

**PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES**

**CONCORRÊNCIA nº 02/12-SMT
Processo Administrativo nº 2010-0.349.079-0**

**CONCESSÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO, MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO
DOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS DO MERCADO MUNICIPAL DE SÃO
PAULO, PRAÇA FERNANDO COSTA E PRAÇA ROOSEVELT.**

ANEXO IV – PLANO DE NEGÓCIO DE REFERÊNCIA

Conteúdo

1. Introdução	3
2. Contexto do empreendimento	4
a. Situação atual da mobilidade urbana na cidade de São Paulo.....	4
b. Sistemas de transporte rápido.....	4
c. Plano Integrado de transportes Urbanos	76
d. Estacionamentos públicos.....	87
3. Características da região central	119
a. Região alvo da implantação dos estacionamentos	119
4. Metodologia de trabalho	1340
5. Plano de negócios	1542
a. Premissas gerais e conceitos adotados.....	1542
6. Empreendimento 1: Mercado Municipal	2248
a. Características do empreendimento (E1)	2248
b. Modelagem econômico-financeira.....	2348
b1) Cálculo da receita	2349
b2) Cálculo das despesas	2624
7. Empreendimento 2: Praça Fernando Costa	2823
a. Características do empreendimento (E2):	2823
b. Modelagem econômico-financeira.....	2924
b1) Cálculo da receita	2924
b2) Cálculo das despesas	3226
8. Empreendimento 3: Praça Roosevelt	3428
a. Características do empreendimento (E3)	3428
b. Modelagem econômico-financeira.....	3528
b1) Cálculo da receita	3529
b2) Cálculo das despesas	3834
9. Resultado econômico-financeiro de referência	4033
10. Matriz de riscos	4436

1. Introdução

Este PLANO DE NEGÓCIO DE REFERÊNCIA tem como objetivo reunir as principais informações sobre o empreendimento de ESTACIONAMENTO para avaliar a sua viabilidade econômico-financeira .

Foi indicado um modelo de negócio para a empresa que assumirá a futura operação dos estacionamentos, para os quais foram estimados o potencial de geração de receitas operacionais e acessórias, as despesas operacionais atreladas, e, conseqüentemente, o fluxo de caixa dos próprios empreendimentos e da CONCESSIONÁRIA, durante o período de concessão estabelecido neste Edital.

As premissas assumidas neste PLANO DE NEGÓCIO são meramente referenciais e não vinculam os licitantes, que possuem autonomia para adotar outras premissas que impactem na geração de receitas e na realização de despesas. Os licitantes poderão, ainda, desenvolver levantamentos e estudos próprios para subsidiar suas propostas.

As informações e levantamentos apresentados neste documento não vinculam o PODER CONCEDENTE, tampouco o tornam responsável, pela eventual não concretização das projeções e estimativas aqui contidas.

2. Contexto do empreendimento

a. Situação atual da mobilidade urbana na cidade de São Paulo

Diariamente, quase 20 (vinte) milhões de pessoas¹ movimentam-se na cidade, muitas oriundas dos outros municípios que formam a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), convertendo a mobilidade urbana na cidade de São Paulo em um problema de escala metropolitana e regional.

A mobilidade urbana na RMSP é determinada por um sistema de transportes complexo, composto de diversas variáveis e subsistemas. Na capital, o transporte coletivo conta com uma estrutura de linhas de ônibus com frota de aproximadamente 15.000 (quinze mil) ônibus, sob responsabilidade da São Paulo Transporte S.A. (SP Trans). Os ônibus da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) e os trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) completam o sistema municipal e interestadual de transporte na cidade.

A cidade possui um sério problema de congestionamento de veículos em suas principais vias. Segundo o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN SP), em março de 2011, a cidade já ultrapassava a marca de 7 (sete) milhões de veículos. O crescimento da rede municipal e estadual de transportes não é acompanhado da integração desses modais com as viagens motorizadas, o que agrava a situação.

b. Sistemas de transporte rápido

A cidade de São Paulo possui três sistemas de transporte rápido:

- O sistema de metrô, com quatro linhas completas, mais uma em construção e uma em planejamento;
- O sistema ferroviário da CPTM, com seis linhas que atendem, além de regiões não alcançadas pelo metrô, outras cidades da região metropolitana;
- O sistema de ônibus de pista-rápida: por toda a cidade existem corredores de

¹ IBGE, Censo 2010.

ônibus chamados "Passa Rápido", um conceito de transporte urbano onde os pontos são no canteiro central e os ônibus têm porta à esquerda.

A malha metro-ferroviária da cidade possui hoje 330 (trezentos e trinta) quilômetros de extensão, sendo 260 (duzentos e sessenta) quilômetros de linhas administradas pela CPTM e 70 (setenta) quilômetros de linhas administradas pelo Metrô.

Em 2010, o Metrô de São Paulo transportou em média 3,5 (três e meio) milhões de pessoas por dia, ao passo que os trens da CPTM transportaram, em média, mais de 2 (dois) milhões de pessoas por dia útil. Estima-se que as linhas subterrâneas do Metrô em construção adicionem ainda mais passageiros ao sistema dentro dos próximos cinco anos, além de ampliar a integração entre os demais modais.

Já para a CPTM, segundo dados da atual gestão, espera-se a expansão da malha metro-ferroviária de São Paulo dos atuais 330 (trezentos e trinta) quilômetros para mais de 500 (quinhentos) quilômetros nos próximos 10 (dez) anos.

De acordo com os dados da SP Trans, em 2011 havia 160 (cento e sessenta) km de corredores de ônibus na RMSP e existem diversos projetos de expansão dessa modalidade de transporte rápido.

Em São Paulo, de 2004 a 2010, o Metrô, a CPTM e os ônibus municipais duplicaram a demanda, atingindo 16 (dezesseis) milhões de viagens por dia (ver figura 1).

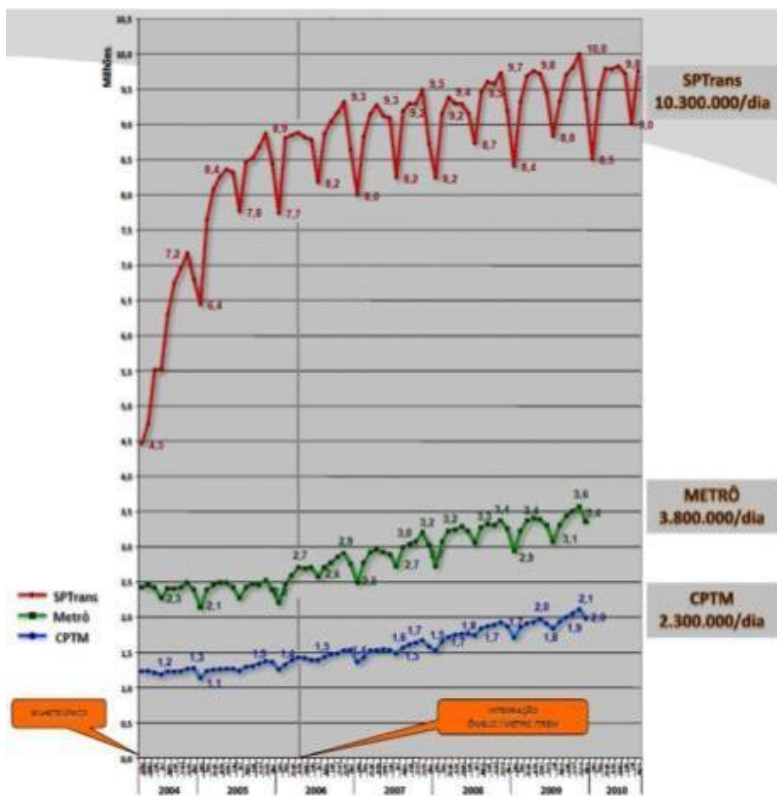


Figura 1 : Aumento da demanda de transporte público (Fonte: SP Trans)

A SP Trans prevê que a quantidade média de passageiros transportados em 2012 atinja por volta de 21 (vinte e um) milhões por dia (ver figura 1), com destaque para o crescimento do metrô em cerca de 70% (setenta por cento), quando da comparação com os números de 2010.

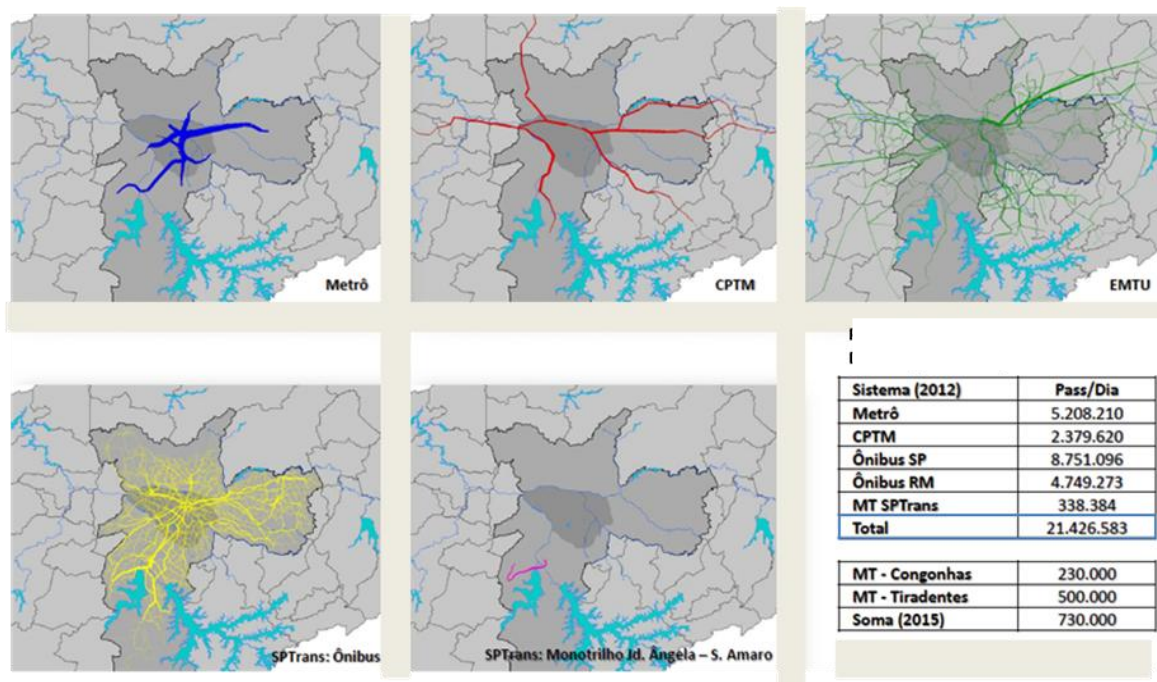


Figura 2: Carregamento do transporte coletivo

c. Plano Integrado de transportes Urbanos

Para lidar com os problemas relacionados à mobilidade da população, foi elaborado o Plano Integrado de Transportes Urbanos – PITU, por meio de uma visão intergovernamental entre o Governo do Estado de SP, a PMSP e demais órgãos do setor.

Mais que um plano, o PITU pretende ser um processo contínuo através de um planejamento dinâmico, que possa incorporar as mudanças sociais e econômicas; democrático, que envolva os agentes responsáveis pela gestão e operação do transporte; completo, que examine não só os investimentos, mas as medidas de gestão do sistema; realista, que proponha medidas de financiamento regular.

O PITU 2020 apresenta soluções em todos os modais de transporte urbano, além propor iniciativas relacionadas à gestão do trânsito na cidade. Estas iniciativas são destacadas a seguir

Tabela 1: Região Metropolitana de São Paulo, Resumo das proposições do Pitu 2020 relacionadas à gestão do trânsito

Infraestrutura	Intervenção	Característica	Investimento total (R\$ milhões)	Investimentos				
				Anos meta (R\$ milhões)				
				2006	2010	2015	2020	
Gestão do trânsito	Pedágio urbano	Implantação no centro expandido, com a cobrança de uma tarifa de R\$ 1,00	233 km2 de área pedagiada	15	15			
	Estacionamentos centrais	Implantação de garagens subterrâneas na área do centro expandido	30 locais com aproximadamente 11.440 vagas	223	60	41	51	71
	Estacionamentos periféricos	Implantação de estacionamentos junto ao sistema de trilhos previsto na rede proposta	40 locais com aproximadamente 26.300 vagas	91	24	17	21	29
Total				329	99	58	72	100

Fonte: SMT

d. Estacionamentos públicos

Apesar dos esforços do Poder Público, o número de veículos em São Paulo cresce de forma desordenada, agravando o congestionamento nas principais vias.

Existe uma significativa demanda por vagas que não é totalmente atendida com os instrumentos atualmente utilizados, como o estacionamento rotativo em vias públicas e a aplicação de medidas técnicas e legais para racionalizar o uso e ocupação do solo.

Segundo dados da Pesquisa Origem e Destino - POD 2007, as vagas em vias públicas atendem cerca de 40% (quarenta por cento) da demanda total de estacionamentos, num total de aproximadamente 2,5 (dois e meio) milhões de viagens de automóveis com destino não residencial realizadas diariamente no Município.

Esta constatação atesta a relevância da função dos estacionamentos – tanto na via pública, quanto fora dela – para o funcionamento da cidade. Abaixo, algumas

constatações da POD 2007:

- Metade dos deslocamentos de pessoas é realizada por automóveis, sendo que tais deslocamentos necessitam de estacionamento junto ao local de destino. Desses deslocamentos por autos 50% (cinquenta por cento) têm destino em local que não é a residência de seu usuário, predominantemente junto a locais de trabalho, instituições de ensino, compras, atendimento de saúde e outros que, em geral, se concentram em determinados polos da cidade;
- O tempo de permanência de automóveis em locais de estacionamento fora da residência do usuário supera o tempo em que o mesmo se encontra em deslocamento;
- Embora a disponibilidade de locais de estacionamento na via pública atenda aos interesses das atividades situadas em seu entorno, restringe a capacidade de fluxo da via, prejudicando a fluidez do tráfego local, gerando o que costuma ser denominado trânsito parasita;
- A localização dos acessos e saídas do estacionamento fora da via pode gerar um desvio de percurso, o que aumenta o tempo de permanência na via;
- A falta de locais adequados para o estacionamento com finalidades específicas gera permanência irregular de veículos na via, particularmente notória junto a estabelecimentos que não dispõem de locais próprios para carga / descarga de mercadorias e valores, escolas, restaurantes, bares, entre outros;
- Inadequações de localização e funcionamento de estacionamentos na via pública ou fora dela podem gerar interferências nos fluxos de pedestres e veículos pelas manobras de entrada e saída de automóveis.

Dante destes fatos, vale ressaltar as iniciativas em regiões de tráfego intenso de grandes cidades de países desenvolvidos, como França, Espanha, Inglaterra, entre outros, para mitigar o problema da escassez de vagas. A experiência mostrou que a construção de estacionamentos subterrâneos sob praças, parques, avenidas e edificações públicas evitariam não apenas a asfixia dos bairros de negócios e de comércio, mas também o declínio econômico de regiões centrais.

Os aspectos acima indicam que o efetivo planejamento, implementação e operação de estacionamentos (em garagens subterrâneas) nas diversas regiões do Município de São Paulo poderão ter impacto relevante na melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade, bem como ser um dos fatores de atingimento dos objetivos econômicos da região.

3. Características da região central

a. Região alvo da implantação dos estacionamentos

A área central da cidade de São Paulo possui uma estrutura viária diversa das demais regiões do Município, apresentando vias estreitas e acessos únicos a determinadas regiões. Além disso, as edificações existentes foram erguidas numa época diferente, na qual a necessidade constante de deslocamentos de longa distância e a preferência do uso do automóvel não era uma realidade diária da população, como vemos hoje.

Por estas razões, a região central da cidade de São Paulo é alvo constante de iniciativas visando à melhoria das condições de mobilidade e fluidez. Essas iniciativas, entretanto, não foram suficientes para eliminar a demanda reprimida por vagas de estacionamento, concentrada principalmente junto às áreas voltadas à prestação de serviços e comércio e em locais simbólicos tais como Praça da Sé, Teatro Municipal e região da Av. 25 de Março.

Além disso, nessa região, devido às características das vias, a melhoria nas condições de acesso para a maior fluidez do tráfego, necessariamente passa pelo restabelecimento da função principal das vias para propiciar os deslocamentos em detrimento ao estacionamento de veículos ao longo de seu traçado.

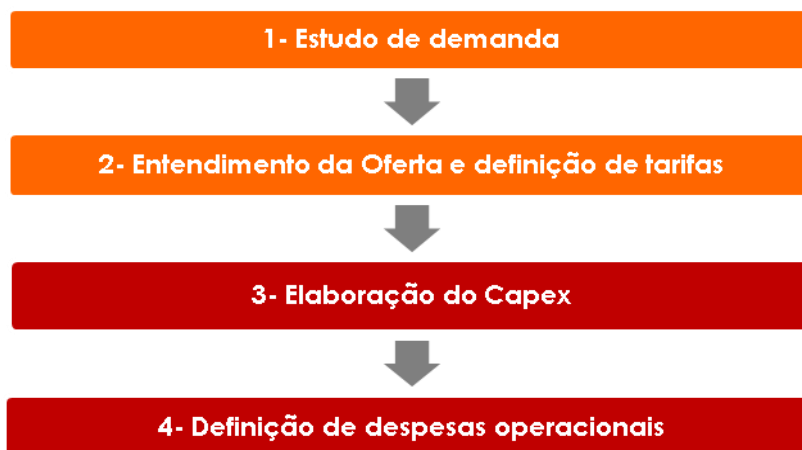
Neste contexto, foram selecionadas 3 (três) áreas para a implementação de estacionamentos subterrâneos, cujas localizações de referência podem ser observadas no mapa a seguir:



Figura 3: Mapa da região

4. Metodologia de trabalho

A construção deste PLANO DE NEGÓCIO DE REFERÊNCIA seguiu o fluxo de atividades apresentado a seguir, cujos resultados e detalhamentos podem ser observados em outros anexos deste Edital, conforme mencionado na explicação de cada etapa:



A etapa 1 - Estudo de demanda buscou a identificação dos clientes potenciais para os estacionamentos, considerando pessoas físicas que fazem uso de veículo para se deslocarem até a região, e conseqüentemente, necessitam de estacionamento. O resultado desta pesquisa pode ser conferido no ANEXO 3.5.a – Documentos técnicos de Oferta, Demanda, Tarifa e Receita deste Edital.

A etapa 2 - Entendimento de oferta e definição de tarifas consistiu na análise dos concorrentes localizados em um raio de cerca de 300 (trezentos) metros dos estacionamentos, através da realização de pesquisa de mercado para a definição das modalidades de tarifas praticadas e entendimento daquela mais indicada a cada estacionamento, dada as condições de arquitetura e necessidades operacionais. O resultado desta pesquisa pode ser conferido no ANEXO 3.5.a – Documentos técnicos de Oferta, Demanda, Tarifa e Receita deste Edital.

A etapa 3 - Elaboração do Capex, sigla da expressão em inglês *Capital Expenditure* (em português, despesas de capital ou investimento em bens de capital), designa o montante de investimentos realizados em equipamentos e instalações para a prestação

de um serviço ou para funcionamento do negócio.

A elaboração dos valores a serem investidos na implementação dos estacionamentos levou em conta as características do subsolo – verificadas por sondagens -, eventuais desvios de interferências, e o uso de técnicas de construção e materiais mais apropriados, segundo as características dos empreendimentos. Maiores detalhes do resultado deste estudo podem ser verificados no ANEXO 3.5.d - CAPEX e OPEX deste Edital.

A etapa 4 - Definição das despesas operacionais buscou identificar as necessidades operacionais para a operação de cada estacionamento e avaliar os custos relativos. Este estudo também foi baseado em boas práticas de operação de estacionamentos. O resultado deste estudo pode ser conferido no ANEXO 3.5.d - CAPEX e OPEX deste Edital.

5. Plano de negócios

a. Premissas gerais e conceitos adotados

Receita

Tendo como base os direcionamentos dados pelo PODER CONCEDENTE, foram consideradas 2 (duas) naturezas de receitas: Estacionamento (operacional) e Exploração Comercial (acessórias).

Para a composição destas receitas as premissas utilizadas foram as seguintes:

- A receita operacional é relativa à cobrança de tarifa de estacionamento. Foram consideradas duas modalidades, avulsa e mensalista. Para a valoração de ambas, foram considerados os valores médios das tarifas dos estacionamentos existentes na área de influência. A CONCESSIONÁRIA, por sua vez, terá a opção de escolher como trabalhará a combinação das modalidades (avulsos e/ou mensais), considerando as regras tarifárias fixadas no contrato de concessão.
- As receitas acessórias, consideradas como referência, foram provenientes do aluguel de espaços (por exemplo, quiosques), exploração publicitária e venda de mercadorias. Na modelagem estas receitas não superaram o valor de 2% (dois por cento) da receita operacional bruta, valor este calculado com base em estudos de mercado para outros estacionamentos e também através de demonstrativos financeiros de estações de metrô. Ressalta-se que a exploração das receitas acessórias deverá seguir as regras estipuladas no Contrato de concessão.
- As projeções foram realizadas em moeda constante, ou seja, com a eliminação dos efeitos inflacionários;
- Foi considerado um incremento real na tarifa de 3% (três por cento) ao ano nos primeiros 5 (cinco) anos de contrato;
- Entendem-se como receita bruta as receitas livres da incidência de tributos, tais como: Programa de Integração Social – PIS; Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS; Imposto Sobre Serviços – ISS;
- Não foi considerada a percepção de receita referente ao bicicletário;

- Para o cálculo da receita de mensalistas, foi considerado que o volume médio diário atendido pelo estacionamento na categoria "mensal" representa 75% do total de usuários pertencentes a este grupo
- Para motocicletas, a demanda considerada corresponde a 5% (cinco por cento) da demanda de veículos na modalidade avulso;

Operação

A operação dos estacionamentos deverá seguir os direcionamentos relacionados nos documentos Anexo 2.1 - Caderno de Encargos e Anexo 3.7 - Sistema de mensuração de desempenho deste Edital.

Como destaque da operação dos estacionamentos foi considerado para efeito de modelagem:

- A recepção e orientação para o estacionamento e guarda de veículos, pelo sistema de "autosserviço" (onde o usuário estaciona e leva as chaves);
- A administração das operações das garagens, a partir de equipamentos e sistema automatizado de controle de acesso, cobrança e arrecadação que permita a melhor fiscalização e controle pelo Poder Público.

Financiamento

A CONCESSIONÁRIA poderá obter financiamento junto à entidade de sua preferência. Como referência, somente para fins de modelagem e análise do cenário alavancado, foi considerada a possibilidade de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES..

Foi considerado que o início do pagamento do principal será no ano em que a operação será iniciada, que nesse modelo se refere ao ano 3.

Ressalta-se que cada instituição possui seu produto e diferentes linhas de financiamento, que seguem condições e mecanismos específicos. Por sua vez, estas linhas se destinam a beneficiários, setores e empreendimentos característicos, e podem trazer regras adicionais, mais adequadas aos objetivos da CONCESSIONÁRIA.

Seguros

A análise dos riscos e o seu gerenciamento, com repasse da CONCESSIONÁRIA à seguradora do que não se deseja assumir, levou em conta as modalidades e coberturas de seguro a serem contratadas. A seguir, encontram-se os riscos comumente transferíveis à seguradora, segundo as principais fases da concessão:

Fase de execução da obra e de instalação e montagem de equipamentos

- Seguro de Riscos de Engenharia – Obras Civas em Construção, Instalação e Montagem, inclusive testes;
- Seguro de Responsabilidade Civil Geral e Cruzada (RCGC), incluídos os danos causados por fundações, escavações e serviços correlatos, cobrindo danos materiais e corporais a terceiros e danos corporais causados entre empreiteiros, subempreiteiros e representantes do contratante da obra.

Fase de Operação do Estacionamento, após a entrega da obra, da instalação, montagem e testes de equipamentos

- Seguro de Riscos Nomeados, considerando-se o nível de Valor em Risco apontado, é o Ramo ou Produto de Seguro indicado para os Danos Materiais ao empreendimento em sua fase operacional.
- Seguro de Responsabilidade Civil Geral (RCG), cujo objetivo é reembolsar o Segurado, até o limite máximo da importância segurada estipulada na apólice, das quantias pelas quais vier a ser responsável civilmente, relativas a reparações por danos involuntários, materiais ou corporais, causados a terceiros, ocorridos durante a vigência da apólice.
- Seguro de Lucros Cessantes: para cobertura dos prejuízos relativos à perda de receita, decorrentes de eventos cobertos nos seguros contratados de danos materiais, compreendendo consequências Financeiras da Interrupção da Exploração da Concessão.

O período indenitário para diversas empresas é, em geral, contratado entre 03 (três) a 12 (doze) meses, dependendo da situação em que pode se deparar o segurado para essa retomada. No caso da modelagem, foi considerado um período indenitário de

12 (doze) meses, observados valores mínimos de cobertura para cada estacionamento.

Fase Pós-Operacional

- Seguro de Garantia de perfeito funcionamento: Está prevista a contratação de um seguro de garantia de perfeito funcionamento para cobertura dos 24 meses após o advento do termo da concessão para a cobertura do acervo de bens reversíveis dos 3 estacionamentos com limite de indenização de, no mínimo, R\$12.000.000,00 (doze milhões de reais).

Vale ressaltar que os custos modelados para os seguros são estimados e teriam que ser aprofundados mediante as opções de cobertura e limites de importância segurada desejados pela CONCESSIONÁRIA. De qualquer forma, estes respeitaram as condições transcritas no CONTRATO DE CONCESSÃO.

Garantias

Para essa modelagem econômico-financeira, foi considerada a Garantia de execução do objeto contratual de 5% (cinco por cento) do valor do contrato para a fase pré-operacional e de 1% (um por cento) do valor do contrato para a fase de operação

Garantias atreladas ao financiamento

Carta-fiança: Foi admitida a possibilidade de utilização de fiança bancária para a garantia do financiamento considerado neste PLANO DE NEGÓCIO DE REFERÊNCIA. Esta, por sua vez, deverá ser contratada pela Concessionária perante Instituição Financeira autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil.

Amortização

O período de amortização considerado para obras civis realizadas nos estacionamentos, assim como outros gastos pré-operacionais, corresponde a 28 (vinte e oito) anos, ou seja, corresponde ao prazo da CONCESSÃO descontado do período de obra previsto, qual seja, 24 (vinte e quatro) meses.

Tributação

O contribuinte tem o direito de escolher, observados os requisitos contidos na legislação aplicável, entre dois tipos de tributação do lucro: com base no lucro presumido ou no lucro real. Essas duas modalidades foram consideradas nesta análise.

O desenvolvimento dos estudos necessários para complementar o PLANO DE NEGÓCIO DE REFERÊNCIA visa a auxiliar o diagnóstico de viabilidade técnica e econômica dos empreendimentos, a partir das premissas existentes.

Tabela 2: Resumo das premissas de tributação e financiamento

Tributos sobre receita	
PIS ¹	1,65%
COFINS ¹	7,6%
ISS	5,0%
Tributos sobre lucro	
IRPJ	15-25%
CSLL	9%
Financiamento	
Alavancagem (base BNDES)	60%
Taxa juros real	4,50%
Carência do principal	6 meses ³
Tempo de amortização	10 anos

¹Foi considerada a possibilidade de não cumulatividade dos tributos em caso de opção pelo lucro real.

²Foi considerada a opção de o concessionário optar pelo lucro real ou presumido, conforme melhor resultado econômico-financeiro

³A carência do principal foi considerada do início do financiamento até 6 meses após o início da operação.

Despesas

- Custos de capital – investimento: as despesas de investimento foram divididas em duas partes. A primeira parte refere-se aos custos diretos (CAPEX), que incluem as instalações, a pavimentação, o movimento de terra, os serviços preliminares, os serviços complementares (guaritas, sinalização, comunicação visual e paisagismo), assim como os equipamentos para operação. A segunda parte refere-se ao quadro com as despesas pré-operacionais, que incluem os serviços técnicos - topografia, sondagem, projetos básicos e executivos-, as despesas indiretas - canteiro, segurança, administração da obra, desvio de tráfego e os tributos.
- Os custos de capital foram estimados com preços unitários de janeiro de 2011. Maiores detalhes sobre esses custos podem ser observados no ANEXO 10.1 - CAPEX e OPEX deste Edital.
- As despesas operacionais foram segmentadas em custo com pessoal, encargos sociais e benefícios, energia elétrica, água e limpeza, uniformes, custos administrativos, manutenção dos equipamentos e outros.
- As despesas operacionais foram estimadas com valores de referência de 2011. Maiores detalhes sobre essas despesas podem ser observados no ANEXO 10.1 – CAPEX

e OPEX deste Edital.

Observações:

- A manutenção de equipamentos será aplicável a partir do 13º (décimo terceiro) mês da aquisição dos mesmos.
- Foi considerado no cálculo dos salários o aumento acordado para o ano de 2011, cuja data base é setembro de cada ano.
- Os itens como energia elétrica, água, limpeza, despesas operacionais e administrativas foram estimados.
- Foi considerada a não incidência do IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano durante a concessão.

6. Empreendimento 1: Mercado Municipal

a. Características do empreendimento (E1)

O empreendimento Estacionamento Mercado Municipal está localizado ao lado do Mercado Municipal de São Paulo, sob a Avenida Mercúrio, conforme figura indicativa vista a seguir.

Segundo o projeto funcional de referência anexo a este Edital, o estacionamento subterrâneo será desenvolvido para poder abrigar 555 (quinhentas e cinquenta e cinco) vagas de veículos, 135 (cento e trinta e cinco) de motos e 69 (sessenta e nove) de bicicletas, distribuídas em 3 (três) pavimentos. Conforme mencionado no Anexo ao Edital 3.1 - Termo de Referência, o número de veículos poderá variar entre 90% (noventa por cento) e 140% (cento e quarenta por cento) do total de vagas descritas anteriormente. É de se frisar também que as vagas para motocicletas e bicicletas propostas nos projetos da CONCESSIONÁRIA deverão atender ao limite mínimo de 10% (dez por cento) das vagas de veículos para cada um desses modais.

O detalhamento da variação do número de veículos pode ser encontrado no ANEXO ao Edital 3.1 - Termo de Referência.



Figura 4: Localização do estacionamento "Mercado Municipal"

b. Modelagem econômico-financeira

O estudo econômico-financeiro apresentado busca simular a operação do estacionamento, considerando seus principais aspectos para fins de planejamento financeiro de curto e de longo prazo, a fim de avaliar de forma preliminar, a atratividade do empreendimento.

b1) Cálculo da receita

O cálculo do resultado operacional bruto tem como base a soma das receitas brutas provenientes do estacionamento de veículos (receitas operacionais) adicionadas às receitas assessórias, neste caso, limitadas à exploração do espaço com publicidade e quiosques (comércio e serviços).

Considerações para o cálculo da receita:

- Atratividade do estacionamento referência decorre de sua localização privilegiada ao lado do Mercado Municipal, do fácil acesso para os usuários e do padrão de serviço exigido nos termos do Anexo 2.1 - Caderno de Encargos e Anexo 3.7 - Sistema de Mensuração de Desempenho.
- A definição dos locais de acesso está atrelada à captura do fluxo de veículos observados na Avenida Mercúrio e na Avenida do Estado.

Consideradas estas premissas, o cálculo da receita foi desenvolvido a partir das seguintes análises: permanência média verificada, preço médio calculado (avulso e mensal), e volume diário atendido para veículos (avulso e mensal) e motos.

Permanência média verificada

Para auxiliar na determinação do preço médio, o estudo revelou a permanência média de cerca de 3 (três) horas para tarifas avulsas, considerando-se a área de influência do estacionamento.

A permanência média para motocicletas foi considerada a mesma da modalidade de preço avulso para automóveis.

Preço médio calculado (avulso e mensal)

Para a permanência verificada, de cerca de três horas, foi adotado o preço médio relacionado e verificado no ANEXO 3.5.a - Documentos Técnicos de Oferta, Demanda, Receita e Tarifa transcrito a seguir, em função das condições locais da área de influência do estacionamento.

Tabela 3: Preço médio calculado para o 1º ano de concessão

Veículo	Avulso / 3hs		Mensal	
Automóvel	R\$	46,30	R\$	360,00

Fonte: Pesquisa TTC

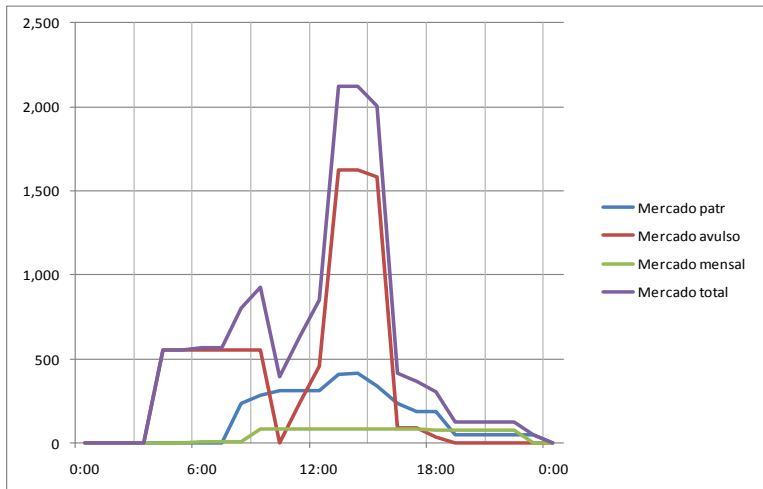
Para este estabelecimento o preço médio considerado para as motocicletas, no período de 3 (três) horas, foi de R\$10,00 (dez reais), não se computando preço para aquelas na modalidade mensal.

Volume médio diário

A análise da demanda de utilização de estacionamentos localizados na área de influência, melhor detalhada no ANEXO 3.5.a - Documentos Técnicos de Oferta, Demanda, Tarifa e Receita, resultou no volume diário médio atendido. Tal valor, por sua vez, teve como base as seguintes premissas:

- A demanda projetada por estacionamento, segundo as modalidades de cobrança anteriormente apresentadas neste documento;
- A distribuição horária da ocupação na área de influência conforme estudos técnicos baseada na POD 2007, exemplificada conforme figura abaixo:

Gráfico 1: Distribuição horária da ocupação (2007) no “Mercado Municipal”



Fonte: Pesquisa OD 2007, Análise TTC

O estudo de oferta de estacionamentos, melhor detalhada no Anexo 3.5.a - Documentos Técnicos de Oferta, Demanda, Tarifa e Receita, teve como base a observação da oferta atual e condições de ocupação e uso do solo.

Observações:

- Por meio de levantamento em campo, determinou-se a oferta atual de estacionamentos, registrando-se a identificação, localização, modalidades de cobrança, principais atributos, quantidade de vagas e preços praticados em 37 (trinta e sete) estacionamentos privados de uso do público existentes na área de influência;
- Considerou-se uma operação de 330 (trezentos e trinta) dias úteis equivalentes ao ano;
- A oferta considerada no estudo tem por base observações atuais, realizadas em 2011. Não foram consideradas eventuais intervenções futuras na área de influência que porventura possam ser realizadas pela PMSP, Governo do Estado de SP, particulares, dentre outros.

Face ao exposto, nos estudos de demanda e oferta, a média diária de veículos calculada para o estacionamento referência é de 777 (setecentos e setenta e sete) automóveis para a modalidade de preço avulso e 28 (vinte e oito) automóveis para a modalidade de preço mensal.

Na tabela apresentada a seguir, pode-se observar a projeção estimada de receita do projeto de referência, no 3º (terceiro) e 6º (sexto) ano de concessão:

Lançamentos		Ano 3		Ano 6
Receita Operacional Bruta Anual	R\$	12.894.082	R\$	14.077.823
Receita Acessória Anual	R\$	100.080	R\$	100.080
Receita Total Anual (Operacional e Acessória)	R\$	12.994.162	R\$	14.177.903
= Receita Operacional Líquida	R\$	11.875.171	R\$	12.956.518

Tabela
4:
Projeç
ão da
receit

a do estacionamento "Mercado Municipal"

–

Fonte: Análise PwC

b2) Cálculo das despesas

Custos de capital - investimento

As despesas de investimento foram divididas em duas partes.

A primeira parte refere-se aos custos diretos (CAPEX), no total de aproximadamente R\$51,5 (cinquenta e um e meio) milhões, que incluem as instalações, a pavimentação, o movimento de terra, os serviços preliminares, os serviços complementares (guaritas, sinalização, comunicação visual e paisagismo), assim como os equipamentos para operação.

A segunda parte refere-se ao quadro com as despesas pré-operacionais, estimadas em R\$ 8,4 (oito inteiros e quatro décimos) milhões que incluem os serviços técnicos (topografia, sondagem, projetos básicos e executivos), as despesas indiretas (canteiro, segurança, administração da obra e desvio de tráfego) e os tributos incidentes.

Para o item de seguros, foram consideradas as seguintes modalidades, cujas coberturas mínimas estão detalhadas no Contrato de Concessão anexo a este Edital: Risco de engenharia para obras civis (*all risks*) e Responsabilidade Civil Geral (RCG). Para estas modalidades tem-se o gasto total anual estimado em R\$ 315 mil (trezentos e quinze mil reais), já considerada a alíquota de 7,38 % (sete inteiros e trinta e oito décimos por cento) do Imposto sobre Operações de Seguro IOF.

Os custos de capital foram estimados com preços unitários de janeiro de 2011. Maiores detalhes sobre esses custos podem ser observados no ANEXO 3.5.d - CAPEX e OPEX deste Edital.

Despesas operacionais

As despesas operacionais foram segmentadas em custo com pessoal, encargos sociais e benefícios, energia elétrica, água e limpeza, uniformes, custos administrativos, manutenção dos equipamentos e outros.

As despesas operacionais foram estimadas com valores de referência de 2011. Maiores detalhes sobre essas despesas podem ser observados no ANEXO 3.5.d – CAPEX e OPEX deste Edital.

Para o item de seguros, foram consideradas as seguintes modalidades e respectivas coberturas mínimas: Responsabilidade Civil - Guarda de Veículos de Terceiros; Responsabilidade Civil - Estabelecimento Comercial; Responsabilidade Civil – Empregador; Riscos nomeados; e Lucros cessantes. Para estas coberturas, tem-se o valor total anual estimado de prêmio R\$ 116 mil (cento e dezesseis mil reais), já considerada a alíquota de 7,38 % (sete inteiros e trinta e oito décimos por cento) do Imposto sobre Operações de Seguro IOF.

Como seguro de garantia de perfeito funcionamento, foi considerado o valor de R\$ 28 mil (vinte e oito mil reais) por ano, já considerada a alíquota de 7,38 % (sete inteiros e trinta e oito décimos por cento) do Imposto sobre Operações de Seguro – IOF.

7. Empreendimento 2: Praça Fernando Costa

a. Características do empreendimento (E2):

O empreendimento Estacionamento Praça Fernando Costa está localizado entre o Pátio do Colégio e o Parque Dom Pedro, conforme figura indicativa a seguir. O empreendimento abrangerá praticamente todo o subsolo da praça, com exceção do trecho onde a concentração de árvores no nível térreo é alta.

Segundo o projeto de referência 2011, o estacionamento subterrâneo será desenvolvido para poder abrigar 495 (quatrocentas e noventa e cinco) vagas de veículos, 84 (oitenta e quatro) de motos e 50 (cinquenta) de bicicletas, distribuídas em 3 (três) pavimentos. Conforme mencionado no anexo 3.1 do Edital – Termo de Referência, o número de veículos poderá variar entre 90% (noventa por cento) e 140% (cento e quarenta por cento) do total de vagas descritas anteriormente. As vagas para motocicletas e bicicletas propostas nos projetos da CONCESSIONÁRIA deverão atender ao limite mínimo de 10% (dez por cento) das vagas de veículos para cada um desses modais.

O detalhamento da variação do número de vagas pode ser encontrado no ANEXO 3.1 - Termo de Referência.



Figura 5: Mapa da localização do estacionamento "Praça Fernando Costa"

b. Modelagem econômico-financeira

O estudo econômico-financeiro apresentado busca simular a operação do estacionamento considerando seus principais aspectos para fins de planejamento financeiro de curto e de longo prazo, a fim de avaliar de forma preliminar a atratividade do empreendimento.

b1) Cálculo da receita

O cálculo do resultado operacional bruto tem como base a soma das receitas brutas provenientes do estacionamento de veículos (receitas operacionais) adicionadas às receitas assessórias complementares, neste caso, referencialmente limitadas ao espaço para publicidade e quiosques (comércio e serviços).

Considerações para o cálculo da receita:

- A atratividade do estacionamento referência decorre de sua localização privilegiada, contígua ao Parque Dom Pedro e à região da 25 de março, além do fácil acesso para os usuários e do padrão de serviço exigido, nos termos do Plano de Gestão da Política do Estacionamento.
- A definição dos locais de acesso está atrelada à captura do fluxo de veículos observados na Av. 25 de março e Rua Dr. Bitencourt Rodrigues.

Consideradas estas premissas, o cálculo da receita foi desenvolvido a partir das seguintes análises: permanência média verificada, preço médio calculado (mensal e avulso), bem como o volume diário atendido, para veículos (mensal e avulso) e motos.

Permanência média verificada

Para auxiliar na determinação do preço médio, o estudo revelou que a permanência média é de cerca de 4 (quatro) horas para tarifas avulsas, considerando-se a área de

influência do estacionamento.

A permanência média para motocicletas foi considerada a mesma da modalidade de preço avulso para automóveis.

Preço médio calculado

Para a permanência verificada de cerca de 4 (quatro) horas, cabe a observação da admissão de preço médio relacionado e verificado no ANEXO 3.5.a - Documentos Técnicos de Oferta, Demanda, Tarifa e Receita em função das condições locais da área de influência do estacionamento.

Tabela 5: Preço médio calculado para o 1º ano de concessão

Veículo	Avulso 4hs	Mensal
Automóvel	R\$ 31,20	R\$ 372,46

Fonte: Pesquisa TTC

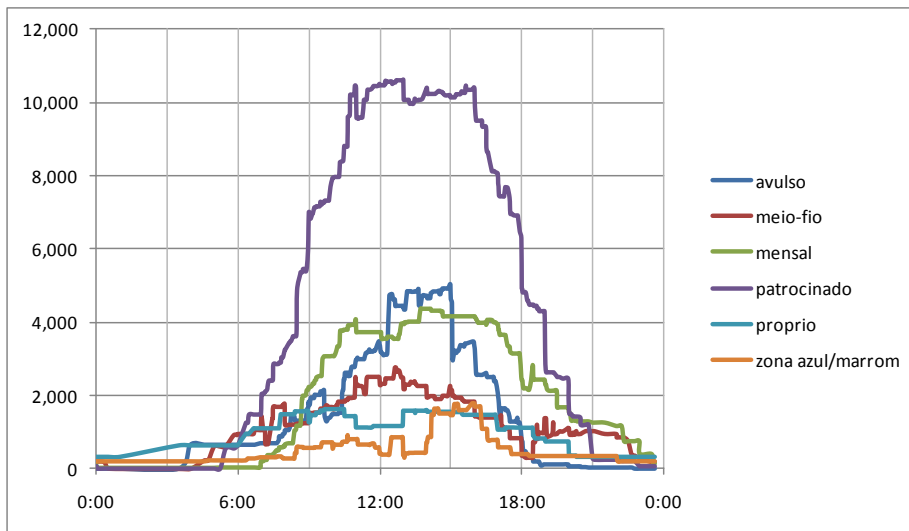
Para este estabelecimento o preço médio considerado para as motocicletas, no período de 4 (quatro) horas, foi de R\$10,00 (dez reais), não sendo computado preço para motocicletas na modalidade mensal.

Volume médio diário

A análise da demanda de utilização dos estacionamentos, melhor detalhada no ANEXO 3.5.a – Documentos Técnicos de Oferta, Demanda, Tarifa e Receita, resultou no volume diário médio de referência. Tal valor, por sua vez, teve como base os seguintes cálculos:

- Demanda projetada por estacionamento segundo as modalidades de cobrança anteriormente apresentadas neste documento;
- Distribuição horária da ocupação na área de influência conforme estudos técnicos baseado na POD 2007, exemplificada conforme figura abaixo:

Gráfico 2: Distribuição horária da ocupação (2007) na "Praça Fernando Costa"



Fonte: Pesquisa OD 2007, Análise TTC

O estudo de oferta de estacionamentos, melhor detalhada no Anexo 3.5.a - Documentos Técnicos de Oferta, Demanda, Tarifa e Receita, teve como base a observação da oferta atual e condições de ocupação e uso do solo.

Observações:

- Por meio de levantamento em campo, determinou-se a oferta atual de estacionamentos, registrando-se a identificação, localização, modalidades de cobrança, principais atributos, quantidade de vagas e preços de 18 (dezoito) estacionamentos privados de uso do público em geral existentes na área de influência;
- A operação de 300 (trezentos) dias úteis equivalentes ao ano;
- A oferta considerada no estudo tem por base observações atuais, realizadas em 2011. Não foram consideradas eventuais intervenções futuras que porventura possam ser realizadas pela PMSP, Governo do Estado de São Paulo, dentre outros, na área de influência.

Face ao exposto, nos estudos de demanda e oferta, a média diária de veículos calculada para o estacionamento referência é de 406 (quatrocentos e seis) automóveis para a modalidade de preço avulso e 262 (duzentos e sessenta e dois) automóveis para a modalidade de preço mensal.

Na tabela apresentada a seguir, pode-se observar a projeção estimada de receita do projeto referência, do 3º (terceiro) e no 6º (sexto) ano de concessão:

Lançamentos	Ano 3		Ano 6	
Receita Operacional Bruta Anual	R\$	5.748.928	R\$	6.276.362
Receita Acessória Anual	R\$	134.244	R\$	134.244
Receita Total Anual (Operacional e Acessória)	R\$	5.883.172	R\$	6.410.606
= Receita Operacional Líquida	R\$	5.380.990	R\$	5.862.801

Tabela
6:
Projeç
ão da
receit

a do estacionamento "Praça Fernando Costa"

—
Fonte: Análise PwC

b2) Cálculo das despesas

Custos de capital - investimento

As despesas de investimento foram divididas em duas partes.

A primeira parte refere-se aos custos diretos (CAPEX), num total de aproximadamente R\$45,1 (quarenta e cinco inteiros e um décimo) milhões, que incluem as instalações, a pavimentação, o movimento de terra, os serviços preliminares, os serviços complementares (guaritas, sinalização, comunicação visual e paisagismo), assim como os equipamentos para operação.

A segunda parte refere-se ao quadro com as despesas pré-operacionais, estimadas em R\$ 8,2 (oito inteiros e dois décimos) milhões, que incluem os serviços técnicos - topografia, sondagem, projetos básicos e executivos; as despesas indiretas - canteiro, segurança, administração da obra e desvio de tráfego, além dos tributos.

Para o item de seguros, foram consideradas as seguintes modalidades (os valores mínimos de cobertura estão especificados no Contrato de Concessão): Risco de engenharia para obras civis (all risks) e Responsabilidade Civil Geral (RCG). Para estas modalidades tem-se o gasto total anual estimado em R\$ 159 mil (cento e cinquenta e nove mil reais), já considerada a alíquota de 7,38% do Imposto sobre Operações de Seguro IOF.

Os custos de capital - investimentos foram estimados com preços unitários de janeiro de

2011. Maiores detalhes sobre esses custos podem ser observados no ANEXO 3.5.d - CAPEX e OPEX deste Edital.

Despesas operacionais

As despesas operacionais foram segmentadas em custo com pessoal, encargos sociais e benefícios, energia elétrica, água e limpeza, uniformes, custos administrativos, manutenção dos equipamentos e outros.

As despesas operacionais foram estimadas com valores de referência de 2011. Maiores detalhes sobre essas despesas podem ser observados no ANEXO 3.5.d - CAPEX e OPEX deste Edital.

Para o item de seguros, foram consideradas as seguintes coberturas mínimas: Responsabilidade Civil - Guarda de Veículos de Terceiros; Responsabilidade Civil - Estabelecimento Comercial; Responsabilidade Civil – Empregador, Riscos nomeados e Lucros cessantes. Para estas coberturas tem-se o valor total anual estimado de prêmio em R\$ 106 mil (cento e seis mil reais), já considerada a alíquota de 7,38% do Imposto sobre Operações de Seguro IOF.

Como seguro de garantia de perfeito funcionamento, foi considerado o valor de R\$ 24 mil (vinte e quatro mil reais) por ano, já considerada a alíquota de 7,38% do Imposto sobre Operações de Seguro – IOF

8. Empreendimento 3: Praça Roosevelt

a. Características do empreendimento (E3)

O empreendimento Estacionamento Praça Roosevelt está localizado entre a Rua Martins Fontes e a Rua da Consolação, conforme figura indicativa a seguir.

Segundo o projeto de referência 2011, o estacionamento subterrâneo passa por uma reforma estrutural realizada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras de São Paulo e poderá abrigar 329 (trezentas e vinte e nove) vagas de veículos, 94 (noventa e quatro) de motos e 43 (quarenta e três) de bicicletas, distribuídas em seus 2 (dois) pavimentos. Conforme mencionado no anexo 3.1 do Edital – Termo de Referência, o número de veículos poderá variar entre 90% (noventa por cento) e 140% (cento e quarenta por cento) do total de vagas descritas anteriormente. As vagas para motocicletas e bicicletas propostas nos projetos da CONCESSIONÁRIA deverão atender ao limite mínimo de 10% (dez por cento) das vagas de veículos para cada um desses modais.

O detalhamento da variação do número de vagas pode ser encontrado no ANEXO 3.5.b - Projeto de Referência.

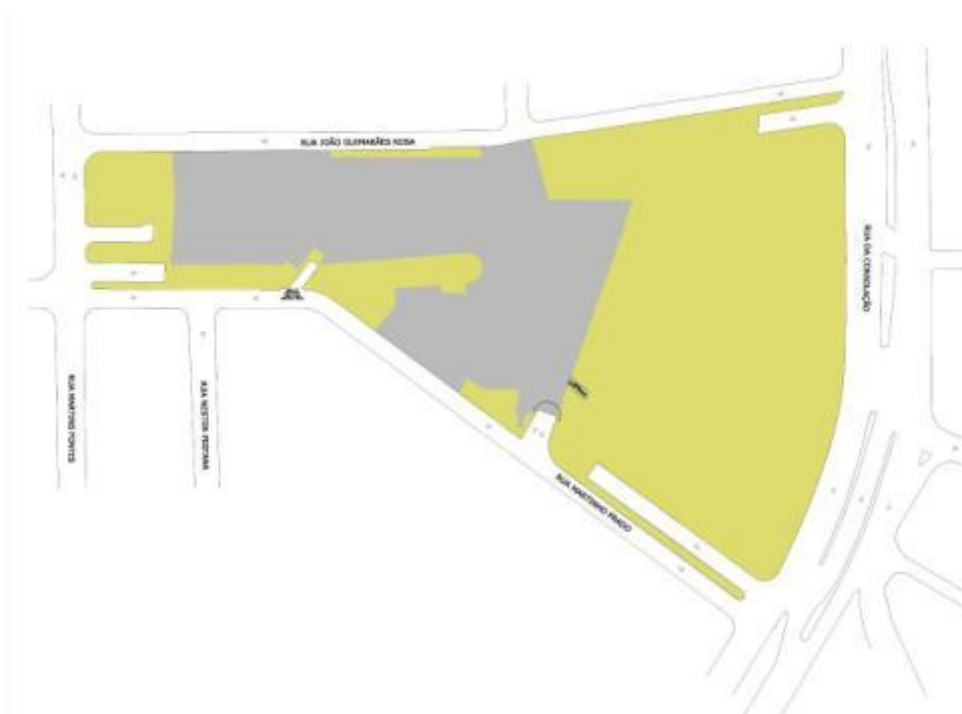


Figura 6: Mapa do estacionamento da "Praça Roosevelt"

b. Modelagem econômico-financeira

O estudo econômico-financeiro apresentado busca simular a operação do estacionamento considerando seus principais aspectos para fins de planejamento financeiro de curto e de longo prazo, a fim de avaliar de forma preliminar a atratividade do empreendimento.

b1) Cálculo da receita

O cálculo do resultado operacional bruto tem como base a soma das receitas brutas provenientes do estacionamento de veículos (receitas operacionais) adicionadas às receitas assessórias complementares, neste caso, referencialmente limitadas ao espaço para publicidade e quiosques (comércio e serviços).

Considerações para o cálculo da receita:

- Manutenção dos acessos e captura do fluxo de veículos (mensal e avulso) observados na Rua da Consolação e Rua Martins Fontes.

Consideradas estas premissas, o cálculo da receita foi desenvolvido a partir das seguintes análises: permanência média verificada, preço médio calculado (mensal e avulso), bem como o volume diário atendido, para veículos (mensal e avulso) e motos.

Permanência média verificada

Para auxiliar na determinação do preço médio, o estudo revelou uma permanência média de cerca de 2 (duas) horas para tarifas avulsas, considerando-se a área de influência do estacionamento.

A permanência média das motocicletas foi considerada como sendo a mesma da modalidade de preço avulso para automóveis.

Preço médio calculado

Para a permanência verificada de cerca de 2 (duas) horas, cabe a observação de que houve a admissão do preço médio relacionado e verificado no Anexo 3.5.a -

Documentos Técnicos de Oferta, Demanda, Tarifa e Receita, em função das condições locais da área de influência do estacionamento.

Tabela 7: Preço médio calculado para o 1º ano de concessão

Veículo	Avulso / 2hs	Mensal
Automóvel	R\$ 23,23	R\$ 418,87

Fonte: Pesquisa TTC

Observação:

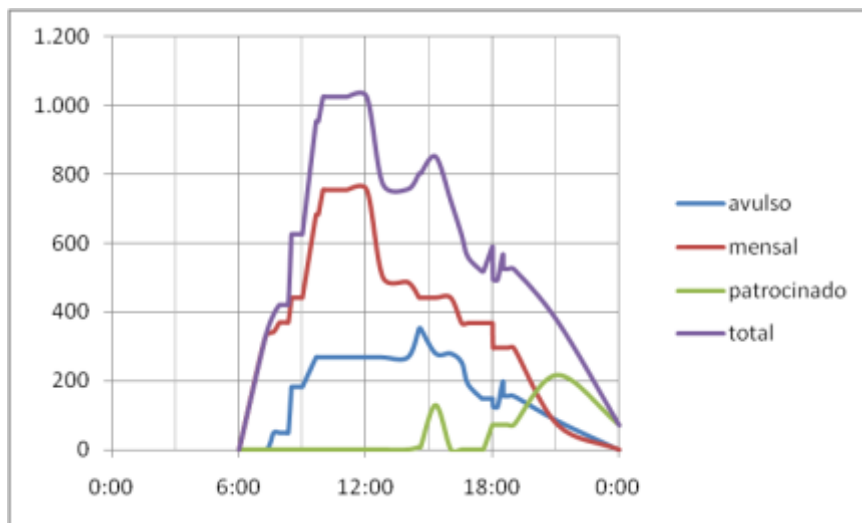
- Para este estabelecimento o preço médio para o período de 2 (duas) horas considerado para motocicletas foi de R\$10,00 (dez reais), não sendo considerado um preço para motocicletas na modalidade mensal.

Volume médio diário

O exame da demanda de utilização dos estacionamentos, melhor detalhada no ANEXO 3.5.a - Oferta, Demanda, Tarifa e Receita, resultou no volume diário médio de referência atendido. Tal valor, por sua vez, teve como base os seguintes cálculos:

- A demanda projetada por estacionamento segundo as modalidades de cobrança anteriormente apresentadas neste documento;
- A distribuição horária da ocupação no entorno da área de influência conforme estudos técnicos baseada na POD 2007, exemplificada conforme figura abaixo:

Gráfico 3: Distribuição horária da ocupação (2007) na “Praça Roosevelt”



Fonte: Pesquisa OD 2007, Análise TTC

O estudo de oferta de estacionamentos, melhor detalhada no Anexo 3.5.a - Oferta, Demanda, Tarifa e Receita, teve como base a observação da oferta atual e condições de ocupação e uso do solo.

Observações:

- Por meio de levantamento em campo, determinou-se a oferta atual de estacionamentos, registrando-se a identificação, localização, modalidades de cobrança, principais atributos, quantidade de vagas e preços de 30 (trinta) estacionamentos privados de uso do público em geral existentes na área de influência;
- A operação de 300 (trezentos) dias úteis por ano;
- A oferta considerada no estudo tem como base observações atuais realizadas em 2011. Não foram consideradas eventuais intervenções futuras que por ventura possam ser realizadas pela PMSP, Governo do Estado de São Paulo, dentre outros, na área de influência.

Face ao exposto, nos estudos de demanda e oferta, a média diária de veículos calculada para o estacionamento referência é de 287 (duzentos e oitenta e sete) automóveis para a modalidade de preço avulso e 178 (cento e setenta e oito) automóveis para a modalidade de preço mensal.

Na tabela apresentada a seguir, pode-se observar a projeção estimada de receita do projeto referência em questão, do 3º (terceiro) e do 6º (sexto) ano de concessão:

Tabela 8: Projeção da receita do estacionamento "Praça Roosevelt"

Lançamentos	Ano 3		Ano 6	
Receita Operacional Bruta Anual	R\$	3.430.551	R\$	3.744.664
Receita Acessória Anual	R\$	70.272	R\$	70.272
Receita Total Anual (Operacional e Acessória)	R\$	3.500.823	R\$	3.814.936
= Receita Operacional Líquida	R\$	3.201.516	R\$	3.488.458

Fonte: Análise PwC

b2) Cálculo das despesas

Custos de capital – investimento

As despesas de investimento referem-se somente aos equipamentos para a operação, os quais foram estimados em aproximadamente R\$ 331 mil (trezentos e trinta e um mil reais).

Os custos de capital foram estimados com preços unitários de janeiro de 2011. Maiores detalhes sobre esses custos podem ser observados na Análise de Viabilidade Técnica.

Despesas operacionais

As despesas operacionais foram segmentadas em custo com pessoal, encargos sociais e benefícios, energia elétrica, água e limpeza, uniformes, custos administrativos, manutenção dos equipamentos e outros.

As despesas operacionais foram estimadas com valores de referência de 2011. Maiores detalhes sobre essas despesas podem ser observados no ANEXO 3.5.d - CAPEX e OPEX deste Edital.

Para o item de seguros, foram consideradas as seguintes coberturas mínimas: Responsabilidade Civil - Guarda de Veículos de Terceiros; Responsabilidade Civil - Estabelecimento Comercial; Responsabilidade Civil – Empregador, Riscos nomeados e

Lucros cessantes. Para estas coberturas tem-se o valor total anual estimado de prêmio em R\$ 80 mil (oitenta mil reais), já considerada a alíquota de 7,38% do Imposto sobre Operações de Seguro IOF.

Como seguro de garantia de perfeito funcionamento, foi considerado o valor de R\$ 0,2 mil (duzentos reais) por ano.

9. Resultado econômico-financeiro de referência

Os capítulos anteriores demonstraram o cenário econômico-financeiro projetado, considerando-se a oferta, demanda, tarifa e receita para cada empreendimento Mercado Municipal, Praça Fernando Costa e Praça Roosevelt. Contudo, o resultado de referência apresentado neste capítulo compreende o conjunto dos empreendimentos, objeto da presente concorrência.

É apresentada abaixo uma síntese das premissas utilizadas para o resultado do estudo econômico-financeiro de referência:

- Conforme mencionado no Edital de Concessão, estão incluídas nos resultados apresentados, as despesas em virtude da realização dos estudos dos 3 (três) projetos pela Estruturadora Brasileira de Projetos - EBP, conforme autorizado pelo artigo 21, da Lei Federal n.º 8.987/95, e nos termos do despacho autorizativo proferido em 15 de Abril de 2011 e do comunicado emitido em 31 de agosto de 2011, ambos pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico e do Trabalho (SEMDET), no valor de R\$ 4 (quatro) milhões.
- A partir da análise financeira das condições de fluxo de caixa da CONCESSIONÁRIA e premissas detalhadas neste PLANO DE NEGÓCIO DE REFERÊNCIA, serão praticados os seguintes valores de outorga:
 - Outorga fixa mínima de R\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de Reais) a ser paga ao Poder Concedente assim que assinado o contrato, sendo que essa variável atuará como critério para escolha da melhor proposta;
 - Outorga mensal variável referência será calculada com base na receita bruta total mensal do conjunto dos 3 (três) empreendimentos através da tabela que consta do contrato de concessão, sendo que a variável mínima será de 5,0% (cinco por cento).

- Com base nas informações operacionais destes empreendimentos, foi considerada para a estruturação tributária a possibilidade de obtenção de benefícios fiscais através de créditos, compensações e depreciação permitidos pela legislação vigente.
- Não foram consideradas as multas e penalidades de inexecução parcial ou total das obrigações estabelecidas no Edital e Contrato de Concessão.
- Embora possam existir, não foram considerados parâmetros relacionados à economia de escala, ou a ganhos de eficiência, em face da operação dos 3 (três) estacionamentos pela mesma Concessionária.
- O Sistema de mensuração de desempenho exigido, conforme Anexo 3.7 - Sistema de mensuração de desempenho foi considerado como cumprido de forma satisfatória ao longo do período de concessão.

A seguir é apresentada a projeção estimada de receita do projeto de referência do 3º (terceiro) e do 6º (sexto) ano de concessão, considerando o resultado final do conjunto dos 3 (três) empreendimentos.

Tabela 9: Projeção da receita dos três empreendimentos em conjunto

Lançamentos	Ano 3		Ano 6	
Receita Operacional Bruta Anual	R\$	22.073.561	R\$	24.098.849
Receita Acessória Anual	R\$	304.596	R\$	304.596
Receita Total Anual (Operacional e Acessória)	R\$	22.378.157	R\$	24.403.445
= Receita Operacional Líquida	R\$	20.457.676	R\$	22.307.777

Fonte: Análise PwC

Tabela 10: Resumo das principais informações utilizadas no modelo econômico-financeiro de referência:

		Mercado Municipal	Fernando Costa	Praça Roosevelt	Total
Número de vagas autos		555	495	329	1379
Número de vagas motos		135	84	94	313
Número de vagas Bicicletas		69	50	43	162

Autos

Volume por dia útil equivalente*		805	668	465
avulso*		777	406	287
mensal*		28	262	178
Valor médio avulso*	R\$	46,30	31,20	23,23
Valor mensal*	R\$	360,00	372,46	418,87
Número de dias úteis equivalente / ano		330	300	300

* dados estimados para o primeiro ano de operação

Motocicletas

Volume por dia útil (avulso)*		39	20	14
Valor médio avulso*	R\$	10	10	10

* dados estimados para o primeiro ano de operação

Receita operacional/ano*	R\$ (milhão)	12,89	5,75	3,43	22,07
Receita acessória/ano*	R\$ (milhão)	0,10	0,13	0,07	0,30

* dados estimados para o primeiro ano de operação

Fase pré-operacional

Capex	R\$(milhão)	51,53	45,13	0,33	96,99
Despesas pré-operacionais + tributos	R\$(milhão)	8,42	8,20	0,17	16,79
Seguros e garantias - fase pré-operacional / ano	R\$(milhão)	0,52	0,25	0,05	0,82

Fls.
do PA nº 2010-0.349.079-0,
(a).....

Fase operacional

Despesas operacionais/ano	R\$(milhão)	1,08	0,89	0,89	2,86
Seguros e garantias - fase operacional/ano	R\$(milhão)	0,16	0,12	0,09	0,37

10. Matriz de riscos

Neste capítulo são apresentados os riscos potenciais mapeados desde a pré-operação até o término do período de concessão dos 3 (três) empreendimentos.

Os riscos foram classificados de acordo com as seguintes categorias: I - riscos do projeto de engenharia, II - riscos de construção, III - riscos de performance, IV - riscos operacionais, V - riscos de demanda, VI - riscos de término antecipado, VII - riscos ambientais, VIII - outros riscos.

I - RISCOS DO PROJETO DE ENGENHARIA

ID	RISCO	DEFINIÇÃO	ALOCAÇÃO	IMPACTO	PROBABILIDADE
1	Cronograma para elaboração do projeto	Dificuldade de atendimento ao cronograma inicial de elaboração do projeto, gerando atraso nas obras, não disponibilização dos serviços e custos adicionais	Privado	Alto	Remota
2	Mudanças a pedido do Concessionário	Mudanças de projeto por solicitação da Concessionária	Privado	Médio	Possível
3	Mudanças a pedido de outras entidades públicas	Mudanças de projeto por solicitação de outras entidades públicas	Privado	Médio	Possível
4	Insuficiência de Especificações Básicas	Falta de detalhamento das especificações mínimas do projeto por parte do Poder Concedente.	Privado	Alto	Remota

5	Erro no projeto	Projeto apresenta erro que impossibilita a sua realização	Privado	Alto	Remota
---	-----------------	--	----------------	-------------	---------------

II - RISCOS DE CONSTRUÇÃO

ID	RISCO	DEFINIÇÃO	ALOCAÇÃO	IMPACTO	PROBABILIDADE
6	Estimativas de custo incorretas	Erro de estimativa do custo da obra	Privado	Médio	Possível
7	Estimativas de tempo de obra incorretas	Erro de estimativa do tempo de obra	Privado	Médio	Possível
8	Problemas geológicos existentes	Situação geológica diferente da prevista pelo Contrato, gerando novos investimentos não previstos	Privado	Médio	Remota
9	Roubos ou furtos no local da obra	Prejuízos gerados por segurança inadequada no canteiro de obras, gerando custos adicionais	Privado	Baixo	Remota
10	Segurança dos trabalhadores contratados pelo privado	Prejuízos causados por segurança inadequada no canteiro de obras	Privado	Baixo	Remota
11	Reclamações de terceiros	Prejuízos causados pela obra a terceiros	Privado	Baixo	Possível
12	Força Maior Caso Fortuito	Eventos não cobertos por seguro, decorrentes da força da natureza, da ação do homem, e que prejudiquem a continuidade das obras ou sua	Compartilhado	Alto	Remota

conclusão

13	Mudança de legislação	Mudança de legislação ou regulamentação que causem aumento dos custos da obra	Público	Baixo	Provável
14	Mudanças tributárias	Mudança na legislação tributária que aumente custos da obra, exceto mudanças no Imposto de Renda	Público	Médio	Possível
15	Inadimplência do Empreiteiro	Custos associados à substituição de construtora ou fornecedores	Privado	Médio	Remota
16	Gerenciamento de projeto inadequado	Custos associados à má gestão de empresas subcontratadas	Privado	Médio	Remota
17	Prejuízos causados por subcontratados	Custos gerados por má performance de um subcontratado	Privado	Baixo	Remota
18	Demora na entrega de instalações existentes	Custos associados à demora, além do previsto em contrato e anexos, para a entrega das instalações, imóveis e bens existentes	Público	Médio	Possível
19	Atrasos causados por demora na obtenção de licenças ambientais e patrimoniais	Operador privado não consegue licenças ambientais e patrimoniais a tempo, o que atrasa a entrega do(s) estacionamento(s)	Privado	Alto	Possível
20	Aumento de preços em materiais	Aumento em materiais de construção que	Privado	Alto	Possível

essenciais para o término da obra

acarretem um aumento de custos

21	Erros essenciais na construção da obra	Necessidade de se refazer parte ou toda a obra por erros na construção	Privado	Alto	Remota
----	--	---	---------	------	--------

III - RISCOS DE PERFORMANCE

ID	RISCO	DEFINIÇÃO	ALOCUÇÃO	IMPACTO	PROBABILIDADE
22	Defeito na nova obra	Custos associados à reconstrução ou reforma de obras do Concessionário entregues com defeito	Privado	Alto	Remota
23	Mudança nas especificações do serviço exigidas pelo PODER CONCEDENTE	Custos gerados por mudanças nas especificações do serviço que geram novos custos	Público	Alto	Remota
24	Dificuldade em atingir parâmetros mínimos de índices de desempenho	Custos originados por dificuldade em se atingir metas de desempenho contratuais	Privado	Alto	Remota
25	Força Maior Caso Fortuito	Custos originados por evento da natureza ou provocados pela ação do homem que impeçam o desempenho exigido, desde que não exista cobertura securitária disponível para tais eventos no Brasil	Compartilhado	Alto	Remota

26	Índices de desempenho são insuficientes para garantir qualidade requerida	Índices propostos não geram a qualidade esperada, e o operador privado, mesmo mantendo um nível baixo de operação consegue manter uma boa remuneração por desempenho	Público	Médio	Remoto
27	Exigência por parte do Poder Concedente de novos padrões de desempenho no futuro	O Poder Concedente cria novos padrões de desempenho relacionados a mudanças tecnológicas ou a adequações a padrões internacionais	Público	Médio	Possível
28	Má administração	Gestão inadequada causando queda de qualidade ou performance	Privado	Alto	Possível

IV - RISCOS OPERACIONAIS

ID	RISCO	DEFINIÇÃO	ALOCAÇÃO	IMPACTO	PROBABILIDADE
29	Custos operacionais acima do previsto no contrato e anexos	Custos operacionais acima do previsto no contrato e anexos, em função de aumentos não previstos no custo normal dos equipamentos, encargos trabalhistas ou outros suprimentos	Privado	Médio	Possível
30	Custos oriundos de nova legislação ou regulação do setor	Custos adicionais oriundos de novas leis ou regulamentações do setor	Público	Médio	Possível
31	Custos oriundos de nova legislação ou regulação fora do setor	Custos adicionais oriundos de novas leis ou regulamentações externas ao setor	Público	Médio	Remota
32	Mudanças em tributos	Custos decorrentes de mudanças tributárias, exceto Imposto de Renda	Público	Médio	Provável
33	Manutenção	Custos adicionais por previsão incorreta da necessidade de manutenção	Privado	Alto	Remota
34	Greves	Paralisação dos trabalhos por greve de funcionários	Privado	Alto	Remota

35	Processos de Responsabilidade Civil	Custos relacionados a processos de responsabilidade civil de pessoas que se envolvam em acidentes no(s) sistemas(s).	Privado	Baixo	Provável
----	-------------------------------------	---	----------------	--------------	-----------------

36	Mudança tecnológica não requerida pelo Poder Concedente	Mudanças tecnológicas não solicitadas pelo Poder Privado Concedente, mas que podem melhorar a eficiência do(s) sistema(s)		Médio	Possível
----	---	--	--	--------------	-----------------

V - RISCOS DE DEMANDA

ID	RISCO	DEFINIÇÃO	ALOCÇÃO	IMPACTO	PROBABILIDADE
37	Variação de demanda	Demanda superior e/ou inferior ao planejado - Necessidade de incremento e/ou redução de investimentos	Privado	Alto	Remota

VI - RISCOS DE TÉRMINO ANTECIPADO

ID	RISCO	DEFINIÇÃO	ALOCÇÃO	IMPACTO	PROBABILIDADE
38	Intervenção	Risco de intervenção na concessão	Privado	Alto	Remota
39	Encampação	Risco de retomada da concessão por interesse público	Público	Alto	Remota

40	Caducidade	Risco de retomada da concessão por insuficiência de desempenho do concessionário	Privado	Alto	Remoto
41	Rescisão Consensual	Risco de rescisão contratual consensual	Compartilhado	Alto	Remota
42	Anulação	Risco de anulação do contrato por falhas de natureza diversas e insanáveis	Público	Alto	Remota
43	Rescisão Unilateral	Risco de rescisão contratual não consensual	Público	Alto	Remota

VII - RISCOS AMBIENTAIS

ID	RISCO	DEFINIÇÃO	ALOCÇÃO	IMPACTO	PROBABILIDADE
44	Não obtenção de licenças	Não obtenção das licenças em função da impossibilidade de regularizar determinada instalação	Privado	Alto	Possível

VIII - OUTROS RISCOS

ID	RISCO	DEFINIÇÃO	ALOCAÇÃO	IMPACTO	PROBABILIDADE
45	Riscos cambiais	Se o financiamento do projeto ocorrer em moeda estrangeira, corre-se o risco de depreciação da moeda local trazer prejuízos ao investidor	Privado	Alto	Possível
46	Cancelamento ou não renovação das apólices de seguros por parte das seguradoras, exceto quando ocasionado por eventos caracterizados como caso fortuito e força maior	Seguradora cancela ou decide não renovar apólices de seguro por considerar negócio de alto risco	Privado	Médio	Remota