividade empresarial. Assim, é essencial que reste previsto na minuta contratual critérios objetivos de realocação dos lojistas, quando da conclusão das obras do novo terminal rodoviário, de modo que venham a ocupar áreas de potencial comercial semelhante ou superior ao atualmente ocupado.”

“...acreditamos que o Edital de Licitação para escolha da empresa que irá operar a rodoviária deva prever a manutenção dos atuais lojistas enquanto a nova rodoviária estará sendo construída; e, quando da mudança, que os mesmos lojistas tenham a preferência pelos pontos comerciais do novo equipamento.

Não estamos contra o Governo, contra o projeto ou contra a futura concessionária, mas acreditamos no caráter e bom senso dos envolvidos nessa empreitada. Precisamos sobreviver. Nossos empregados e fornecedores também. Por isso, solicitamos que fiquemos mantidos durante a obra e tenhamos preferência na nova rodoviária.

Sendo assim, solicitamos que a permanência dos lojistas durante a obra seja prevista no termo de referência da concessão da rodoviária, bem como seja garantida a preferência e prioridade na locação dos novos pontos da futura estação em Águas Claras.”

“À vista da Consulta Pública AGERBA Nº 001/2018 para a realização de Concorrência Pública, objetivando a outorga de concessão para delegação da gestão, manutenção e operação do serviço público e correspondentes infraestruturas de apoio ao embarque e desembarque de passageiros dos serviços públicos de transporte coletivo rodoviário interestadual e intermunicipal do município de Salvador, conjugada com a construção, implantação e operação de Novo Terminal Rodoviário de Salvador, apresentam-se as seguintes sugestões e questionamentos:

a) SUGESTÕES:

1. Correção do prazo de concessão para 30 anos, pois na justificativa consta 20 anos.
2. Previsão da possibilidade de renovação por igual período do prazo de concessão.
3. Constar no edital a possibilidade de impugnação sobre os estudos constantes dos anexos.
4. Prever no edital as regras e diretrizes para a administração do atual Terminal Rodoviário até o efetivo funcionamento do novo Terminal Rodoviário.
5. O item 11.9 dispõe sobre as obrigações assumidas pelas empresas CONCORRENTES quanto à execução da garantia da proposta, todavia o termo correto é VENCEDORA.

6. No item 1. Definições, III, sugere-se que os anexos sejam considerados parte integrante do edital, valendo para todos os fins de direito.

7. Vetar a participação de empresa que venha a subcontratar a obra ou a administração do Terminal Rodoviário, diante da ausência de garantias de execução dos serviços (Item 10.12).

8. Incluir no item 13.7.2.3 a possibilidade de comprovação de experiência na execução de “obras públicas”.

9. Vincular no edital o início da obra de construção do novo Terminal Rodoviário ao início das obras de mobilidade urbana.

10. O Estado deve garantir o combate ao transporte clandestino, evitando assim a evasão de receita proveniente da redução do fluxo de passageiros.

b) QUESTIONAMENTOS:

1. O Estado fez comparação do preço do m² da atual rodoviária com o preço comercial do m² em Águas Claras?

2. O Estado garante a viabilidade do estudo previsto no Anexo I; das obrigações de implantação de estrutura comercial (lojas, etc.) e físicas; e prevê contrapartidas caso os estudos (Anexo I) não se configurem?

3. Haverá algum subsídio financeiro ou alguma garantia do Estado, caso os estudos previstos nos anexos e a estimativa de receita estipulada no item 3.2 não se consolidem?

4. O item 2.2 do edital contempla que os anexos não são vinculantes, ou seja, os números ali constantes, expectativas de faturamento, vias de acesso, obras de infraestrutura ao novo empreendimento, etc. são apenas informações prestadas, todavia não obrigam o poder público a garantir que tudo ali constante está correto, será implementado ou mesmo realizado. Também não aponta eventuais obras que serão realizadas para garantir o acesso ao novo terminal rodoviário, se estão finalizadas, se serão realizadas, em quanto tempo, se são necessárias, se não são necessárias, etc. Assim sendo, quais medidas

estão sendo adotadas pelo poder público para permitir e/ou garantir a viabilidade mínima do empreendimento? Qual/quais medidas estão ou serão adotadas? Existe alguma garantia pelo poder concedente?

5. O item 13.7.2.3 estabelece, como requisito de qualificação técnica: Comprovação de aptidão da CONCORRENTE para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da LICITAÇÃO, por meio da apresentação de atestado, (ii) certidão ou (iii) declaração, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrado nas entidades profissionais competentes, que comprove sua experiência na execução de edificações , com área construída mínima de 15.000 m², destinadas à terminais rodoviários , aeroviários, hidrovíarios, ferroviários ou à estabelecimentos industriais ou comerciais . Ao que tudo indica, esse item quis excluir da atestação obras de natureza residencial. A construção de um unidade hospitalar, de tamanho superior a 15.000 m², atende ao requisito do edital, até mesmo diante da maior complexidade. Correto?”

1. Minuta do contrato que não contempla, em sua integralidade, os termos da transição no que se refere aos atuais lojistas que desenvolvem suas atividades empresariais na rodoviária. Necessária previsão de direito de renovação dos atuais lojistas para a formalização de novos contratos de locação pela futura concessionária. Previsão de critérios objetivos para realocação dos atuais lojistas quando da conclusão das obras do novo terminal rodoviário.

A minuta do contrato anexa ao edital da concorrência pública em referência, especialmente na parte referente aos direitos e obrigações da

concessionária (cláusula décima segunda e décima primeira), não prevê qualquer garantia ou direito de preferência aos atuais lojistas que exercem suas atividades empresariais na rodoviária, caso a futura concessionária decida formalizar novos contratos de locação nas áreas atualmente ocupadas.

Apesar de o contrato estabelecer, no item 12.1.1.1, que *“no que diz respeito às áreas das lojas, guichês e áreas comerciais e de serviço, internas e externas, do ATUAL TERMINAL, a CONCESSIONÁRIA deverá respeitar os contratos vigentes, sub-rogando-se nos direitos e obrigações”*, não restou estabelecida qualquer garantia de renovação dos contratos atualmente vigentes, ou sequer previsão de direito de preferência, no caso de decidir-se formalizar novo contrato de locação com empresas diversas.

Demais disso, apesar de o projeto prever a construção de um novo terminal rodoviário, não há qualquer disposição acerca dos termos da realocação dos lojistas que possuem contrato vigente.

Tal situação traz demasiada insegurança jurídica para os atuais lojistas que desenvolvem suas atividades na rodoviária, uma vez que se tratam, em sua maioria, de microempresas e empresas de pequeno porte que atuam no local há quase 20 (vinte) anos, já consolidadas no *mix* comercial da rodoviária, justamente em razão da qualidade do serviço e dos produtos ofertados.

Cumprir registrar, que se tratam de empresas que sempre se mantiveram adimplentes com os preços mensais devidos, e que conhecem, como nenhuma outra, a dinâmica do comércio em rodoviária, podendo colaborar com o futuro concessionário, no sentido de garantir a qualidade dos serviços e produtos oferecidos, assim como manter um atendimento de excelência aos usuários, aumentando por consequência a sua arrecadação.

Vale ressaltar, que mesmo diante da evidente crise econômica que assola o país, tais empresas sempre se mantiveram adimplentes com seus empregados, contribuindo para a redução da taxa de desemprego, que vem aumentando ano a ano. Como vem sendo ressaltado pela imprensa regional, a região metropolitana de Salvador tem mais de 500 mil pessoas sem ocupação, com uma taxa de desemprego total de 25%!¹

Considerando que os atuais lojistas vêm fazendo relevantes investimentos em seus negócios, caso não tenham garantias da renovação do contrato, e/ou de realocação em caso de construção de um novo terminal rodoviário, tais empresários, pessoas de boa índole, trabalhadores, mães e pais de família não terão outra alternativa senão encerrar as atividades dos seus negócios, deixando inúmeros trabalhadores desamparados, contribuindo para o crescimento da taxa de desemprego no município, além de deixar inúmeras famílias sem sustento.

Em razão desse cenário de insegurança, sugere-se que seja previsto na minuta do contrato, especificamente no campo das obrigações da concessionária, a obrigação de conceder direito de preferência aos atuais lojistas, após o fim do prazo contratual, para que as empresas possam buscar a renovação dos contratos, mantendo seu funcionamento e atividade produtiva.

Tal dispositivo poderia ter previsão semelhante àquela disposta na Lei nº 8.245/91, que assim estabelece acerca das locações não residenciais:

Art. 51. Nas locações de imóveis destinados ao comércio, o locatário terá direito a renovação do contrato, por igual prazo, desde que, cumulativamente:

¹ <https://www.bahianoticias.com.br/noticia/219013-taxa-de-desemprego-da-regiao-metropolitana-de-salvador-aumentou-no-inicio-de-2018.html>. Acesso em: 09/05/2018

- I - o contrato a renovar tenha sido celebrado por escrito e com prazo determinado;
- II - o prazo mínimo do contrato a renovar ou a soma dos prazos ininterruptos dos contratos escritos seja de cinco anos;
- III - o locatário esteja explorando seu comércio, no mesmo ramo, pelo prazo mínimo e ininterrupto de três anos.

Uma previsão nesse sentido não só garantiria uma contratação mais vantajosa para a futura concessionária, na medida em que poderia manter empresas já consolidadas no mercado rodoviário, recebendo a mesma contraprestação de uma potencial empresa nova, como também atenderia aos anseios dos usuários que já estão habituados às empresas que hoje fornecem seus serviços e produtos no *mix* comercial da rodoviária.

Demais disso, traria uma maior segurança para os atuais lojistas rodoviários, principalmente aqueles que atuam há anos na rodoviária, possibilitando novos investimentos nas áreas atualmente ocupadas e a manutenção dos empregos que atualmente garantem.

De seu turno, outro ponto importante que deveria constar na minuta do contrato é a previsão de critérios objetivos para realocação das lojas que atualmente funcionam na rodoviária, quando da conclusão da construção do novo terminal rodoviário, especificamente com relação àqueles que, na ocasião, estejam com contrato ainda vigentes.

Apesar de o objeto do contrato prever a construção de um novo terminal rodoviário, não há qualquer dispositivo que trate acerca da forma como se dará a realocação dos lojistas.

Em outras palavras, não há qualquer dispositivo contratual que obrigue a futura concessionária a oferecer áreas no novo terminal rodoviário

compatíveis com aquelas atualmente ocupadas no atual terminal rodoviário, de modo que os lojistas ficassem à mercê dos interesses particulares da concessionária, ensejando relevantes prejuízos aos lojistas, podendo inviabilizar a própria atividade empresarial.

Assim, é essencial que reste previsto na minuta contratual critérios objetivos de realocação dos lojistas, quando da conclusão das obras do novo terminal rodoviário, de modo que venham a ocupar áreas de potencial comercial semelhante ou superior ao atualmente ocupado.

2. Das contribuições:

Aproveitando de toda expertise e *know how* apresentado acima, a Socicam realizou estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e jurídica acerca das minutas dos documentos licitatórios e traz as contribuições abaixo.

Em que pese, as contribuições e questionamentos estão pautados no Art. 3 da lei 8.666/93 que diz o seguinte:

*“Art. 3o A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da **isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração** e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da **legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo** e dos que lhes são correlatos.”*

2.1. Minuta de Edital – Prazo da Concessão:

De acordo com o item VIII do objeto do edital, o prazo de duração da concessão será de **30 (trinta)** anos. Contudo, observa-se uma divergência ao que diz o prefácio do mesmo documento, quando da justificava da concessão, traz um prazo de **20 (vinte) anos**.

Acreditamos que o prazo correto, dado aos demais anexos, é de 30 (trinta) anos.

Assim, pautado no princípio da **Vinculação ao Instrumento Convocatório**, em que o ato convocatório deve constar todas as normas e critérios aplicáveis à licitação, e, nele devem constar necessariamente os critérios de aceitabilidade e julgamento das propostas, bem como as formas de execução do futuro contrato e também no princípio da **Publicidade** em que a publicidade dos atos do Poder Público é o fato de tornar pública a licitação, ou seja, expor de forma clara e pública a licitação em seu todo, desde a sua abertura até o conhecimento do edital e de seus anexos, ou seja, deve ser observado o fato de agir com transparência para com a sociedade, pedimos que sejam corrigidos todos os termos em que o prazo de concessão esteja diferente de 30 (trinta) anos.

2.2. Minuta de Edital – Critério de Julgamento:

O item 12.3 da edital reza:

*“12.3 Será também desclassificada a proposta cujo valor ofertado pela outorga da concessão seja inferior ao valor correspondente à importância de R\$ **13.500.000,00 (treze milhões e quinhentos mil reais)**, contemplando o prazo total do contrato.*

12.3.1 O desembolso do valor proposto se dará da seguinte forma:

- (i) R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais) por ocasião da assinatura do contrato;*
- (ii) O saldo será pago, na data de aniversário do contrato, em 27 parcelas anuais, devidamente reajustadas na forma do contrato, contadas a partir do 4º ano de sua vigência.”*

Acerca do exposto acima, questiona-se qual o critério utilizado para que 44% do valor total da outorga (R\$ 6.000.000,00) sejam pagos na assinatura e o restante, 56% diluídos em 27 anos?

Novamente expomos que o objetivo do procedimento licitatório é o de trazer vantagem e economicidade ao erário público. Contudo, da maneira em que está exposto acima, em que todo e quiser proponentes deverão pagar inicialmente o montante de R\$ 6.000.000,00 (seis milhões) e o restante diluído em 27 anos, nota-se que o conceito de melhor proposta à Administração Pública se mostra imperceptível, dado o extenso prazo para o pagamento da maior parcela da outorga.

A respeito do assunto, grandes licitações de equipamentos públicos semelhantes, tem adotado critérios mais objetivos em que se sagraram vencedores os proponentes que ofertaram maior valor de outorga a serem pagos na assinatura do contrato, conforme exemplo abaixo:

- **Concessão dos Aeroportos de Salvador, Fortaleza, Florianópolis e Porto Alegre – critério de julgamento:** maior valor de contribuição fixa inicial, sendo o mínimo 25% do valor total de outorga, sendo arrecadado R\$ 3,7 bilhões, dos quais R\$ 1,5 bilhão pagos na assinatura do contrato. Salienta-se que este modelo de pagamento foi adotado pela União após problemas observados nas rodas anteriores em que pagamento da outorga foi diluído durante todo o prazo da concessão e algumas concessionárias especialmente no Aeroporto do Rio de Janeiro – Galeão e Campinas – Viracopos, com ágios extremamente altos tiveram dificuldades em honrar os pagamentos perante o Poder Concedente;
- **Concessão do Aeroportos Executivos de São Paulo – critério de julgamento:** maior valor de contribuição fixa, a ser paga na assinatura do contrato, em que o vencedor ofertou R\$ 24 milhões (101% de ágio);
- **Concessão das linhas 5-Lilás e 17-Ouro do Metrô de São Paulo – critério de julgamento:** maior valor oferecido pela outorga fixa, onde o vencedor ofertou R\$ 554 milhões com ágio de 185%.

Assim, diante do exposto, vimos propor contribuição, para que o critério de julgamento seja o maior valor de contribuição fixa inicial, conforme redação abaixo:

O valor mínimo pela outorga da concessão, que será paga no ato da assinatura do contrato, é de R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais), devendo ser pago conforme estabelecido no contrato de concessão. O ágil ofertado pela proponente deverá ser acrescido ao valor mínimo pela outorga da concessão.

A Proponente declara ter pleno conhecimento do valor fixo, nos termos do contrato, a ser pago adicionalmente, na ordem de R\$ 7.500.000,00 (sete milhões e quinhentos mil reais), que deverá ser pago em até em até 30 (trinta) dias a contar da emissão da Ordem de Serviço para início das operações do Novo Terminal.

2.3. Minuta de Edital – Qualificação Técnica:

O texto do item 13.7.2.5 do edital traz a seguinte redação:

“13.7.2.5 Caso os atestados, certidões ou as declarações **sejam apresentados em nome da AFILIADA**, deverão ser fornecidos os documentos societários que comprovem esta condição.”

Novamente percebe-se um equívoco aos princípios que regem o processo licitatório uma vez que não fica claro as prerrogativas de participação no certame.

Por exemplo: imagine-se um grupo empresário que nada tem em comum em seu objeto social com o objeto da licitação, mas que possui uma participação em afiliada que detém alguma capacidade técnica, comprovada através de atestados. Neste caso, está esse grupo qualificado a participar do referido certame?

A manutenção de tal condição possibilitaria a participação no certame de empresa que detenha objeto social completamente diverso daquele objeto da concessão, podendo valer-se de documentos de eventuais afiliadas, ou seja não comprovaria de forma efetiva deter a capacidade técnica exigida para o desenvolvimento da atividade.

Quanto à divergência entre o objeto da licitação e o objeto social das licitantes, o Tribunal de contas da União já manifestou o seu entendimento:

“REPRESENTAÇÃO. CONHECIMENTO. PREGÃO. LOCAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA. PARTICIPAÇÃO DE ENTIDADE SEM FINS LUCRATIVOS. INCOMPATIBILIDADE ENTRE O OBJETO DA LICITAÇÃO E OS OBJETIVOS SOCIAIS DA ENTIDADE. PROCEDÊNCIA. MEDIDA CAUTELAR. DETERMINAÇÃO. FIXAÇÃO DE PRAZO PARA ANULAÇÃO DA HABILITAÇÃO E ADJUDICAÇÃO. ARQUIVAMENTO.

Inviável a habilitação de licitante cujo objeto social é incompatível com o da licitação.

TCU - Acórdão 1021/2007 – Plenário” (grifos nossos)

Desse modo, a manutenção de tal condição além de trazer o risco da contratação do poder público com empresa que não detém capacidade técnica para a execução do objeto do contrato, também contraria a legislação vigente, e principalmente o entendimento do Tribunal de Contas da União, razão pela qual a fim de atender os preceitos legais, nossa sugestão é no sentido da exclusão do referido texto do edital.

2.4. Minuta de Contrato – Cláusula Segunda:

Na referida cláusula, em que trata sobre objeto licitado, a Minuta De Contrato explana sobre os serviços que competem à Concessionária, mas não versa em nenhum momento sobre o direito e exclusividade do serviço em questão.

Nesse sentido e, visando uma maior segurança jurídica em prol da ampla competitividade e para que o certame possa atrair um amplo rol de interessados, sugerimos a inclusão da seguinte subcláusula:

“2.4 A CONCESSIONÁRIA possuirá exclusividade na gestão, manutenção e operação do serviço público e correspondentes infraestruturas de apoio ao embarque e desembarque

de passageiros dos serviços públicos de transporte coletivo rodoviário internacional, interestadual e intermunicipal, no Município de Salvador”;

2.5. Minuta de Contrato – Cláusula Sexta:

A referida cláusula traz suma série de obrigações por parte da Concessionária, alheias ao objeto licitado e que tem como prerrogativas de execução o Poder Público, conforme exposto:

*“6.2. Caberá à CONCESSIONÁRIA arcar com as **despesas necessárias à demolição e remoção de quaisquer edificações acaso existentes nas áreas destinadas à implantação do NOVO TERMINAL.***

*6.3. Caberá à CONCESSIONÁRIA providenciar e fornecer ao PODER CONCEDENTE todos os elementos/requisitos necessários **à instrução dos processos administrativos de desapropriação e à celebração de acordo na área administrativa ou judicial, inclusive o resultado de pesquisa em cartórios e à elaboração de laudos de avaliação dos imóveis a serem desapropriados,** baseados nas normas técnicas pertinentes e submetidos ao PODER CONCEDENTE para aprovação.”*

Em que pese a determinação supramencionada, a desapropriação é de fato uma prerrogativa do Poder Público, consubstanciada na transferência compulsória da propriedade do Particular ao Poder Público. Este ato decorre da supremacia do Poder Público sobre o interesse particular, portanto nenhum ônus neste sentido pode ser carreado ao particular, devendo o Poder Concedente tomar todas as providências para que estas sejam realizadas e não transferir de forma indevida tais ônus para a concessionária.

Neste sentido destacamos a lição de neste sentido Maria Sylvia Zanella Di Pietro:

A desapropriação é o procedimento administrativo pelo qual o Poder Público ou seus delegados mediante prévia declaração de necessidade

pública, utilidade pública ou interesse social, impõe ao proprietário a perda de um bem, substituindo-o por justa indenização.

A doutrina é muito clara neste sentido, onde é DEVER DO ESTADO – PODER CONCEDENTE REALIZAR AS DESAPROPRIAÇÕES, ou na remota hipótese do Concessionário ser obrigado a promover tais atos com a outorga dos poderes (o que não se apresenta no caso em debate), tal obrigação deve obrigatoriamente constar do projeto financeiro da concessão, e devidamente considerado no edital. Com efeito é a Doutrina de Eurico de Andrade Azevedo e Maria Lúcia Mazzei de Alencar em sua obra: CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS –Comentários às Leis 8.987 e 9.074 com as modificações introduzidas pela Lei 9.648:

“Ao poder Concedente caberá sempre a declaração de utilidade pública para as desapropriações ou a instituição de servidões administrativas por se tratar de faculdade não transferível ao concessionário, como ato de império do Poder Público. Ao concessionário poderão ser outorgados poderes para a promoção dessas desapropriações ou servidões, ficando ele incumbido de tomar todas as providências administrativas e judiciais para torna-las efetivas, inclusive responsabilizando-se pelas indenizações devidas (Art. 29, VIII e IX).

Agora cumpre salientar o que o edital deverá deixar todas essas circunstâncias muito bem discriminadas, a fim de que não parem dúvidas a respeito. Se ao concessionário forem outorgadas as necessárias competências para executar desapropriações ou servidões administrativas, a ele também caberão as correspondentes indenizações, as quais, evidentemente deverão fazer parte do Project Finance, uma vez que deverão repercutir no valor da tarifa.”

Não resta dúvida, portanto por não haver qualquer menção no edital quanto à outorga da competência para a prática dos atos necessários pelo concessionário, nem tampouco a previsão das indenizações, resta evidenciado que essas são obrigações do Poder Concedente.

Da mesma forma ao impor qualquer ônus decorrente das desapropriações, à Concessionária, deverá ser prevista a forma de compensação/contrapartida de tais ônus, pois se trata de obrigação do Poder Concedente.

Diante do exposto e conforme a melhor doutrina, e tendo em vista a responsabilidade/prerrogativa do Poder Público na realização das desapropriações solicitamos a exclusão das referidas subcláusulas da Minuta de Contrato.

2.6. Minuta de Contrato – Cláusula Oitava:

Não obstante ao exposto acima na Cláusula Sexta, a Cláusula Oitava versa, no que tange às obras do Novo Terminal, traz também obrigações à Concessionária, da mesma forma que no item anterior, e pelas mesmas razões, são de responsabilidade do Poder Concedente, de modo que devem ser imputadas ao Poder Público, conforme descrito abaixo:

*“8.3. As obras do sistema viário externo, necessário para conexão do NOVO TERMINAL **com as vias e logradouros públicos** serão projetadas e executadas pela CONCESSIONÁRIA, conforme diretrizes e especificações definidos no Anexo II.”*

Ora, ainda que por si só que seja imputada a obrigação de fazer o viário público externo, já se caracteriza obrigação completamente fora do escopo do objeto licitado, vejamos o que diz o Anexo II - DIRETRIZES PARA ELABORAÇÃO DOS PROJETOS PRÓPRIOS E CRITÉRIO PARA HABILITAÇÃO:

“3.3. DIRETRIZES GERAIS

A concepção arquitetônica do todo e das unidades que compõem o NOVO TERMINAL deverá:

*a) respeitar o sistema viário externo **projetado e a ser executado pelo PODER CONCEDENTE para ligação ao NOVO TERMINAL**, conforme apresentado no ANEXO VII;”*

Demais, disso tal exigência se mostra incorreta e excessiva pois a realização da obra prevista, se DARÁ EM LOCAL FORA DA ÁREA DE CONCESSÃO.

Não obstante ao fato de se tratarem de obras afetas ao Poder Público, a imposição de tal ônus à Concessionária, descaracteriza e torna praticamente inviável o projeto e execução da concessão conforme se verificará adiante da análise do Anexo VIII – PLANO DE NEGÓCIO.

Desta forma, diante do exposto e tendo em vista que a realização das obras viárias é de responsabilidade do Poder Público, sendo certo que a transferência de tal ônus para a Concessionária, sem outra contrapartida torna a Concessão em questão economicamente inviável, fica claro a não conformidade de obrigações entre PODER CONCEDENTE e Concessionária. Assim, solicitamos que seja alterada e a redação da subcláusula 8.3 da minuta de contrato, para seja de maneira correta seja imputado ao Poder Concedente a responsabilidade de executar as obras do Viário Externo.

2.7. Minuta de Contrato – Cláusula Décima Segunda:

Diz a subclausula 12.1.1.1, sobre os Direitos da Concessionária:

*“12.1.1.1 No que diz respeito às áreas das lojas, guichês e áreas comerciais e de serviço, internas e externas, do ATUAL TERMINAL, a **CONCESSIONÁRIA deverá respeitar os contratos vigentes, sub-rogando-se nos direitos e obrigações.**”*

Ora, a concessão de serviços públicos parte do pressuposto de que o Poder Concedente tem a prerrogativa de fiscalizar e regulamentar as tarifas que serão cobradas do usuário no equipamento concedido e, que cabe à Concessionária, regulamentar, bem como, negociar, com fulcro no código civil e direito privado, seus contratos de locações e exploração comercial de receitas complementares.

Sem prejuízo aos usuários do Terminal, cabe também aos licitantes e à futura Concessionária realizar levantamentos e estudos para a maior maximização e otimização de seus espaços comerciais. Desta feita, para que as licitantes possam efetivamente ofertar a melhor proposta à administração pública, a liberdade de negociação é condição *sine-que-non* para elaboração das propostas.

Além disso, é impensável e impraticável dentre o mercado, assumir condições, tratativas e até mesmo passivos resultantes da negociação entre dois entes particulares que não seja a própria proponente. Afirma-se ainda que tal obrigação afastaria do certame possíveis proponentes, dado o risco que tal obrigação representa à administração privada.

Por outro lado, a imposição da manutenção nas áreas comerciais dos atuais locatários, fere o objeto da concessão (dentre outros a exploração comercial do Terminal), pois impõe as condições comerciais que deveriam ser estabelecidas entre a Concessionária e os permissionários/locatários, sem imposição de qualquer espécie por parte do Poder Concedente.

Não obstante, o Art. 170 da Constituição Federal, **assegura o livre exercício da atividade econômica calcado na livre iniciativa**, vedada qualquer interferência do Poder Estatal contra tais princípios.

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

(...)

IV - livre concorrência;

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Assim de reconhecer que a manutenção de tal exigência viola premissas básicas das negociações entre os particulares, em especial o princípio da livre iniciativa, da livre concorrência, da razoabilidade e da proporcionalidade, bem como da isonomia, pois da forma como posta confere tratamento diferenciado aos atuais locatários das áreas do Terminal.

Diante do exposto, solicitamos que seja refeita a redação da referida cláusula da minuta de contrato, **para que a Concessionária dê prioridade** (não exclusividade) aos atuais locatários do Terminal Rodoviário, em iguais condições de mercado.

2.8. Minuta de Contrato – Cláusula Décima Terceira:

A cláusula décima terceira versa sobre as Tarifas de Utilização do Terminal – TUTE, principal fonte de receita da Concessionária. Vejamos:

13.1.3 Os valores das TUTEs serão:*

Viagens Intermunicipais

- *Tarifa em vigor até o primeiro ano de contrato.....R\$1,80*
- *Tarifa em vigor até o segundo ano de contrato.....R\$1,90*
- *Tarifa em **vigor até o terceiro ano de contrato**.....R\$2,00*

Viagens Interestaduais

- *Tarifa em **vigor até a assinatura do contrato**.....R\$5,65*

** Valor considerado em moeda corrente para elaboração do plano de viabilidade econômica.*

Diante do exposto e pautando-se nos princípios de que o Edital e Anexos devem trazer informações precisas, objetivas e claras para que possam dar igualdade de participação a todos aqueles que assim o quiserem, pergunta-se:

Em relação às tarifas Intermunicipais, quais serão os valores que deverão ser praticados **após o terceiro ano de contrato?**

Em relação às tarifas Interestaduais, quais serão os valores que deverão ser praticados **após a assinatura do contrato?**

Vê-se, portanto, que a minuta do contrato, estabelece uma condição subjetiva, que impacta diretamente na formação da proposta, pois tem-se uma especificação do valor

das tarifas (fontes de receita da Concessionária), até um determinado momento (3º ano), e, a partir daí não há mais qualquer indicativo dos valores a serem praticados.

Da forma como posta tal condição contraria a regra contida no Art. 47 da Lei federal nº 8.666/93, que assim dispõe:

*“Art. 47. Nas licitações para a execução de obras e serviços, quando for adotada a modalidade de execução de empreitada por preço global, a **Administração deverá fornecer obrigatoriamente, junto com o edital, todos os elementos e informações necessários para que os licitantes possam elaborar suas propostas de preços com total e completo conhecimento do objeto da licitação.**” (grifamos)*

Desse modo, a inexistência de tais elementos interfere diretamente na formação da proposta, pois os valores das receitas advindos das receitas originárias das tarifas de embarque não se podem ser mensurados a partir do terceiro ano da Concessão, e pela sua própria natureza são extremamente significativos, o que por sua vez, impossibilita de forma clara e inequívoca a formulação da proposta, maculando, portanto, todo o certame.

O Tribunal de Contas da União, partilha do mesmo entendimento:

“Contratação Pública – Licitação – Instrumento Convocatório – Ausência de Informações – Restrição à Competitividade – Nulidade – TCU.

***A restrição à competitividade causada pela ausência de informações essenciais no instrumento convocatório, é causa que enseja a nulidade da licitação.** (TCU Acórdão nº 1556/2007, Plenário).*

Desse modo, diante do que fora discorrido, resta claro que o Edital e a Minuta do Contrato devem indicar de forma clara e objetiva todos os elementos necessários para a formulação da proposta, o que não ocorre no caso em questão, razão pela qual é devem ser alteradas/complementadas as cláusulas mencionadas, a fim de que se definam os valores das tarifas de embarque e os critérios de seu reajuste durante TODO O PERÍODO DA

CONCESSÃO, e não apenas nos primeiros 3 (três) anos o que inviabiliza a formulação correta da proposta.

2.9. Minuta de Contrato – Cláusula Décima Quarta:

A cláusula décima quarta que reza sobre as receitas complementares, tem a seguinte redação:

“14.2 A CONCESSIONÁRIA terá liberdade na definição sujeita à aprovação do PODER CONCEDENTE, dos preços a serem cobrados pelas atividades e serviços geradores de receitas complementares.”

Sobre a subcláusula acima, expomos:

1 – Como a Concessionária poderá ter liberdade dos preços se na subcláusula 12.1.1.1 diz que os contratos vigentes deverão ser mantidos? Qual tipo de liberdade a Concessionária terá?

2 – Qual o motivo da Concessionária ter que enviar ao Poder Concedente todo e qualquer contrato de relação comercial privado para aprovação?

Assim, sugerimos que seja refeita a redação da Cláusula 12.1.1.1 e que fique à cargo do Poder Concedente apenas a fiscalização para que não sejam praticados preços abusivos e fora dos padrões de mercado.

2.10. Minuta de Contrato – Cláusula Décima Quinta:

A referida Cláusula, que trata sobre a exploração sobre obtenção de Receitas de Empreendimentos Associados, traz a seguinte redação na subcláusula 15.4:

*“15.4 **A CONCESSIONÁRIA responsabilizar-se-á pela regularização, perante a Prefeitura, os Cartórios de Registro de Imóveis e demais órgãos da administração pública** envolvidos pela ocupação e a exploração das áreas remanescentes;”*

Novamente, tal qual já exposto acima, acerca da área do Novo Terminal, fica clara a tentativa de transferir ao Parceiro Privado competências que cabem única e exclusivamente ao Poder Público, alocando-se responsabilidades completamente fora do escopo do objeto licitado.

Desta feita, sugerimos que tal subclausula seja refeita, alocando-se tal responsabilidade a quem de fato é: Poder Concedente.

2.11. Minuta de Contrato – Cláusula Vigésima Primeira:

A Clausula Vigésima Primeira que versa sobre a alocação dos riscos entre público e privado, não se encontra diversos riscos que normalmente e comumente são alocados ao Poder Concedente em contratos de concessão.

Lembramos que a segurança jurídica de um contrato de concessão de longo prazo, em que o risco de demanda e exploração comercial, que são as fontes de receitas do negócio, são alocados ao ator privado, deve ser bem estruturada e clara.

Assim, para o processo que licitatório atinja o sucesso a participação de vários players, sugerimos a inclusão das seguintes clausulas de alocação de risco ao Poder Concedente:

*21.1.1 **Constituem riscos suportados pelo PODER CONCEDENTE, que poderão ensejar revisão da Concessão, nos termos deste Contrato:***

*21.1.1.1. **Mudanças nos projetos de engenharia, por solicitação da PODER CONCEDENTE ou de outras entidades públicas, salvo se tais mudanças decorrerem da não conformidade dos projetos de engenharia com a legislação em vigor; (substituição)***

21.1.1.4. Atrasos na liberação do acesso ao local dos serviços ou impossibilidade de imissão na posse por fatos não imputáveis à CONCESSIONÁRIA e que gerem prejuízos a ela; (inclusão)

21.1.1.6. Criação ou extinção de Tarifas de Utilização de Terminal - TUTE; (inclusão)

21.1.1.7. Mudança na legislação tributária que altere custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda; (inclusão)

21.1.1.8. Ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigentes que cubram o evento; (inclusão)

21.1.1.9. Existência de sítios ou bens arqueológicos na área do NOVO TERMINAL, assim como os custos decorrentes de tal evento; (inclusão)

21.1.1.10. Os decorrentes de obrigações assumidas pela PODER CONCEDENTE, nos termos do Contrato; (inclusão)

21.1.1.11. Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à CONCESSIONÁRIA; (inclusão)

21.1.1.12. Atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à CONCESSIONÁRIA; (inclusão)

21.1.1.13. Custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital da Concessão, inclusive aqueles relacionados à confirmação de existência de contaminação do

solo e águas subterrâneas na área do NOVO TERMINAL que decorram de atos ou fatos anteriores à assinatura do Contrato; (inclusão)

21.1.1.14. Custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do Contrato de trabalho, tenham sido ou não objeto de reclamação judicial, incluindo os encargos previdenciários; (inclusão)

21.1.1.15. Custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, cíveis e outros que decorram de atos ou fatos anteriores à assunção do ATUAL TERMINAL pela CONCESSIONÁRIA; (inclusão)

21.1.1.16. Custos de eventual rescisão dos contratos celebrados que envolvam a utilização de espaços no ATUAL TERMINAL que estejam em vigor no momento de assunção pela CONCESSIONÁRIA. (inclusão)

21.1.2. Constituem riscos suportados pela Concessionária:

21.1.2.3. Não efetivação da demanda projetada ou sua redução por baixa eficiência na gestão do TERMINAL, exceto pela alteração de itinerários e outros atos regulatórios emitidos pelos titulares dos serviços públicos de transporte coletivo rodoviário interestadual e intermunicipal, ou ainda, pela falta de fiscalização pelo PODER CONDEDEnte, de operações clandestinas ou irregulares de transporte de passageiros rodoviário interestadual e intermunicipal; (substituição)

21.1.2.8. Situação geológica do NOVO TERMINAL diferente da prevista para a execução das obras, salvo no tocante a subcláusula 21.1.1.9; (inclusão)

21.1.2.18. Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais, salvo aqueles decorrentes diretamente das obras realizadas pelo Poder Público; (substituição)

2.12. Minuta de Contrato – Cláusula Vigésima Segunda:

A Clausula acima, descreve sobre as condições da recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro. Nesse sentido, novamente para se tenha segurança jurídica no contrato, fazendo com que atraia interessados para o certame, sugerimos:

*22.3.2. O cálculo do reajuste do valor das tarifas será feito pela CONCESSIONÁRIA e previamente submetido à fiscalização do PODER CONCEDENTE para verificação da correta aplicação da formula acima, o PODER CONCEDENTE terá o prazo máximo **de 5 (cinco) dias úteis** para verificar e, se correto, homologar o reajuste, **sendo que passado o referido prazo sem que o PODER CONCEDENTE se manifeste, o reajuste considerar-se-á autorizado para todos os fins contratuais. Havendo discordância quanto aos cálculos apresentados pela CONCESSIONÁRIA, o PODER CONCEDENTE deverá apresentar à CONCESSIONÁRIA novo cálculos, apontando de forma clara quais incorreções verificadas. (substituição)***

22.3.3. O reajuste será contabilizado a partir da data da apresentação da proposta de preço pela CONCESSIONÁRIA. (inclusão)

2.13. Minuta de Contrato – Cláusula Inexistente:

Não se encontra na Minuta do Contrato, cláusula que indique ou aponte a resolução de conflitos, como mediação e arbitragem. Assim, solicitamos que sejam incluídos tais temas, novamente, com o intuito de gerar segurança e atrair possíveis participantes no certame.

Da mesma forma, também não se encontra cláusulas sobre as revisões e revisões extraordinárias da concessão. Assim, sugere-se que sejam incluídas esses temas, pois os mesmos são de suma relevância no que tange ao pleito de recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

2.14. Anexo VIII Plano de Negócios – Análise da Viabilidade Técnica e Econômico-financeira:

Abaixo apresentamos contribuições, críticas e sugestões acerca do referido anexo e sua análise de viabilidade do projeto:

I. Data base dos estudos

Considerando o material final, ou seja, edital e anexos sejam publicado entre o final do primeiro semestre de 2018 e início do segundo e, considerando que os índices de atualização são publicados mensalmente, questiona-se por qual motivo todos os estudos apresentados no referido anexo, estão com **data base de janeiro de 2017?**

Os estudos serão atualizados para a publicação final dos documentos licitatórios?

II. Investimentos do Novo Terminal

A tabela abaixo demonstra os montantes que serão despendidos para a construção do novo terminal, tal qual apresentado no Anexo VIII em questão:

OBJETO	ÁREA/VOLUME (m2/m3)	VALOR UNITÁRIO (R\$/m2 ou R\$/m3)	VALOR TOTAL (R\$)
Área Edificada do Terminal – m2.	31.000	2.010,00	62.310.000,00
Área Complementar para Plataformas, Mangueiras e Estacionamento – m2 (1)	39.000	201,00	7.839.000,00
Terraplenagem – m3 (2)	520.000	16,00	8.320.000,00
Máquinas e Equipamentos (3)			3.507.450,00
Contingências (5%)	-	-	4.098.823,00
Total	-	-	86.075.273,00

Contudo, ao se observar tal quadro, observa-se divergência entre os valores apresentados e as obrigações descritas na Minuta de Contrato.

Ou seja, conforme já citado anteriormente, a Cláusula 8.3. do Contrato diz: **“As obras do sistema viário externo, necessário para conexão do NOVO TERMINAL com as vias e logradouros públicos serão projetadas e executadas pela CONCESSIONÁRIA, conforme diretrizes e especificações definidos no Anexo II.”** Desta feita, pergunta-se: Em qual alínea do quadro de CAPEX apresentado acima, está o montante destinado à realização do sistema viário, conforme reza a cláusula 8.3?

Portanto, verifica-se que os documentos aqui analisados (Contrato e Anexo VIII) não estão alinhados entre si, ferindo assim, os princípios que regem a lei de licitações que pregam que as informações contidas no instrumento convocatório **devam ser claras, objetivas e concisas**. Assim, da maneira em que está mostrada fica clara a possibilidade de não haver interessados no certame, dado a incongruência dos dados que impossibilitam quaisquer proponentes de formularem suas propostas.

Solicitamos assim, novamente, que seja excluída tal cláusula da minuta de contrato e, que tal qual mostra o estudo de viabilidade, a obrigação da execução do viário externo, mantenha-se sob a obrigação do Poder Concedente.

III. **Receitas de Embarque do Novo Terminal**

Sobre as receitas de embarque no Novo Terminal, segue análise da viabilidade apresentada no Anexo em questão. Abaixo tem-se os quadros de estimativa para o número de passageiros embarcados e projeção de receitas do Novo Terminal:

ANO	DEMANDA ANEXO VIII		RECEITAS DE TARIFAS ANEXO VIII		TARIFAS CALCULADAS	
	INTERESTADUAL	INTERMUNICIPAL	INTERESTADUAL	INTERMUNICIPAL	INTERESTADUAL	INTERMUNICIPAL
2018	254.912	3.207.647	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO
2019	256.535	3.228.070	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO
2020	258.169	3.248.622	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO
2021	258.974	3.258.758	1.463.204	11.959.642	5,65	3,67

2022	259.782	3.268.925	1.467.769	11.996.956	5,65	3,67
2023	260.593	3.279.124	1.472.349	12.034.386	5,65	3,67
2024	261.406	3.289.355	1.476.942	12.071.934	5,65	3,67
2025	262.221	3.299.618	1.481.550	12.109.598	5,65	3,67
2026	263.039	3.309.913	1.486.173	12.147.380	5,65	3,67
2027	263.860	3.320.240	1.490.810	12.185.280	5,65	3,67
2028	264.683	3.330.599	1.495.461	12.223.298	5,65	3,67
2029	265.509	3.340.990	1.500.127	12.261.435	5,65	3,67
2030	266.338	3.351.414	1.504.807	12.299.690	5,65	3,67
2031	267.169	3.361.871	1.509.502	12.338.065	5,65	3,67
2032	268.002	3.372.360	1.514.212	12.376.560	5,65	3,67
2033	268.838	3.382.881	1.518.936	12.415.175	5,65	3,67
2034	269.677	3.393.436	1.523.675	12.453.910	5,65	3,67
2035	270.518	3.404.024	1.528.429	12.492.767	5,65	3,67
2036	271.362	3.414.644	1.533.198	12.531.744	5,65	3,67
2037	272.209	3.425.298	1.537.981	12.570.843	5,65	3,67
2038	273.058	3.435.985	1.542.780	12.610.064	5,65	3,67
2039	273.910	3.446.705	1.547.593	12.649.408	5,65	3,67
2040	274.765	3.457.459	1.552.422	12.688.874	5,65	3,67
2041	275.622	3.468.246	1.557.265	12.728.463	5,65	3,67
2042	276.482	3.479.067	1.562.124	12.768.176	5,65	3,67
2043	277.345	3.489.922	1.566.998	12.808.012	5,65	3,67
2044	278.210	3.500.810	1.571.887	12.847.973	5,65	3,67
2015	279.078	3.511.733	1.576.791	12.888.059	5,65	3,67
2046	279.949	3.522.689	1.581.711	12.928.270	5,65	3,67
2047	280.822	3.533.680	1.586.646	12.968.606	5,65	3,67

Conforme observado na tabela acima, ao se fazer uma conta matemática básica, ou seja, dividindo a receita de tarifas pela demanda, ambas apresentadas no Anexo VIII, chega-se às tarifas mostradas nas ultimas colunas., dado que no referido anexo, as mesmas não são apresentadas.

Com isso, novamente observa-se total falta de sinergia entre os documentos licitatórios, ou seja, ao fazer essa conta simples chegou-se a uma tarifa Intermunicipal no valor de **R\$ 3,67 (três reais e sessenta e sete centavos)**.

Contudo, na Minuta de Contrato vem:

13.1.3 Os valores* das TUTEs serão:

Viagens Intermunicipais

- **Tarifa em vigor até o primeiro ano de contrato.....R\$1,80**
- **Tarifa em vigor até o segundo ano de contrato.....R\$1,90**
- **Tarifa em vigor até o terceiro ano de contrato.....R\$2,00**

Diante do exposto, novamente questiona-se em qual documento (EDITAL, CONTRATO e ANEXOS) regula tal valor a Tarifa Intermunicipal de R\$ 3,67?

Dado que o serviço de transporte de passageiros, bem como suas tarifas são regulados e fiscalizados, solicitamos que sejam sanados os equívocos ora apresentados para que se tenha interessados na licitação, pois desta maneira, em que pese, sem informações corretas e concisas, é impossível qualquer empresa interessada formular proposta.

IV. Demais Receitas de Serviços

De acordo com o referido Anexo, para a estimativa das “Demais Receitas de Serviços”, quais sejam, guarda volumes, sanitários, venda de cartões telefônicos e, principalmente, a venda de espaço para publicidade, foi estimado o total de **10% (dez por cento)** do somatório das Receitas de Tarifas de Embarque, Receitas de Locação e Receitas de Estacionamento. Pois bem vejamos:

ANO	REC. EMBARQUE	REC. LOCAÇÃO	ESTACIONAMENTO	TOTAL RECEITAS	DEMAIS RECEITAS	% DEMAIS RECEITAS
2018	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO
2019	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO

2020	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO	CONSTRUÇÃO
2021	13.422.846	7.828.099	1.568.837	22.819.782	1.642.216	7,20%
2022	13.464.725	8.039.458	1.611.195	23.115.378	1.667.241	7,21%
2023	13.506.735	8.256.523	1.654.697	23.417.955	1.692.882	7,23%
2024	13.548.876	8.479.449	1.699.374	23.727.699	1.719.154	7,25%
2025	13.591.148	8.708.395	1.745.257	24.044.800	1.746.075	7,26%
2026	13.633.553	8.943.521	1.792.379	24.369.453	1.773.662	7,28%
2027	13.676.090	9.184.996	1.840.773	24.701.859	1.801.933	7,29%
2028	13.718.759	9.432.991	1.890.474	25.042.224	1.830.905	7,31%
2029	13.761.562	9.687.682	1.941.517	25.390.761	1.860.599	7,33%
2030	13.804.497	9.949.249	1.993.938	25.747.684	1.891.033	7,34%
2031	13.847.567	10.217.879	2.047.774	26.113.220	1.922.227	7,36%
2032	13.890.772	10.493.762	2.103.064	26.487.598	1.954.201	7,38%
2033	13.934.111	10.777.093	2.159.847	26.871.051	1.986.976	7,39%
2034	13.977.585	11.068.075	2.218.163	27.263.823	2.020.574	7,41%
2035	14.021.196	11.366.913	2.278.053	27.666.162	2.055.017	7,43%
2036	14.064.942	11.673.820	2.339.561	28.078.323	2.090.326	7,44%
2037	14.108.824	11.989.013	2.402.729	28.500.566	2.126.526	7,46%
2038	14.152.844	12.312.716	2.467.603	28.933.163	2.163.640	7,48%
2039	14.197.001	12.645.159	2.534.228	29.376.388	2.201.693	7,49%
2040	14.241.296	12.986.579	2.602.652	29.830.527	2.240.710	7,51%
2041	14.285.728	13.337.216	2.672.924	30.295.868	2.280.717	7,53%
2042	14.330.300	13.697.321	2.745.093	30.772.714	2.321.740	7,54%
2043	14.375.010	14.067.149	2.819.210	31.261.369	2.363.806	7,56%
2044	14.419.860	14.446.962	2.895.329	31.762.151	2.406.944	7,58%
2015	14.464.850	14.837.030	2.973.503	32.275.383	2.451.182	7,59%
2046	14.509.981	15.237.630	3.053.787	32.801.398	2.496.549	7,61%
2047	14.555.252	15.649.046	3.136.239	33.340.537	2.543.077	7,63%

Novamente, ao se fazer uma conta matemática simples, confrontando os números apresentados no Anexo VII, com o texto verifica-se também, que não há nenhuma correlação. Ou seja, ao dividir os valores do campo “Demais Receitas” pela somatória de Receitas de Embarques, Locação e Estacionamento, verifica-se que o percentual referente varia entre **7,20% a 7,63%**, porém **NUNCA à 10% (dez por cento)**, conforme diz o texto.

Ora, novamente diante do exposto acima, solicitamos que seja feita às devidas correções, dado que mais uma vez, os documentos se apresentam completamente fora de sinergia, entre o texto escrito, os números apresentados e os demais documentos licitatórios.

Reforça-se outra vez, que os estudos e documentos do jeito que estão publicados, não há sequer condição de haver participantes no certame, dado a incoerência dos dados.

V. **Custos e Despesas do Novo Terminal Rodoviário (OPEX)**

O item 8.1.3. do Anexo VII em análise traz o demonstrativo de Custos e Despesas do Novo Terminal (OPEX), conforme demonstrado abaixo:

ITEM	Construção (3 anos)	ANO 4	ANO 25	ANO 30
Custo de mão de obra	-	5.952.964	5.952.964	5.952.964
Outorga da Concessão	-	430.376	430.376	430.376
Despesas gerais	-	509.094	543.511	552.043
Despesa adm.	-	254.547	271.576	276.022
Água e energia	-	1.934.237	1.934.237	1.934.237
Comissão de estudos	141.163			
Garantia de proposta	27.544			
Garantia contrato (3 anos)	137.720			
Garantia da operação	-	49.063	49.063	49.063
Risco de engenharia	-	256.504	256.504	256.504
Responsabil. Civil (3 anos)	165.264	55.088	55.088	55.088
Total	471.691	9.441.873	9.493.499	9.506.296

Diante das explicações sobre a composição das linhas de OPEX do Novo Terminal, apresentado no referido Anexo, vamos as análises:

- “Valor para **outorga equivalente a 0,5% do investimento** do projeto, o que resultaria no montante anual de R\$ 430.376,00.”

Contudo, o Anexo X – Minuta de Contrato diz a respeito da outorga:

*“19.1.1. No ato da assinatura deste CONTRATO, o **montante de R\$ [mínimo de R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais)]**, condição esta indispensável para assinatura deste instrumento contratual;*

*19.1.2. **O saldo será pago, na data de aniversário do contrato, em 27 parcelas anuais**, devidamente reajustadas na forma do contrato, contadas a partir do 4º ano de sua vigência.”*

Considerando que a outorga mínima da concessão está fixada em **R\$ 13.500.000,00** e que o pagamento inicial será de **R\$ 6.000.000,00**, tem-se, portanto, um saldo restante de **R\$ 7.500.000,00** que deverá ser pagos em 27 parcelas anuais, a partir do 4º ano de concessão. Assim, ter-se-ia um valor anual de **R\$ 277.778 (duzentos e setenta e sete mil. Setecentos e setenta e oito reais)**.

Diante do apresentado, aponta-se que os valores de outorga expostos no Anexo VIII – Plano de Negócio (R\$ 430.376 anuais), não só está em completo desacordo com os demais anexos, como também com o entendimento licitatório, haja vista que o critério utilizado **(percentual sobre o valor do investimento)** não se enquadra como parâmetro para cálculo de outorga.

- *“Valor para garantia da proposta equivalente a **0,032% dos investimentos**, o que resultaria no montante para o primeiro ano da construção de R\$ 27.544,00.”*
- *“Valor para garantia da execução do contrato (construção) equivalente a **0,080% dos investimentos**, o que resultaria no montante para o primeiro, segundo e terceiro ano da construção de R\$ 45.907,00.”*
- *“Valor para garantia da execução do contrato (operação) equivalente a **0,057% dos investimentos**, o que resultaria no montante anual na operação de R\$ 49.063,00.”*

Sobre o tema, vejamos o que traz a Lei Federal 8.666 em seu art. 31, inciso III e o art. 56 §2º, respectivamente:

*“Art. 31, inciso III - garantia, nas mesmas modalidades e critérios previstos no "caput" e § 1o do art. 56 desta Lei, **limitada a 1% (um por cento) do valor estimado do objeto da contratação.**”*

*“Art. 56 §2º - A garantia a que se refere o caput deste artigo não **excederá a cinco por cento do valor do contrato** e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3o deste artigo.”*

Por fim, vejamos o que diz a Cláusula Decima Sétima da Minuta de Contrato: “17.1 A CONCESSIONÁRIA prestou garantia de execução do contrato no valor de R\$ xxxxxxxxxxxxxxxx, correspondente a xxx % **(xxx por cento) do valor do estimado do contrato,** estabelecido na subcláusula 3.1.”

Assim, diante do exposto, questiona-se, dado que a lei explana que o valor da garantia deverá ser calculado tendo como base o valor estimado do contrato, por qual motivo no Anexo VIII – Plano de Negócio, foi estabelecido o percentual **sobre o valor dos INVESTIMENTOS?**

Ainda nesse sentido, dado que Cláusula Décima Sétima do Contrato versa que será de obrigação da Concessionária Apresentar **GARANTIA de Execução**, qual o motivo de o Anexo VIII – Plano de Negócio apresentar no quadro OPEX, **GARANTIA de Contrato (03 anos)** e **GARANTIA de Operação**, ambas com parâmetros e valores diferentes entre si?

Novamente reforça-se que os parâmetros utilizados neste Anexo estão em completo desacordo com os demais documentos do processo, bem como, em desacordo com os preceitos legais, causando assim não somente insegurança aos futuros interessados, mas também chances de nulidade do certame pelos órgãos de controle.

VI. Demonstrativo de Resultado e Fluxo de Caixa do Novo Terminal Rodoviário

No item 8.1.4 o referido Anexo VII, traz os Demonstrativos de Resultado e Fluxo de Caixa para o Novo Terminal, baseado nas premissas de CAPEX, Receitas e OPEX já analisadas anteriormente. Assim, tem-se:

- **HIPÓTESE 1-A:**
 - Parâmetros de Receitas, Custos e Despesas conforme descrito anteriormente;
 - Investimento totalmente realizado pelo Concessionário (R\$ 86.075.273);
 - Prazo considerado para a concessão de 25 anos;
 - TIR 10,20%.

- **HIPÓTESE 1-A 1:**
 - Tarifa Interestadual de R\$ 5,65 e Tarifa Intermunicipal de R\$ 2,00, Custos e Despesas conforme descrito anteriormente;
 - Investimento totalmente realizado pelo Concessionário (R\$ 86.075.273);
 - Prazo considerado para a concessão de 25 anos;
 - TIR 06,60%.

- **HIPÓTESE 1-A 2:**
 - Tarifa Interestadual de R\$ 5,65 e Tarifa Intermunicipal de R\$ 2,70 até o 3º. Ano e R\$ 3,00 após a entrada em operação do novo Terminal (4º. Ano), Custos e Despesas conforme descrito anteriormente;
 - Investimento totalmente realizado pelo Concessionário (R\$ 86.075.273);
 - Prazo considerado para a concessão de 25 anos;
 - TIR 08,81%.

- **HIPÓTESE 1-A 3:**

- Tarifa Interestadual de R\$ 5,65 e Tarifa Intermunicipal de R\$ 1,80, Custos e Despesas conforme descrito anteriormente;
 - Investimento totalmente realizado pelo Concessionário (R\$ 86.075.273);
 - Prazo considerado para a concessão de 25 anos;
 - TIR 06,13%.
- **HIPÓTESE 1-B:**
 - Parâmetros de Receitas, Custos e Despesas conforme descrito anteriormente, exceto o custo de outorga que não foi considerado nesse Cenário;
 - Investimento totalmente realizado pelo Concessionário exceto as despesas de Terraplenagem, que seriam realizadas pelo Poder Concedente (R\$ 75.129.579);
 - Prazo considerado para a concessão de 30 anos (25 anos + 5 anos);
 - TIR 12,68%.
- **HIPÓTESE 1-B 1:**
 - Tarifa Interestadual de R\$ 5,65 e Tarifa Intermunicipal de R\$ 2,00, Custos e Despesas conforme descrito anteriormente, exceto o custo de outorga que não foi considerado nesse Cenário;
 - Investimento totalmente realizado pelo Concessionário exceto as despesas de Terraplenagem, que seriam realizadas pelo Poder Concedente (R\$ 75.129.579);
 - Prazo considerado para a concessão de 30 anos (25 anos + 5 anos);
 - TIR 09,06%.
- **HIPÓTESE 1-B 2:**
 - Tarifa Interestadual de R\$ 5,65 e Tarifa Intermunicipal de R\$ 2,70 até o 3º. Ano e R\$ 3,00 após a entrada em operação do novo Terminal (4º. Ano), Custos e Despesas conforme descrito anteriormente, exceto o custo de outorga que não foi considerado nesse Cenário;

- Investimento totalmente realizado pelo Concessionário exceto as despesas de Terraplenagem, que seriam realizadas pelo Poder Concedente (R\$ 75.129.579);
 - Prazo considerado para a concessão de 30 anos (25 anos + 5 anos);
 - TIR 11,27%.
- **HIPÓTESE 1-B 3:**
 - Tarifa Interestadual de R\$ 5,65 e Tarifa Intermunicipal de R\$ 1,80, Custos e Despesas conforme descrito anteriormente, exceto o custo de outorga que não foi considerado nesse Cenário;
 - Investimento totalmente realizado pelo Concessionário exceto as despesas de Terraplenagem, que seriam realizadas pelo Poder Concedente (R\$ 75.129.579);
 - Prazo considerado para a concessão de 30 anos (25 anos + 5 anos);
 - TIR 08,60%.

Após análises das Hipóteses acima mostrada para o Novo Terminal, conclui-se que o material em questão se mostra totalmente fora do contexto dos documentos licitatórios.

Dado que o Edital e demais anexos tratam como certo o **prazo da concessão de 30 (TRINTA)** anos, qual o sentido de ser apresentado hipótese que diz o contrário, ou seja, **prazo de 25 anos?** Poderão as licitantes optar, na hora de formularem suas propostas, escolher o prazo em que vão administrar o contrato?

E mais, poderão ainda as proponentes optar por qualquer uma das Hipóteses que traz o Anexo VIII – Plano de Negócio, ou seja, como será para o administrador escolher a proposta mais vantajosa, conforme consta a legislação, se não há condição de igualdade e confiabilidade nos dados apresentados?

Dado também que já é certo o pagamento da Outorga (ainda que divergente entre o apresentado no Edital e Contrato do Anexo VIII), poderá a licitante optar em fazer sua proposta baseada nas Hipóteses 1-B, aonde não consta o pagamento da mesma? Nesse sentido, qual seria o critério de julgamento?

Ainda sobre as hipóteses, poderá cada licitante optar em suas propostas, pela tarifa (TUTE) que lhe for mais conveniente, tal qual apesado no Anexo com diferentes valores? Se não, conforme estabelece a legislação em que as tarifas devam estar prefixada por meio decreto e com mecanismos claros de reajustes, pergunta-se, qual o sentido de apresentar cenários com simulações de tarifas, se as mesmas não serão utilizadas?

Reforça-se mais uma vez que o instrumento licitatório tem que ser claro, objetivo e das as mesmas condições de igualdade a todos os participantes.

Novamente, far-se-á jus à lei pátria de licitações (Lei 8.666/93) em seu art. 3º que versa:

*“Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da **isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração** e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, **da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo** e dos que lhes são correlatos.”*

Ou seja, não se admite de forma alguma, instrumento licitatório que não atenda aos princípios acima descritos. Nesse sentido, o fato de haver hipóteses fere aos preceitos legais da isonomia, seleção da proposta mais vantajosa para a administração, bem como da probidade administrativa e do julgamento objetivo, pois não coloca em situação de igualdade todos os participantes, que podem optar em fazer suas propostas em cenários distintos, tal qual apresentado.

Da mesma forma, as divergências tamanhas em que encontram os documentos, fere ao preceito da vinculação ao instrumento convocatório, uma vez que não conversam e traz o mesmo texto. Sendo assim, é certo a possibilidade deste certame ser considerado “deserto” dado os equívocos aqui apresentados.

A seguir, o Referido Anexo, mostra a Hipótese 2, a saber, com os valores referentes à operação do Atual Terminal até a construção e operação do Novo. Abaixo, tem-se os cenários da Hipótese 2:

ANO	INTERESTADUAL	INTERMUNICIPAL	TOTAL TARIFAS	LOCAÇÃO	POSTO E HOTEL	ESTAC. E DEMAIS	TOTAL RECEITAS
2018	1.440.255	11.772.065	13.212.319	7.113.690	889.056	1.729.878	22.944.943
2019	1.449.425	11.847.016	13.296.440	7.305.759	889.056	1.776,585	23.267.840
2020	1.458.653	11.922.444	13.381.097	7.503.015	889.056	1.824,552	23.597.720

Sobre os Custos e Despesas do Atual Terminal:

*“Considerou-se como **base para definição dos custos e despesas da operação do atual Terminal Rodoviário**, o montante registrado no ano de 2015, ou seja, R\$ 9.154.687,00 (informação da SINART nos estudos para reequilíbrio do contrato). Este valor, quando atualizado para a moeda de janeiro de 2017 alcançaria **R\$ 9.852.712,00**. Em relação à taxa de outorga do atual Terminal, admitiu-se que o valor praticado em 2015 (de R\$ 3.976.821,00, conforme SINART nos estudos para reequilíbrio do contrato) atualizado pelo IGP-DI para a moeda de janeiro/2017, **seria mantido em 2018, 2019 e 2020, ou seja, R\$ 4.280.045,00.**”*

Em seguida o Anexo VIII traz:

- **HIPÓTESE 2:**
 - Parâmetros de Receitas, **Custos e Despesas conforme descrito;**
 - Sem Outorga anual para o atual Terminal em 2018, 2019 e 2020;
 - **Com Outorga anual para o Novo Terminal, a partir de 2021, de R\$ 2.000.000,00;**
 - Investimento totalmente realizado pelo Concessionário (R\$ 86.075.273,00);
 - Prazo considerado para a concessão de 30 anos,

NOVO TERMINAL DE SALVADOR		CENÁRIO H2-A								
ITEM	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 5	ANO 10	ANO 15	ANO 20	ANO 25	ANO 30	
	2018	2019	2020	2022	2027	2032	2037	2042	2047	
RECEITA BRUTA	22.944.943	23.267.840	23.597.720	24.782.619	26.503.792	28.441.799	30.627.092	33.094.453	35.883.614	
TRIBUTOS	2.913.970	2.950.379	2.987.524	3.129.550	3.317.541	3.528.268	3.764.910	4.031.094	4.330.963	
RECEITA LÍQUIDA	20.030.973	20.317.461	20.610.196	21.653.069	23.186.251	24.913.531	26.862.182	29.063.360	31.552.651	
CUSTOS/DESPESAS	8.589.419	8.420.712	8.420.712	11.013.879	11.025.904	11.038.117	11.050.523	11.063.123	11.075.920	
EBTIDA	11.441.554	11.896.749	12.189.484	10.639.190	12.160.347	13.875.414	15.811.659	18.000.237	20.476.731	
DEPRECIAÇÃO DOS INVES	0	0	0	3.995.868	3.995.868	3.638.108	3.638.108	3.638.108	0	
RESULTADO FINANCEIRO	424.301	429.825	435.463	430.084	457.222	487.691	521.957	560.552	604.086	
RESULTADO ANTES IR	11.865.856	12.326.574	12.624.947	7.073.405	8.621.701	10.724.996	12.695.508	14.922.681	21.080.817	
IR e CSLL	4.034.391	4.191.035	4.292.482	2.404.958	2.931.378	3.646.499	4.316.473	5.073.712	7.167.478	
RESULTADO APÓS IMP. D	7.831.465	8.135.539	8.332.465	4.668.448	5.690.323	7.078.497	8.379.035	9.848.970	13.913.339	
INVESTIMENTO	27.268.795	26.295.353	30.051.832	0	0	0	0	0	0	
CAIXA OPERACIONAL LIQ	-19.437.330	-18.159.813	-21.719.366	8.664.316	9.686.191	10.716.606	12.017.144	13.487.078	13.913.339	

Novamente se percebe divergências entre o texto e os números. Dado que o valor considerado para os custos e despesas do Atual Terminal foi de R\$ R\$ 9.852.712,00, por que o Demonstrativo acima possui valores totalmente diferentes conforme destacado?

Em relação à outorga, qual foi utilizada? R\$ R\$ 4.280.045,00? R\$ 2.000.000,00? Uma vez que o critério de julgamento será pela maior outorga ofertada, qual a razão das inúmeras simulações sobre o valor da outorga?

Reitera-se aqui que é preciso ter um critério claro e objetivo, as proponentes precisam saber qual o valor mínimo e quais as formas de pagamento (anual, mensal, a vista etc.) para poderem formular suas propostas.

E continua:

- **HIPÓTESE 2-A:**
 - Tarifa interestadual de R\$ 5,65 a partir do início da concessão, Tarifa intermunicipal de R\$ 1,80 no 1º Ano da concessão, R\$ 1,90 no 2º Ano e R\$ 2,00 a partir do 3º. Ano da concessão.;
 - Investimentos pela Concessionária considerando o viário externo e diminuição na área adjacente, no total de R\$ 92.094.289,00;
 - Parâmetros de Custos e Despesas conforme descrito;
 - Sem Outorga anual para o atual Terminal em 2018, 2019 e 2020;
 - Com Outorga anual para o Novo Terminal, a partir de 2021;
 - Prazo considerado para a concessão de 30 anos.

NOVO TERMINAL DE SALVADOR		CENÁRIO H2-A								
ITEM	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 5	ANO 10	ANO 15	ANO 20	ANO 25	ANO 30	
	2018	2019	2020	2022	2027	2032	2037	2042	2047	
RECEITA BRUTA	16.946.643	17.554.157	18.172.521	19.323.514	20.958.991	22.809.959	24.906.845	27.284.411	29.982.368	
TRIBUTOS	2.059.212	2.136.179	2.214.433	2.351.628	2.527.406	2.725.731	2.949.775	3.203.163	3.490.035	
RECEITA LÍQUIDA	14.887.431	15.417.978	15.958.087	16.971.886	18.431.585	20.084.228	21.957.070	24.081.249	26.492.333	
CUSTOS/DESPESAS	10.067.326	9.898.619	9.898.619	9.513.879	9.525.904	9.538.117	9.550.523	9.563.123	9.575.920	
EBTLIDA	4.820.105	5.519.359	6.059.469	7.458.007	8.905.681	10.546.110	12.406.547	14.518.126	16.916.412	
DEPRECIÇÃO DOS INVES	0	0	0	3.814.857	3.814.857	3.520.812	3.520.812	3.520.812	0	
RESULTADO FINANCEIRO	304.335	315.551	326.959	320.902	346.326	375.054	407.552	444.352	486.061	
RESULTADO ANTES IR	5.124.441	5.834.910	6.386.428	3.964.052	5.437.150	7.400.352	9.293.287	11.441.665	17.402.473	
IR e CSLL	1.742.309	1.983.869	2.171.385	1.347.778	1.848.631	2.516.120	3.159.717	3.890.166	5.916.841	
RESULTADO APÓS IMP. D	3.382.131	3.851.041	4.215.043	2.616.274	3.588.519	4.884.232	6.133.569	7.551.499	11.485.633	
INVESTIMENTO	18.667.229	28.419.301	45.007.759	0	0	0	0	0	0	

Novamente, o demonstrativo se mostra inviável sob o aspecto da não observância aos descritivos, dado que não se pode identificar a origem das despesas e quais foram os valores de outorga utilizados.

3. **Conclusão:**

Diante de tudo que foi exposto, conclui-se que as minutas publicadas para esta consulta pública não possuem elementos claros e objetivos suficientes para o atendimento legal e, assim, serem publicados como instrumento da futura licitação.

Notou-se, conforme mostrado, que em diversos temas os documentos traziam elementos distintos e totalmente desconexos entre si. No mesmo sentido, a falta de um parâmetro único, claro e objetivo irá afastar para o certame o interesse de qualquer empresa interessada em participar.

Não obstante ao desinteresse do mercado em participar do processo licitatório, os elementos apresentados aqui já seriam suficientes para declarar nula a licitação por intermédio dos órgãos de controle, como Tribunais de Contas e Procuradoria.

Assim, sabendo da necessidade e do interesse do Estado da Bahia em entregar à população um equipamento novo, moderno que faça jus ao tamanho do Estado, bem

como, do compromisso do Governo, conforme divulgado amplamente na imprensa entrevista do Governador, solicitamos que nossas contribuições, apontamentos e críticas sejam acatadas e se refaça novos estudos que traduzam os demais documentos.

Por fim, solicitamos que, dado a quantidade de equívocos e inconsistências aqui apresentadas, sejam realizados novos estudos, bem como sejam republicados os documentos licitatórios e, com base no art. 10, da Lei Estadual nº 9.290, de 27 de dezembro de 2004; art. 20, da Lei Estadual nº. 7.314, de 19 de maio de 1998; e art. 37, do Regimento da AGERBA, aprovado pelo Decreto Estadual nº. 7.426, de 31 de agosto de 1998, sejam marcadas nova Consulta e Audiência Pública.