

**EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO PARA
PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE SMP Nº 01/2021**

ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA

**TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS
COMPLEMENTARES DE
MODELAGEM TÉCNICA E ECONÔMICO-FINANCEIRA REFERENTES À
IMPLANTAÇÃO, GESTÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA MARINA DA
ORLA NA ÁREA DO TRECHO 2 DA ORLA DO GUAÍBA**

1. OBJETIVO

Este Termo de Referência visa estabelecer diretrizes para a elaboração de ESTUDOS para implantação, gestão, operação e manutenção da MARINA DA ORLA na área do TRECHO 2 do PARQUE URBANO DA ORLA DO GUAÍBA. Os ESTUDOS complementares consistem na modelagem econômico-financeira, estudos de engenharia, arquitetura e impacto urbanístico.

2. INTRODUÇÃO

A cidade de Porto Alegre é considerada uma das cidades com população mais assídua em parques. Ao todo, são oito parques e diversas praças que recebem um fluxo natural de pessoas todos os dias da semana, seja para atividades físicas, passeios, ou encontro com familiares e amigos. Entre tais parques podemos destacar:

- a. Parque Farroupilha, conhecido como “Redenção”;
- b. Parque Moinhos de Vento, conhecido como “Parcão”;
- c. Parque Germânia;
- d. Parque Marinha do Brasil;
- e. Parque da Orla do Guaíba;
- f. Parque Maurício Sirostky Sobrinho, conhecido como “Harmonia”.

O TRECHO 2 do Parque da Orla compreende a área que se estende desde a Rótula das Cuias até o Arroio Dilúvio. A proposta do TRECHO 2 partiu do pressuposto de se integrar com o Trecho 1, já revitalizado, e com o Trecho 3, em fase final de revitalização, dando continuidade com soluções similares de materialidade e estrutura, se conectando com os demais equipamentos e parques do entorno, utilizando de soluções urbanísticas que vençam a barreira que a Av. Edvaldo Pereira Paiva cria, como lombofaixas e outras soluções de traffic calming. O projeto do TRECHO 2 propõe revitalizar o parque a partir de melhorias urbanísticas, com o desenho de edifícios âncoras para atrações de lazer e cultura, e com melhorias urbanísticas nos passeios de pedestres e espaços de contemplação e de estar.

O propósito do PROJETO é a revitalização dos espaços de uso do TRECHO 2, resultando em um novo ambiente de convívio para população porto-alegrense e, conjuntamente, um novo destino para turismo, com geração de emprego e renda, estimulando os aspectos sociais, econômicos e turísticos da cidade, possibilitando assim atrativos que promovam a ocupação do parque ao longo de todo o ano.

3. HISTÓRICO DO PROJETO

O projeto conceitual de revitalização do PARQUE URBANO DA ORLA DO LAGO GUAÍBA, desenvolvido pelo arquiteto e urbanista Jaime Lerner, é composto por trechos, cada um compreendendo uma vocação específica.

O Trecho 1 tem aproximadamente 1.300 m de extensão, com perfil contemplativo. Passou por um processo de revitalização urbanística e de engenharia, com instalação de quadras esportivas e edificações para a instalação de bares, de restaurante, de módulos destinados aos pequenos comerciantes, de centro de segurança da Guarda Municipal, além de dispor de vestiário, academias ao ar livre, playground infantil, deques de madeira, passarelas metálicas suspensas sobre a água e estruturas para contemplação.

O TRECHO 2, com aproximadamente 850 m de extensão, possui como vocação a recepção de eventos, contando com palco e anfiteatro. Para esses equipamentos, atualmente interditados, a ideia é avaliar alternativas, como a demolição das estruturas existentes e construção de novos equipamentos, utilização de estruturas móveis e reforma, de modo a ofertar espaço adequado para eventos que reúnam milhares de pessoas. O Trecho 2 inclui ainda uma península e estão previstas a implantação de espaços para serviços de alimentação e sanitários.

O Trecho 3 compreende extensão aproximada de 1.800 m, marcada por vocação esportiva. O projeto para urbanização do local e revitalização da área já está em fase avançada de execução, com a construção de pista de skate, quadras de futebol society, quadra poliesportiva, quadras de areia para vôlei, quadras de beach-tênis, quadras de tênis em concreto, bares, vestiário, playgrounds, academias ao ar livre, arquibancadas e requalificação do passeio e ciclovia.

Uma primeira tentativa de licitação de concessão do Trecho 2 foi feita em janeiro de 2020 (todos os documentos editalícios e referenciais podem ser encontrados no sítio eletrônico https://www2.portoalegre.rs.gov.br/ppp/default.php?reg=4&p_secao=1450), porém a proposta foi revogada ante a constatação de falta de interesse do mercado, dada a circunstância de restrição à circulação pela pandemia do Covid-19, e o alto investimento e elevado custo de manutenção necessários para a implantação do elemento âncora, uma roda gigante, a base de sustentabilidade do projeto. Sendo assim, este TERMO DE REFERÊNCIA visa o recebimento de estudos de viabilidade para um novo elemento âncora, a MARINA DA ORLA, mas não se limita apenas a esta unidade geradora de caixa, sendo permitida a sugestão de outras UGCs (Unidades Geradoras de Caixa) que conversem com o elemento âncora agora proposto.

4. DESCRIÇÃO DA ÁREA

O presente MEMORIAL DESCRITIVO tem como objetivo apresentar as características atuais e o histórico de formação do PARQUE URBANO DA ORLA DO LAGO GUAÍBA, delimitando as áreas referentes à cada um dos trechos que o compõe, assim como a ÁREA DOS ESTUDOS, além de listar os equipamentos hoje existentes.

O PARQUE URBANO DA ORLA DO LAGO GUAÍBA consiste na área compreendida entre a Usina do Gasômetro e o Parque Gigante, margeada à leste pela Avenida Edvaldo Pereira Paiva e oeste pelo Lago Guaíba, sendo composto pelos trechos 1, 2 e 3.

A faixa de terra que compreende o PARQUE pode ser subdividida em três trechos distintos, que, em sua totalidade compõe o PARQUE. O trecho 1, faixa de terra compreendida entre a Usina do Gasômetro e as quadras esportivas, possui aproximadamente 1.300 m (mil e trezentos metros) de extensão e 86.400 m² (oitenta e seis mil e quatrocentos metros quadrados) e não integra a ÁREA DOS ESTUDOS. O TRECHO 2, faixa de terra compreendida entre as quadras e o Arroio Dilúvio, possui aproximadamente 850 m (oitocentos e cinquenta metros) de extensão e 134.450 m² (cento e trinta e quatro mil quatrocentos e cinquenta metros quadrados) de área de terra acrescido de área envoltória de água e integra a ÁREA DOS ESTUDOS. O trecho 3, faixa de terra compreendida entre o Arroio Dilúvio e o Parque Gigante, possui aproximadamente 1.800 m (mil e seiscentos metros) de extensão e 152.000 m² (cento e cinquenta e dois mil metros quadrados) e não integra a ÁREA DOS ESTUDOS. Para fins referenciais, a Figura 1

abaixo, dispõe espacialmente os marcos que delimitam o início e término dos trechos supracitados:



Figura 1

A ÁREA DOS ESTUDOS envolve a área para a implantação do TRECHO 2 do PARQUE URBANO DA ORLA DO LAGO GUAÍBA, e localiza-se na Avenida Edvaldo Pereira Paiva, bairro Praia de Belas, em Porto Alegre, entre o já construído trecho 1 e o Arroio Dilúvio. A ÁREA DOS ESTUDOS compreende a integralidade do TRECHO 2, incluindo o emissário que a percorre até desaguar no Lago Guaíba, e é delimitada pelas seguintes coordenadas e limites, conforme demonstrado na figura 2:

Ponto	Coordenada/Limite
A	30° 2'33.18"S 51°14'10.03"O
B	30° 2'36.53"S 51°14'10.64"O
C	30° 2'35.35"S 51°14'12.23"O
D	30° 2'51.87"S 51°14'18.39"O
E	30° 2'52.52"S 51°14'15.53"O
F	30° 2'49.19"S 51°14'5.06"O
G	30° 2'49.57"S 51°13'58.10"O

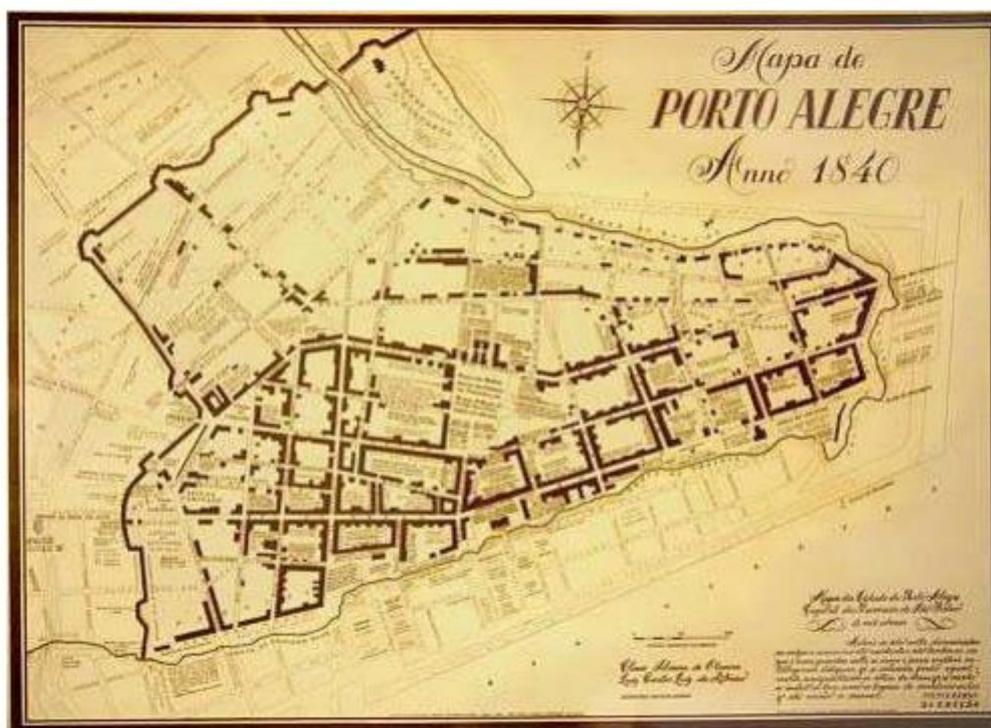
Conforme apresentado na figura 2, a **ÁREA DOS ESTUDOS** possui uma área de terreno de 134.450 m² (cento e trinta e quatro mil quatrocentos e cinquenta metros quadrados), representado pela a linha tracejada vermelha na imagem, e área de água, representada pela linha tracejada azul na figura e demarcada por um recuo de 100 (cem) metros na parte sul da península e por um raio de 300 (trezentos) metros do centro da península com o centro do raio demarcado pela coordenada (H) 30° 2'44.78"S 51°14'10.90"O. Na extremidade da península o recuo é estabelecido por uma circunferência com raio de 100 (cem) metros, com o centro da circunferência estabelecido pela a coordenada (I) 30° 2'49.41"S 51°14'15.62"O, conectando com os recuos estabelecidos entre a parte norte e sul da península, estabelecidos pelas as coordenadas (D) 30° 2'51.87"S 51°14'18.39"O e (E) 30° 2'52.52"S 51°14'15.53"O.



Figura 2

5. HISTÓRICO DA ÁREA

A cidade de Porto Alegre tem a origem de seu núcleo urbano em uma península, à época localizada na confluência de cinco rios navegáveis, com fácil acesso ao Oceano Atlântico através da Lagoa dos Patos. Apesar de banhadas pelo mesmo corpo hídrico, as margens da península tiveram desenvolvimentos distintos.



A margem norte da referida península, devido às melhores condições naturais para navegação, passa a ter preponderância nas atividades comerciais da cidade, desde seus primeiros anos, dando origem ao atual centro de Porto Alegre. Nessa área, os aterros de maiores dimensões foram realizados entre 1910 e 1950, expandindo o tecido urbano, em conformidade com o modelo de parcelamento tradicional existente, para dar suporte à instalação de novos equipamentos urbanos. Já o desenvolvimento da margem sul ocorreu de maneira distinta, sobretudo pelos desafios de acessibilidade gerados pela topografia, que a separava do núcleo urbano, e a foz do riacho que ali desaguava no Lago Guaíba. Foi originalmente ocupada sobretudo por chácaras e sítios, até meados do século XIX quando passou a receber também moradores fixos e equipamentos públicos, entre eles a Usina do Gasômetro, localizados mais próximos à ponta da península.

Nas décadas de 30 e 40, com a consolidação da Avenida Borges de Medeiros, as barreiras físicas que separavam ambas as margens foram superadas e diversos projetos de urbanização para a área passam a ser apresentados, porém não plenamente implantados, entre eles, o projeto para o Bairro de Praia de Belas, de 1953. Em 1958 parte da área do aterro, inclusive a parte em que se localiza o PARQUE, foi transferida para o Município de Porto Alegre, conforme conta transcrito no livro de registros do Registro de Imóveis da 2ª Zona. Dessa forma, a área foi formada por sucessivos aterros e diferentes projetos de ocupação, sendo também objeto da construção do dique de contenção de enchentes, parte do sistema desenvolvido para controlar o impacto gerado pelas cheias do Lago Guaíba, que acabou por criar uma barreira entre as margens do lago e as novas áreas conquistadas por meio dos aterros.

Em 2018 foi inaugurado o primeiro trecho revitalizado da Orla, decorrente de um projeto elaborado pelo escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados, valorizando a integração entre elementos naturais e construídos, reaproximando as pessoas do Lago

Guaíba e oferecendo um espaço de qualidade com oferta de serviços de alimentação, áreas de lazer e contemplação.

Em relação aos elementos naturais do PARQUE, por conta da baixa ocupação do espaço, ocorreu a regeneração natural da vegetação ciliar nativa, na área contígua à água, com a implantação de espécimes arbóreos, arbustivos e herbáceos, que passaram a servir não apenas de elemento fixador da margem, mas também para a hospedagem de fauna. Já em relação à vegetação do talude, houve processos descontínuos de plantio de vegetação arbórea ao longo de toda sua extensão.

Integram a **ÁREA DOS ESTUDOS** as seguintes edificações e equipamentos, conforme figura 3:

NÚMERO	EQUIPAMENTO	ÁREA OCUPADA (M ²)
1	Palco do Anfiteatro do Pôr do Sol	500
2	Academia da Terceira Idade	200
3	Edificação de Apoio	100



Figura 3

6. A JUSTIFICATIVA DO PROJETO

Devido sua localização geográfica, entre os Trechos 1 e 3 já revitalizados, sua proximidade aos órgãos do Poder Judiciário e ao Centro Administrativo do Estado; sua extensão e seu simbolismo, o TRECHO 2 tem grande potencial para capitanear o desenvolvimento do turismo de lazer para a cidade de Porto Alegre.

Em razão do relativo abandono e da falta de uso do espaço, em uma área nobre da cidade, o TRECHO 2 apresenta potencial para – além das atividades obrigatórias já propostas no edital anterior, como espaço de alimentação e comércio, estacionamento e

espaço revitalizado para a recepção de eventos – um novo elemento âncora que dê sustentabilidade econômica ao projeto, a MARINA DA ORLA, e todas as demais atividades acessórias para seu funcionamento.

Observado o foco no incremento do turismo de lazer na cidade, e a necessidade de um espaço público na Orla do Guaíba que possibilite o acesso de pequenas embarcações à área de terra, o projeto para melhoria da utilização do TRECHO 2 busca conferir maior visibilidade turística para a cidade, além de benefícios para a população que contará com mais espaços de qualidade e de atividades náuticas.

7. ESCOPO DO PROJETO

O escopo do projeto é a proposta de implantação (OPEX) e operação (CAPEX) de uma MARINA DA ORLA como elemento âncora, bem como das Unidades Geradoras de Caixa (UGC) correlacionadas à Marina a serem propostas pela PESSOA AUTORIZADA.

A MARINA DA ORLA (elemento âncora) e as UGCs correlacionadas devem ser integradas aos estudos preexistentes da concessão do TRECHO 2 da Orla do Guaíba. As UGCs preexistentes no edital original de concessão que permaneçam na nova modelagem proposta não integram o escopo do projeto para fins de ressarcimento da PESSOA AUTORIZADA.

Tendo em consideração esses elementos, tem-se como premissas gerais para o desenvolvimento dos ESTUDOS:

- a. Priorização do interesse público do PROJETO, a partir dos benefícios para a população advindos de sua execução;
- b. Compatibilidade com as normas e legislações vigentes, especialmente no tocante a aspectos ambientais, diretrizes de uso do solo e regulações quanto a patrimônio histórico e cultural;
- c. Vedação da apresentação de soluções que levem em conta a concessão de incentivos fiscais e tributários não previstos na legislação.

Tem-se como premissas específicas para o desenvolvimento dos ESTUDOS:

- a. Aproveitamento do parque durante todo o ano;
- b. Desenvolvimento do parque como atrativo turístico;
- c. Criação de conexão com os Trechos 1 e 3, e entorno;
- d. Estimular atividades náuticas e de suporte a embarcações e usuários;
- e. Possibilitar o acesso de pequenas embarcações do Guaíba diretamente para a Orla e arredores;
- f. Possibilitar a proposição de novas Unidades Geradoras de Caixa (UGCs) que contribuam com a viabilidade econômico-financeira do projeto;
- g. Integração dos estudos complementares com os outros estudos já existentes.

7.1 Diretrizes Gerais

7.1.1 Das Questões Ambientais

As atividades planejadas deverão observar as licenças necessárias para operação da atividade, conforme legislação pertinente, principalmente as definições contidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental e na Lei Ordinária 8.267 de 29 de dezembro de 1998 e o modelo de negócio.

7.1.2 Das Disposições Gerais

Além dos ESTUDOS exigidos neste instrumento, ao interessado é facultada a apresentação de complementos que indiquem inovações, melhorias e alternativas para alcançar economicidade, eficiência, ganhos de escala e outros benefícios na execução do Projeto, incluindo alternativas para captação e potencialização da demanda.

Poderão ser apresentadas soluções que privilegiem a modularidade e escalabilidade das intervenções de OPEX, de forma a reduzir o risco de implantação, a elevar o retorno financeiro do futuro concessionário e a acompanhar de forma mais eficiente a curva de demanda da(s) nova(s) UGC(s) proposta(s) no estudo.

Observado isso, tem-se que a área do TRECHO 2 deverá ser revitalizada mediante soluções construtivas que atinjam o objetivo pretendido, por meio de modelos de negócio que se demonstrem compatíveis com o uso do solo.

8. ESTUDOS TÉCNICOS

O escopo de produtos a serem desenvolvidos pelo requerente, no âmbito deste projeto de concessão, consiste, no mínimo, nos itens abaixo:

8.1. Diagnóstico e Estudos Preliminares

8.1.1. Estudos de Benchmark

Deverá ser realizado um levantamento prévio de soluções utilizadas em projetos similares no Brasil e no mundo, sob as perspectivas de engenharia e de modelo de negócios, descrevendo as estratégias utilizadas em cada caso e de que forma isso poderia ser replicado para este projeto.

8.1.2. Diagnóstico da Situação Atual

Os ESTUDOS deverão ponderar as condições atuais da área de influência do projeto, considerando:

- a. Situação ambiental da área de influência do PROJETO;
- b. Legislação municipal, estadual e federal afetas ao PROJETO;
- c. Condicionantes legais, regulatórias e normativas para a realização do PROJETO;
- d. Situação da infraestrutura física existente na área;
- e. Situação da cobertura vegetal;
- f. Situação dos sistemas técnicos e equipamentos;
- g. Diagnóstico de acessibilidade (viária e de circulação de pedestres).

8.1.3. Estudo de Demandas e Necessidades

O estudo deverá possibilitar a identificação de modelos de negócio a serem implementados como fonte de receita, tendo como atividade principal a MARINA DA ORLA e UGCs complementares ao seu funcionamento, base para o desenvolvimento dos estudos de viabilidade econômico-financeira. Para embasar a análise e integrar os estudos, após a habilitação da PESSOA AUTORIZADA, serão disponibilizadas as premissas das demais Unidades Geradoras de Caixa obrigatórias, bem como a projeção utilizada em estudos prévios do fluxo de visitantes para a Orla. Os seguintes tópicos devem ser observados para a elaboração dos estudos:

- a. Impacto na demanda original projetada com a integração das novas UGCs;
- b. Possibilidades quanto às novas unidades de negócio, equipamentos e atividades a serem exploradas, principais e de apoio;
- c. Preços atuais e previsões de reajuste para cada unidade de negócio, equipamentos e atividades a serem exploradas;
- d. Outros itens que tenham relevância na análise atual da demanda e nas projeções futuras;

8.2. Modelagem do PROJETO

8.2.1. Modelagem Operacional

A modelagem operacional consistirá na apresentação de forma e de dimensionamento dos processos de implantação e gestão do PROJETO, com base na demanda a ser atendida, no nível de qualidade almejado e no planejamento para geração de receitas principais e acessórias, advindas de fontes a serem sugeridas, respeitada a legislação vigente. A fim de atingir estas metas, deve ser elaborado um Caderno de Encargos, contendo um Plano de Implantação, um Plano de Operação e um Plano de Manutenção dos espaços criados.

8.2.1.1. Caderno de Encargos

O Caderno de Encargos deverá ser elaborado conforme as diretrizes abaixo:

- a. Plano de Operação: detalhar o conjunto de procedimentos e metodologias para adequada execução das atividades comerciais, publicitárias e de operação e logística de acordo com o modelo de negócio a ser proposto.
- b. Plano de Manutenção: inclui as metodologias de execução, demandas por equipamentos e estruturas físicas necessárias, bem como mão de obra para adequado cumprimento das diretrizes estabelecidas.
- c. Plano de implantação: dimensionamento e caracterização das intervenções e construções previstas, contemplando os conceitos de construção sustentável e de acessibilidade universal;

8.2.2. Estudos de Arquitetura e Engenharia

Esta parte dos ESTUDOS consiste no anteprojeto (AP), ou seja, documentos técnicos que permitam a caracterização das intervenções propostas, bem como estimativa

dos custos e prazos de execução dos serviços. Devem ser considerados os componentes e instalações já existentes, bem como investimentos e obras já contratadas pelo município e aspectos de impacto urbanístico, de patrimônio histórico e ambiental.

Os ESTUDOS relativos ao cenário escolhido devem contemplar os seguintes requisitos mínimos:

- a. Identificação das soluções técnicas de engenharia e arquitetura escolhidas para o projeto;
- b. Requisitos técnicos e operacionais mínimos, globais e localizados, para as atividades a serem implementadas;
- c. Requisitos para eventuais construções;
- d. Identificação dos tipos de intervenções a serem executadas (ou integrações com os existentes), dos materiais e equipamentos a serem utilizados, sendo necessária a apresentação dos anteprojetos de infraestrutura necessários às intervenções propostas entre eles, mas não restritos à, esgotamento sanitário, drenagem, abastecimento de água, energia elétrica e gás, rede de iluminação pública, de telecomunicações, coleta seletiva de resíduos sólidos;
- e. Orçamento do custo global das obras, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados;
- f. Cronograma físico-financeiro das obras;
- g. Planta ilustrativa da proposta;

8.2.3. Estudos Ambientais

Esta parte dos ESTUDOS consiste na análise preliminar das questões ambientais ligadas à área total do TRECHO 2, principalmente àquelas relacionadas às instalações e equipamentos, apontando se há algum fator ambiental impeditivo e/ou que demande um processo de licenciamento mais complexo que possa impactar de forma significativa:

- a. Cronograma de implantação do projeto;
- b. Medidas compensatórias e/ou mitigadoras;
- c. Certificação ambiental;
- d. Diretrizes para o licenciamento e cumprimento das normas vigentes;
- e. Estudo de Impacto de Vizinhança;

Para embasar o trabalho, um estudo de EIA RIMA já elaborado será disponibilizado à PESSOA AUTORIZADA.

8.2.4. Modelagem econômico-financeira

A modelagem econômico-financeira deverá contemplar estudo da viabilidade e sustentabilidade do projeto do ponto de vista econômico-financeiro, que incluirá demonstração dos resultados quantitativos estimados para o projeto, previsão de investimentos, prazo do contrato, vantagem econômica para o Município, e integração entre os estudos complementares e já existentes entre outros.

8.2.4.1. Estudo de viabilidade econômico-financeira da concessionária (Avaliação Financeira)

Esta parte dos ESTUDOS deve considerar o impacto do novo elemento âncora no PROJETO, e consiste em relatório explicativo da modelagem financeira, contendo a justificativa de todas as premissas utilizadas e dispondo minimamente dos seguintes itens:

- a. Revisão das premissas de unidades geradoras de caixa, CAPEX e OPEX já existentes;
- b. Integração entre os ESTUDOS objeto deste PMI e o PROJETO;
- c. Premissas macroeconômicas e financeiras;
- d. Premissas fiscais e tributárias;
- e. Modelo de remuneração do futuro contratado (com prioridade àqueles que não impliquem desembolso pela Administração Pública Municipal);
- f. Descrição e dimensionamento das fontes de receitas (principais e complementares), com respectivas premissas e com base em projeção de cenários de demanda;
- g. Dimensionamento de custos e despesas, discriminando-os entre fixos e variáveis (OPEX);
- h. Cronograma físico-financeiro detalhado dos investimentos (fixos e pré-operacionais, iniciais e reinvestimentos), por etapa e por fase de implantação, caso haja, incluindo os prazos para obtenção das licenças de instalação e operação, se aplicável (CAPEX);
- i. Descrição da estrutura de capital (próprio e de terceiros);
- j. Descrição do tipo de dívida e dos instrumentos financeiros utilizados (ponte e/ou longo prazo, sênior e/ou subordinada, empréstimos bancários, utilização de valores mobiliários, melhorias de créditos, linhas de crédito de fomento ao turismo etc.), montante, prazo e condições (carência, método de amortização, periodicidade de pagamento, garantias, periodicidade da liberação do recurso, entre outros);
- k. Premissas para projeção de capital de giro;
- l. Premissas para a recuperação do investimento por parte dos acionistas ao longo do prazo da concessão (distribuição de dividendos, redução de capital, entre outros).
- m. Valor a ser pago pela outorga, se houver;
- n. Avaliação e justificativa para o prazo de concessão adotado, considerando os requisitos legais, a remuneração do concessionário e o desgaste da infraestrutura;
- o. Avaliação e justificativa para a taxa interna de retorno (TIR) adotada;
- p. Valor do contrato.

Além disso, deverão ser demonstrados os principais resultados esperados do modelo financeiro na forma dos itens abaixo:

- a. Resultado econômico – Fluxo de Caixa Descontado do Projeto e do Acionista;
- b. Taxa Interna de Retorno do Projeto e do Equity (TIR);
- c. Alavancagem financeira máxima;
- d. Índice de Cobertura dos Serviços de Dívida (ICSD) anual e médio;
- e. Produção de indicadores a exemplo de exposição máxima, custo médio ponderado de capital (WACC), payback, entre outros;
- f. Outras informações que julgarem necessárias.

Todas as premissas deverão ser incorporadas e evidenciadas na elaboração de planilhas que serão entregues junto ao relatório e compondo os seguintes painéis:

- a. Painel de controle (sumário);
- b. Demonstração de Resultados de Exercício;
- c. Balanço Patrimonial;
- d. Demonstração de Fluxo de Caixa Direto e Indireto;
- e. Termos e condições da outorga;
- f. Investimentos e manutenções periódicas (CAPEX);
- g. Depreciações e amortizações;
- h. Termos e condições de financiamento;
- i. Receitas, detalhadas por linhas de negócios, tipos de produtos e/ou serviços prestados, com a respectiva quantidade e preços praticados;
- j. Custos de operação e manutenção (OPEX);
- k. Custo médio ponderado de capital (WACC);
- l. Análises de Sensibilidade;
- m. Outras que se julgarem necessárias.

A utilização de fórmulas matemáticas universalmente empregadas em estudos de viabilidade econômico-financeira, como TIR, WACC, VPL, e demais fórmulas básicas do excel, por si só, não gera obrigação de ressarcimento à PESSOA AUTORIZADA.

Todas as receitas, custos e despesas devem ser demonstradas por pesquisas de mercado, orçamentos, tabelas referenciais de custos, salários, entre outros. Adicionalmente, todos estes elementos devem demonstrar a fonte e a data base da elaboração da respectiva cotação.

9. METODOLOGIA PARA ELABORAÇÃO DOS ESTUDOS

A Requerente deverá descrever a metodologia que será empregada para o desenvolvimento dos ESTUDOS, a partir da elaboração de um Plano de Trabalho, empregando as melhores práticas de elaboração, segundo normas e procedimentos pertinentes, observadas as premissas contidas neste Termo de Referência.

10. PRODUTOS DOS ESTUDOS

Os produtos a serem entregues devem conter os itens e subitens descritos nesse Termo de Referência, a exemplo do quadro a seguir:

Quadro 1 – Produtos dos Estudos

Produtos
A – Diagnóstico e Estudos Preliminares; Modelagem Operacional; Estudos de Arquitetura e Engenharia
B – Modelagem Econômico-Financeira

Todos os valores apresentados deverão ser expressos em reais (R\$) constantes, além de considerar a Norma Contábil vigente (IFRS) e o Regime Fiscal vigentes no País. Caso seja necessária a utilização de índice como deflator, este deverá ser indicado. Os documentos assinados deverão ser disponibilizados em arquivo digital em formato “pdf”.

Em todas as páginas dos documentos digitalizados deverão constar a rubrica do responsável pelo produto. O material também deverá ser disponibilizado em formato aberto que permita edição, como “doc” ou similar. Mapas e plantas deverão ser devidamente georreferenciados e apresentados em formato editável: “dgn”, “dwg”, “shapefile”, “kml” ou similar.

Quadros e tabelas deverão conter a fonte dos dados apresentados. As tabelas e planilhas numéricas deverão também ser apresentadas em formato “xls” ou similar, com a memória de cálculo devidamente registrada.

A PESSOA AUTORIZADA deverá preservar todos os documentos originais apresentados até o término do PMI.

Os ESTUDOS deverão ser protocolados de acordo com o disposto no edital.

11. CRONOGRAMA DOS ESTUDOS

O prazo máximo para a conclusão dos ESTUDOS será de até 90 (noventa) dias, contados da data de publicação do TERMO DE AUTORIZAÇÃO de realização dos estudos. O prazo poderá ser prorrogado mediante justificativa e conforme disposto no edital. A PESSOA AUTORIZADA deverá apresentar o cronograma dos trabalhos a serem desenvolvidos em conformidade com o disposto neste Termo de Referência.