CONTRATO Nº 01/2019

CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA PARA IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO VLT DO SUBÚRBIO

TOMO 3 / 3

Anexo 5

Programa de Implantação e Operação - PIO

Sumário

SEÇÃO 1 - INTRODUÇÃO 4
1. Apresentação 4
2. Descrição do empreendimento 5
SEÇÃO 2 - OBRIGAÇÕES DE CARÁTER GERAL 7
3. Fiscalização e avaliação de desempenho 7
4. Projetos 8
5. Diretrizes ambientais 9
6. Cadastros 10
7. Gestão da qualidade 10
8. Administração 11
9. Seguros e garantias 11
SEÇÃO 3 - IMPLANTAÇÃO DO VLT 11
10. Estrutura Física 12
10.1. Trabalhos preliminares 12
10.2. Terraplenos e estruturas de contenção 14
10.3. Via Permanente 14
10.4. Edificações 15
10.5. Entorno 15
10.6. Sistemas 17
10.7. Sistemas de atendimento aos usuários 22
10.8. Sistema de administração 23
10.9. Sistema de vigilância e segurança 23
10.10. Veículos operacionais e administrativos 24
10.11. Paradas 25
10.12. Material rodante 25
10.13. Diretrizes de acessibilidade 26
10.14. Reaproveitamento da infraestrutura existente 27
SEÇÃO 4 – OPERAÇÃO DO VLT 27
11. Requisitos operacionais 27
11.1. Considerações gerais 27
11.2. Prestação do serviço 28
11.3. Uso dos títulos de transporte 29
11.4. Paradas 30
11.5. Limpeza 32

11.6. Comunicação visual 32
11.7. Exploração de publicidade 33
11.8. Recursos humanos 33
11.9. Centro de Controle Operacional – CCO 34
11.10. Pátio de manutenção 36
11.11. Regulamentos operacionais 36
11.12. Canais de relacionamento 37
11.13. Central de achados e perdidos 38
12. Parâmetros Operacionais 38
12.1. Horário de funcionamento 38
12.2. Carrossel 38
12.3. Intervalo entre veículos (*headway*) 38
12.4. Taxa de ocupação 39
12.5. Reserva operacional 39
12.6. Operações especiais e interrupção 39
13. Requisitos de manutenção 40
13.1. Engenharia de manutenção 40
13.2. Documentação técnica 41
13.3. Programação de manutenção 41
13.4. Diretrizes de segurança 42
13.5. Gerenciamento da manutenção 43
13.6. Gestão de suprimentos 43
13.7. Gestão de falhas 43
13.8. Definições básicas de manutenção 44
14. Atividades de suporte à operação 46
14.1. Avaliação do desempenho 46
15. DAS CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO 46
15.1. Operação do Marco 1 47
15.2. Operação do Marco 2 47

SEÇÃO 1 - INTRODUÇÃO

1. APRESENTAÇÃO

Este Programa de Implantação e Operação – PIO dá as diretrizes das principais condições para a execução do Contrato de Concessão do VLT do Subúrbio, daqui por diante designado simplesmente "VLT" e incorpora os elementos da Concessão, constituídos pela relação e caracterização dos serviços e obras previstas para execução, pela Concessionária, ao longo de todo o período de Concessão, as normas e especificações pertinentes.

Este PIO encontra-se dividido em 4 Seções. Esta primeira Seção – INTRODUÇÃO apresenta seu conteúdo e estrutura, descreve sucintamente o VLT e especifica o objeto da Concessão. A segunda Seção - OBRIGAÇÕES DE CARÁTER GERAL descreve as obrigações de caráter geral atribuídas à Concessionária, enquanto a terceira Seção - IMPLANTAÇÃO DO VLT apresenta os serviços e obras necessárias à implantação do VLT, divididos em Estrutura Física, Equipamentos e Material Rodante.

A quarta e última Seção - OPERAÇÃO DO VLT descreve os serviços e obras previstos para execução, pela Concessionária, na etapa de Operação da Concessão, relativos à sua estrutura física, aos seus equipamentos operacionais e ao seu material rodante.

Para a implantação do VLT, a Concessionária deverá elaborar os projetos estabelecidos no Anexo 4 – Projeto de Referência, e as recomendações e diretrizes contidas na segunda Seção deste PIO.

O presente Anexo deverá ser interpretado em consonância com o Anexo 4 – Projeto de Referência. Em caso de divergência entre as especificações técnicas deste documento e as constantes no Anexo 4, prevalecerão as especificações descritas naquele.

O parâmetro de desempenho a ser observado para acompanhamento e aceitação dos serviços e obras realizados na implantação do VLT é a fiel execução do Projeto Executivo aceito pela Fiscalização, que deverá possibilitar, após sua execução, o atendimento aos parâmetros de desempenho previstos para a etapa de Operação da Concessão, além dos prazos limites especificados para a conclusão de cada trecho, conforme descrito no Capítulo 2 desta Seção. Antes do início da Operação, a Concessionária deverá apresentar o Plano de Operação do VLT, conforme especificado na Seção 4 - OPERAÇÃO DO VLT.

Com relação à Seção 4, que trata da etapa de Operação do VLT, seus itens definem o escopo dos trabalhos e sua abrangência, além dos procedimentos executivos, com os critérios e requisitos mínimos exigidos para o desenvolvimento dos serviços e execução das obras previstas.

A Concessionária deverá, permanentemente, executar todos os serviços e obras necessários à manutenção dos parâmetros de desempenho especificados, que devem garantir a qualidade dos serviços por ela prestados.

2. Descrição do empreendimento

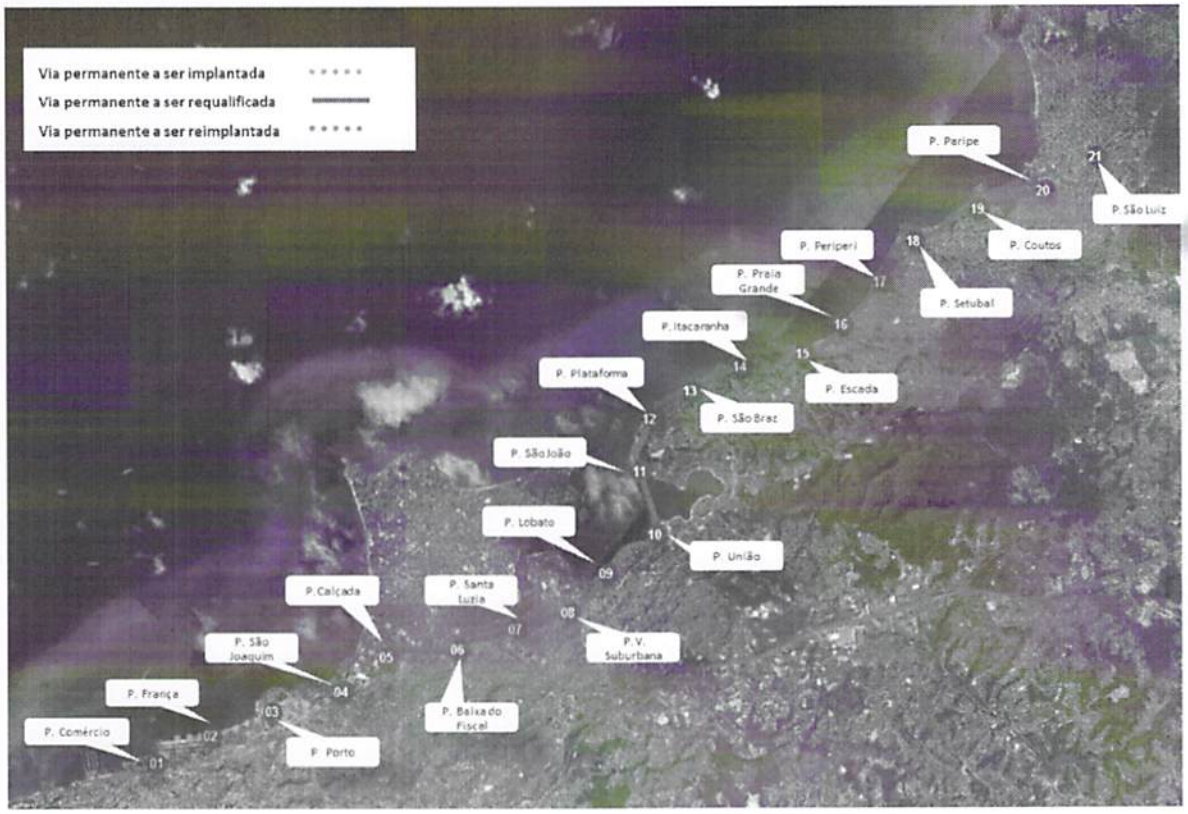
O VLT a ser implantado e operado pela CONCESSIONÁRIA compreende 22 (vinte e duas) PARADAS de acessos aos passageiros e um complexo de operação e manutenção. A FASE 1 do VLT será implantado entre as regiões do Comércio e Ilha de São João em um trajeto total de 19,9 km, operado em linha única.

Este percurso é divido em três trechos, com diferentes esforços de implantação, conforme detalham os parágrafos seguintes:

- TRECHO 1: extensão com aproximadamente 3,5 KM, compreendida entre as Paradas de Calçada e Comércio, que compreende uma nova implantação de via permanente em área ocupada e com interferências viárias. A conclusão do segmento formado por este trecho e o TRECHO 2 corresponde ao Marco Operacional 1;

- TRECHO 2: extensão com aproximadamente 1,1 KM, compreendida entre as Paradas da Calçada e de Baixa do Fiscal. Este trecho compreende uma parte do trajeto atual do Trem do Subúrbio e será implementado através da requalificação da via permanente atual para adequação às exigências do VLT. A conclusão do segmento formado por este trecho e o TRECHO 1 corresponde ao Marco Operacional 1;

- TRECHO 3: extensão com aproximadamente 15,3 KM, compreendida entre as Paradas de Baixa do Fiscal e Ilha de São João. Este trecho compreende uma parte do trajeto atual do Trem do Subúrbio (entre as paradas de Baixa do Fiscal e Paripe), que será implementado através da requalificação da via permanente atual para adequação às exigências do VLT. No segmento de Paripe a Ilha de São João já houve operação de via férrea no passado, no entanto, pela falta de uso e recente ocupação da população no local, atualmente não há via permanente. Neste segmento a via será reimplantada para conclusão do trajeto do VLT. A conclusão dos TRECHOS 1, 2 e 3 corresponde ao Marco Operacional 2.



A operação do VLT ao longo de toda a extensão do seu trajeto será de responsabilidade da Concessionária, cabendo a esta atender aos requisitos apresentados neste documento e demais elementos do Contrato.

O período de Concessão terá a duração de 20 (vinte) anos, contados a partir da assinatura do Contrato, com um período de implantação de até 24 (vinte e quatro) meses e dividido em 2 (dois) Marcos Operacionais, observada a tabela resumida a seguir:

Marco nº	Trecho do VLT	Início da Operação (nº de meses após a assinatura do Contrato)
1	Comércio – Baixa do Fiscal	Até 19 meses
2	Comércio – Ilha de São João	Até 25 meses

Para cumprimento dos prazos para o início da operação do Marco 1 foram considerados cerca de 4 meses, a partir da assinatura do Contrato, para execução de serviços pré-implantação, tais como elaboração de planos de trabalho e projetos de engenharia necessários.

Cada Trecho de Implantação do VLT será considerado concluído quando houver aceite da fiscalização dos grupos de serviços e obras e resultar na operação do respectivo Marco Operacional, sendo, ao final, conferido o aceite integral do sistema.

A Concessionária deverá implantar o VLT de acordo com as especificações e diretrizes mínimas descritas neste documento. Será responsabilidade da Concessionária a aquisição de toda a frota necessária para a Operação do VLT, com base nos quantitativos de trens indicados no ANEXO 8, bem como dos sistemas e demais insumos e serviços necessários. Constituem, ainda, obrigações da Concessionária a prevenção, o monitoramento, a mitigação ou o tratamento dos passivos ambientais relacionados diretamente às suas ações na implantação do VLT e em sua operação.

A etapa de Operação da Concessão compreenderá, basicamente, os serviços e obras de Conservação, Manutenção e Operação do VLT desde o atingimento dos Marcos Operacionais até o final do período de Concessão.

Apresenta-se, a seguir, a relação das Paradas do VLT.

Trecho nº	Trecho do VLT	Paradas
1	Comércio – Calçada	Comércio, França, Porto, São Joaquim, Calçada
2	Calçada – Baixa do Fiscal	Baixa do Fiscal
3	Baixa do Fiscal – Ilha de São João	Santa Luzia, V. Suburbana, Lobato, União, São João, Plataforma, São Brás, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Setúbal, Coutos, Paripe, São Luis de Paripe e Ilha de São João.

SEÇÃO 2 - OBRIGAÇÕES DE CARÁTER GERAL

3. FISCALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

As atividades de acompanhamento e fiscalização, daqui em diante denominado como "Fiscalização", deverão ter por objetivo verificar o cumprimento dos encargos previstos no Contrato de Concessão e, em particular, neste PIO, assegurando aos usuários a prestação, pela Concessionária, de serviço adequado, nas condições definidas no Edital.

No exercício das suas atribuições, os membros da Fiscalização deverão ter livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária, assim como às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculadas à Concessão. As suas atividades compreenderão, especialmente, o controle, por resultados, da execução dos serviços e obras previstos, com ênfase na observância do Projeto Executivo e dos Planos de Operação por ela aceitos, das especificações e dos padrões de qualidade estabelecidos neste PIO e nas normas técnicas aplicáveis, além dos parâmetros de desempenho especificados e, quando for o caso, nos prazos previstos.

São previstas como responsabilidades da Concessionária a disponibilização de relatórios de acompanhamento da Concessão, onde ela deverá transmitir à Fiscalização os principais fatos e dados relativos à Concessão, de acordo com o estabelecido na Seção 4 – OPERAÇÃO DO VLT. É prevista, também, a atuação de empresa de verificação especializada, conforme estabelecido no contrato, designada "Verificador Independente", a ser selecionada pelo Poder Concedente e contratada pela Concessionária, para os trabalhos de Avaliação do Desempenho da Concessionária, nos termos do Contrato.

4. PROJETOS

As soluções contidas no Anexo 4 - Projeto de Referência são indicativas e estabelecem condições técnicas e operacionais mínimas, podendo a Concessionária propor alterações, sujeitas à anuência do Poder Concedente, que deverão ter como premissa a manutenção das condições de desempenho e durabilidade mínimas previstas nos elementos apresentados. Para qualquer dos itens deste PIO, mesmo onde não esteja explicitamente indicado, antes de iniciar qualquer obra ou serviço relativo à construção da estrutura física do VLT, assim como antes de iniciar qualquer obra ou serviço de manutenção na estrutura física que implique na incorporação de algum elemento adicional, a Concessionária deverá apresentar à Fiscalização o respectivo projeto executivo. Os projetos executivos deverão conter um plano de contingência para as obras e serviços, de forma a minimizar as interferências viárias, onde houver.

Os serviços e obras somente poderão ser iniciados após a aceitação, pela Fiscalização, dos respectivos projetos executivos. O envio formal de cada projeto executivo deverá considerar o respectivo prazo para sua análise, compatível com a complexidade da intervenção. Da mesma forma, qualquer alteração das características de equipamento operacional ou material rodante deverá ser precedida da apresentação à Fiscalização de novos cadernos de especificação dos equipamentos e sistemas, com especificações dos novos elementos incorporados e as alterações nas rotinas de operação e manutenção decorrentes, havendo a necessidade de prévia aprovação dos cadernos de especificação pelo Poder Concedente.

A Concessionária deverá disponibilizar acesso às pessoas indicadas pelo Poder Concedente, ao sistema de gerenciamento de dados e informações utilizado pela Concessionária e suas principais contratadas. Este sistema deverá permitir que sejam acessados, a qualquer tempo, informações sobre o VLT, tais como os projetos em suas mais diversas etapas, memoriais, relatórios, etc.

Todos os serviços e obras a serem realizados no VLT deverão ser norteados, nas fases de projeto e execução, pelas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. Em caso de omissão, poderão ser usadas outras normas pertinentes, cuja aplicação deverá ser discutida caso a caso com a Fiscalização. A relação das especificações a adotar, que deverão conter os procedimentos executivos e os parâmetros de desempenho

a serem atingidos para os diversos serviços e obras, deverá constar dos projetos executivos. Para serviços não previstos pelas normas e especificações indicadas, deverão ser apresentadas especificações particulares.

As informações constantes deste PIO espelham as diretrizes gerais a serem seguidas no detalhamento do Projeto Executivo de Implantação do VLT e em seus Planos de Operação. No entanto, as especificações apresentadas indicam a qualidade mínima requerida para os serviços, devendo ser alteradas na medida em que novos materiais, tecnologias e técnicas venham a surgir, sendo submetidas, sempre, à aceitação da Fiscalização.

Ao final da Implantação do VLT, a Concessionária deverá apresentar seu *as built*, onde deverão ser consolidados todos os serviços efetivamente executados, com as respectivas quantidades. De modo geral, somente deverão ocorrer alterações do Projeto Executivo apresentado pela Concessionária e aceito pela Fiscalização em casos específicos, em que as condições encontradas no campo não puderam ser previstas. Consequentemente, as divergências entre o Projeto Executivo e os serviços e obras efetivamente executados deverão ser de pequena monta, podendo ser apresentados somente os desenhos e folhas de texto contendo as alterações efetuadas em destaque, inclusive quantidades. Ao término de cada obra ou serviço de manutenção com a incorporação de algum elemento adicional, a Concessionária deverá apresentar à Fiscalização seu respectivo *as built*.

A Concessionária é responsável por realizar, por sua conta e risco, as investigações e estudos e elaborar todos os projetos necessários à implantação e posterior operação do VLT. Na elaboração dos projetos a Concessionária deverá observar as posturas municipais e outros regulamentos vigentes nos Municípios de Salvador e de Simões Filho, apresentando-os à Fiscalização para aceitação, independentemente das necessárias aprovações das autoridades competentes envolvidas. A aceitação da Fiscalização quanto aos projetos ou estudos apresentados pela Concessionária não implica em qualquer responsabilidade para a mesma, nem exime, total ou parcialmente, a Concessionária das suas obrigações ou das disposições legais ou regulamentares pertinentes, permanecendo de sua responsabilidade eventuais imperfeições do projeto ou na qualidade do serviço realizado.

5. DIRETRIZES AMBIENTAIS

Para implantação e operação do VLT não será exigida Licença Ambiental, conforme parecer do INEMA constante no Anexo 4 – Apêndice C – Dispensa de Exigibilidade de Licença Ambiental. No entanto, esta inexigibilidade poderá ser revogada em caso de alteração da legislação.

A inexigibilidade de licenciamento ambiental não isentará a Concessionária de outras obrigações. Portanto, deverão ser observadas as demais determinações, normas e

padrões ambientais definidos por outras instâncias no âmbito Federal, Estadual ou Municipal.

Para obtenção de licenças e autorizações necessárias, a Concessionária deverá observar como referência as características de cada trecho, conforme diretrizes dispostas abaixo.

Trecho	Intervenção	Licenças ou Autorizações Ambientais Referenciais[1]
Trecho 1: Comércio – Calçada	Implantação de via permanente	Autorização de Supressão da Vegetação
Trecho 2: Calçada – Baixa do Fiscal	Requalificação de via permanente	-
Trecho 3: Baixa do Fiscal – Ilha de São João	Requalificação e reimplantação de via permanente	-

1) As licenças e autorizações previstas neste quadro deverão servir somente como referência para a Concessionária. O Poder Concedente não se responsabilizará pela obtenção de licenças ou autorizações ambientais listadas ou omitidas da relação acima, cabendo à Concessionária todas as ações necessárias para providenciá-las.

6. CADASTROS

Ao final da implantação do VLT, os cadastros de toda sua estrutura física, seus equipamentos operacionais e seu material rodante deverão ser apresentados à Fiscalização. O cadastro da estrutura física deverá incluir todas as interferências do VLT com as redes de serviços públicos e outras existentes. Anualmente, os cadastros deverão ser atualizados, com a apresentação de todas as modificações e acréscimos, quando houver.

7. GESTÃO DA QUALIDADE

Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos de qualidade previstos neste PIO, a Concessionária deverá implantar, até o final do 24º mês de Concessão, um Sistema de Gestão de Qualidade – SGQ nos processos de operação e manutenção, com base na Norma NB 9004, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, equivalente à Norma ISO 9004 da *International Standards Organization*, e suas atualizações, e obter certificação até o final do 5º ano de Concessão. A certificação deverá ter como objetivo a adequação dos trabalhos da Concessionária à norma vigente e ser fundamentado na perspectiva do usuário, ou seja, em sua avaliação do serviço prestado. O SGQ deverá ser

permanentemente atualizado, mantendo-se a certificação até o final do período de Concessão.

8. ADMINISTRAÇÃO

Ao longo de todo o período de Concessão a Concessionária deverá prever estrutura administrativa suficiente para o atendimento de todas as obrigações contratuais.

9. SEGUROS E GARANTIAS

A Concessionária deverá prever a contratação de seguros e garantias ao longo de todo o período de Concessão, observado o rol mínimo estabelecido no Contrato.

SEÇÃO 3 - IMPLANTAÇÃO DO VLT

As soluções para a construção da estrutura física e para a aquisição e a implantação dos equipamentos operacionais e do material rodante do VLT deverão ser definidas pela Concessionária, de acordo com as diretrizes contidas neste Anexo, no Anexo 4 - Projeto de Referência e no Anexo 8 – Demanda e Frota de Referência.

É responsabilidade da Concessionária prever e prover todos os elementos e recursos necessários à operação do VLT de acordo com o requerido no Contrato e nos anexos, em todo o período de Concessão.

A implantação do VLT deverá se basear em seu respectivo Projeto Executivo, elaborado de acordo com as diretrizes contidas na Seção 2 – OBRIGAÇÕES DE CARÁTER GERAL e apresentado previamente à Fiscalização para aceitação. Ele deverá atender às normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, bem como deverá observar as disposições contidas no Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana elaborado pelo Ministério das Cidades, então vigente.

Também deverão ser atendidas as normas ambientais cabíveis, conforme estabelecido pelos órgãos gestores da política ambiental com jurisdição sobre as áreas objeto da Concessão.

Conforme já descrito, os serviços e obras de Implantação do VLT têm duração limitada a 24 (vinte e quatro) meses, devendo a Concessionária elaborar e apresentar à Fiscalização o correspondente *as built*, consolidando todos os serviços efetivamente executados, todos os equipamentos operacionais implantados e todo o material rodante disponibilizado.

10. ESTRUTURA FÍSICA

10.1. Trabalhos preliminares

10.1.1. Desapropriações

Antes da assunção da Concessão pela Concessionária, o Poder Concedente será responsável pelas providências necessárias à declaração de utilidade pública dos imóveis necessários à Implantação do VLT.

Caberá à Concessionária, com obediência às disposições da legislação aplicável, promover as desapropriações, instituições de servidões administrativas ou limitações administrativas ao direito de propriedade, amigáveis e judiciais, providenciando a desocupação das referidas áreas, arcando com as despesas decorrentes, observadas as disposições contidas no Contrato. Existem também ocupações irregulares na faixa de utilização da via existente do Trem do Subúrbio, competindo à Concessionária providenciar a desocupação dessas áreas, mediante justa indenização das benfeitorias, observadas as disposições contidas no Contrato.

Para a realização de todos os trabalhos e pagamento das indenizações, o Poder Concedente estimou a realização de dispêndios no montante de R$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais). A realização de dispêndios pela Concessionária em montante distinto, ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual, na forma estabelecida no Contrato, devendo o Poder Concedente ser devidamente informado previamente, com as justificativas e valores previstos.

10.1.2. Interferências

Deverá ser providenciado pela Concessionária, imediatamente após a assinatura do Contrato, o levantamento das interferências com as redes de serviços públicos existentes ao longo da linha do VLT. A Concessionária deverá ao longo da Implantação do VLT, relocar, remanejar ou remover essas interferências, após a elaboração de projetos específicos, em conjunto com as empresas responsáveis.

O remanejamento das interferências deve permitir que eventuais serviços de manutenção realizados nas redes de terceiros não causem impacto na implantação ou operação do VLT. Na ocorrência de cruzamentos transversais com interferências, estes devem seguir as normas técnicas quanto à profundidade, altura mínima e métodos construtivos.

A Concessionária deverá prever recursos suficientes para os trabalhos relativos a todas as interferências encontradas na Implantação do VLT, que serão de sua única e exclusiva responsabilidade.

Apresenta-se no Apêndice B – Cadastro de interferências constante no Anexo 4 – Projeto de Referência a relação das interferências encontradas, bem como os cadastros

identificados das interferências dos serviços públicos. Estes cadastros servirão meramente para auxiliar na identificação das interferências, não se constituindo em responsabilidade do Poder Concedente a precisão e a integralidade das informações fornecidas pelas concessionárias de serviços públicos.

10.1.3. Outros serviços

Outros serviços preliminares deverão ser previstos para a etapa de Implantação, tais como a instalação de canteiros de obras, mobilização e desmobilização. A mobilização consiste na implementação dos serviços e providências gerais necessários ao início de execução da obra, identificação e regularização legal das áreas dos canteiros, pagamento de taxas e licenças. Compreende, também, a alocação aos canteiros de obras do pessoal de supervisão, técnico e administrativo, das ferramentas e dos equipamentos previstos para os trabalhos iniciais da obra e o diligenciamento e implementação das providências legais para o registro da obra nos órgãos competentes tais como o CREA, Prefeitura Municipal, etc.

A Concessionária deverá manter na obra pessoal qualificado, em especialização e quantidade compatíveis com a natureza e especificidade dos serviços, com capacidade para executar as obras de acordo com as exigências do Projeto Executivo e atendimento aos prazos previstos.

A desmobilização consiste na operação, de acordo com a conclusão das frentes de serviços da obra, da retirada das instalações dos canteiros, remoção dos materiais disponíveis e inservíveis. Compreende, também, o restabelecimento das condições originais das áreas onde foram implantadas as edificações e instalações provisórias da obra.

A instalação dos canteiros de obras deverá ser efetuada com as áreas e utilidades adequadas e necessárias para o perfeito funcionamento de todos os setores da obra, tais como escritórios, salas para técnicos, escritório para a Fiscalização, depósitos para materiais, oficinas, casas de máquinas e bombas, laboratórios de tecnologia de materiais, sala de enfermaria para primeiros socorros, segurança do trabalho, refeitórios, vestiários, sanitários, alojamentos e demais instalações necessárias ao seu bom funcionamento.

Deverão ser previstas, também, as instalações e centrais industriais para apoio às atividades de concreto, forma, armação, elementos pré-fabricados e outras, bem como reservatórios e silos para armazenamento de água, cimento e agregados. Deverá ser prevista, ainda, sala para atendimento a sugestões e reclamações, dotada de linha telefônica exclusiva para atendimento ao público. Todas as normas, dispositivos de segurança e regulamentos do Corpo de Bombeiros e do Ministério do Trabalho deverão ser plenamente atendidos, sendo a Concessionária a única responsável pelo cumprimento de todas as exigências pertinentes.

Inclui-se na instalação dos canteiros de obras a locação e limpeza do terreno para implantação das edificações e a execução das instalações provisórias hidro-sanitárias, elétricas, de iluminação, telefônicas e de segurança, além da gestão junto às prestadoras de serviços públicos e aos órgãos públicos em geral para obtenção das devidas autorizações e licenças. Os canteiros de obras, os canteiros de apoio, os depósitos, as instalações e o perímetro da obra deverão ser cercados, de modo a proteger, sinalizar e evitar o acesso de pessoas ou veículos nas áreas sob intervenção.

Para serviços de pequeno porte, curta duração e que não apresentem riscos de qualquer natureza, poderão ser utilizadas cercas portáteis, remanejadas quando de sua conclusão.

Os serviços que interfiram com o trânsito ou provoquem restrição da área de circulação de veículos ou pedestres somente deverão ser executados após prévia consulta e autorização dos órgãos competentes, além da instalação de sinalização de obra. Sempre que necessário, deverão ser alocados e mantidos sinaleiros, devidamente treinados e autorizados pelos órgãos competentes, com bandeiras, lanternas ou outros dispositivos de segurança para proteção e orientação de pedestres e veículos.

10.2. Terraplenos e estruturas de contenção

A atual linha do Trem do Subúrbio no trecho Calçada-Paripe, entre as estacas 360 a 480 e 560 a 645, se aproxima muito do litoral. Nestes trechos foram construídas estruturas de contenção do terreno tais como muro de arrimo em pedra argamassada.

Estas contenções estão comprometidas em diversos pontos basicamente por solapamento da base do muro pela ação do mar, no caso dos muros de pedra, ou por oxidação dos tirantes e erosão do material contido. Nesse trecho serão necessárias ainda intervenções pontuais para recuperação de pontilhões e bueiros.

10.3. Via Permanente

Será responsabilidade da Concessionária a implantação, qualificação e requalificação de todo o trajeto de Via Permanente conforme as diretrizes contidas neste documento. O VLT deverá operar em via segregada, conforme Apêndice A – do Anexo 4 – Projeto de Referência, com alguns pontos de travessia de pedestres e cruzamento com o tráfego rodoviário. A segregação física deverá ser realizada de maneira a impedir a invasão da Via Permanente por outros veículos e compatibilizar os pontos de travessia, quando necessários.

O projeto elaborado pela Concessionária deverá facilitar o cruzamento da via por pedestres e veículos, quando necessário. A superfície adjacente ao trilho deverá utilizar revestimentos que possibilitem baixo esforço de manutenção e grande resistência para suportar o fluxo de veículos e pedestres, respeitando as necessidades de permeabilidade e drenagem.

A Concessionária deverá contemplar em seu projeto de Via Permanente a instalação de multidutos, que servem de caminho para os cabos de energia e outros sistemas necessários para o sistema VLT, em especial os cabos de fibra óptica, especificados no âmbito dos Sistemas de Telecomunicações.

O projeto geométrico da Via Permanente deverá ser compatível com o Material Rodante selecionado. Também deve ser considerado o gabarito dinâmico do veículo para dimensionamento da largura nas curvas do trajeto, considerando os raios mínimos de curva ao longo da via e o pátio de estacionamento.

10.4. Edificações

É prevista a execução, pela Concessionária, de todas as Paradas e edificações operacionais e administrativas necessárias à operação do VLT, inclusive construção das instalações do Pátio de Manutenção e Centro de Controle Operacional (CCO), conforme disposto no Anexo 4, para a manutenção do material rodante de todo o VLT.

As edificações deverão ser construídas com material de primeira linha. O projeto das edificações deverá, sempre que possível, valorizar a iluminação e ventilação natural dos ambientes. De modo geral e, em especial nas Paradas, deverão ser considerados os seguintes aspectos: sustentabilidade, acessibilidade, design, segurança, segregação física, conforto, funcionalidade e a possibilidade de exploração comercial do seu espaço.

10.5. Entorno

A Concessionária deverá promover o tratamento urbanístico nos entornos das áreas das paradas. Este tratamento deverá levar em consideração a segurança, a acessibilidade e a experiência dos usuários do VLT. O entendimento de entorno e áreas adjacentes está definido no Anexo 4 – Projeto de Referência.

No aspecto de segurança, deverão ser contempladas nos projetos características que levem melhor iluminação nas travessias e pontos de acesso, pavimentação que permita a circulação dos usuários e outros transportes sem oferecer risco a estes ou à operação do VLT e áreas de circulação de pessoas livres de obstáculos. Nos pontos onde houver necessidade de maiores ações de segurança, também deverão ser instaladas cercas delimitadoras onde necessárias à segurança do VLT, de seus usuários ou de terceiros.

A iluminação dos entornos deverá ter o objetivo de proporcionar segurança e, também, para facilitar a movimentação dos usuários. Para tanto, a iluminação deverá ser projetada para orientar o fluxo de passageiros e facilitar a identificação de obstáculos pelos pedestres. O projeto de iluminação deverá priorizar o tráfego de usuários e pedestres e não o de veículos.

Para garantir a acessibilidade aos usuários, os entornos dos pontos de acesso ao VLT deverão apresentar a infraestrutura necessária para comportar usuários portadores de

necessidades especiais e pessoas com mobilidade reduzida. A infraestrutura prevista deverá incluir piso tátil, rampas de acesso e guarda-corpo de acordo com as normas de acessibilidade. O nivelamento das plataformas com o passeio e pontos de travessia também deverá ser planejado de forma a proporcionar maior rapidez ao sistema e facilitar a mobilidade em seu entorno. O nivelamento também deverá ser considerado no projeto elaborado para as calçadas, que deverão ser construídas sem descontinuidade ou degraus para o pedestre. Todo o projeto de implantação do VLT deverá seguir padrões estabelecidos na NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

O mobiliário urbano utilizado no entorno deverá contribuir com o conceito do projeto, de modo a proporcionar segurança e mobilidade, além de uma boa experiência ao usuário, de maneira geral. Para tanto, o padrão de mobiliários utilizados deverá ser aprovado pelo Poder Concedente. Todo o mobiliário urbano de responsabilidade do Concessionário deverá seguir o padrão estabelecido na NBR 9283 (1986) – Mobiliário Urbano.

Outro aspecto que deve ser contemplado nos projetos elaborados pela Concessionária é a vegetação. A utilização do revestimento vegetal no entorno terá como objetivos reconstituir a vegetação afetada pelas obras. Sempre que possível, deverá ser reutilizada a vegetação existente nos locais afetados pelas obras.

Deve-se prever a utilização de vegetação que permita fácil conservação, evitando-se problemas de drenagem. Os projetos elaborados deverão ser integrados de forma a impedir que a vegetação implementada não encubra a iluminação das calçadas e entorno.

Os projetos de arquitetura e urbanismo dos entornos deverão também contemplar a qualificação das calçadas, caracterizadas em três faixas: a faixa de serviço, faixa livre e faixa de transição. A faixa de serviço deve contemplar a área adjacente ao meio fio, onde devem estar localizados os itens de mobiliário implantados, incluindo lixeiras e postes de iluminação. A faixa livre deve ser dedicada à circulação de pessoas, livres de interferências e obstáculos que dificultem a circulação de pedestres. Esta faixa pode ser destacada visualmente para facilitar a visualização pelos usuários.

A faixa de transição representa a área entre a faixa livre e as edificações e deve ser projetada para possibilitar a transição em áreas de recuo restrito ou onde houver locais de comércio e serviços, com entrada e saída de pessoas. Esta faixa poderá ser utilizada para alocação de alguns elementos de mobiliários como anúncios, mesas e cadeiras.

A pavimentação das calçadas deve ser projetada com material antiderrapante, firme e estável, para garantir a segurança dos usuários. A estabilidade da pavimentação também é importante para garantir que materiais não se desprendam e obstruam os trilhos, causando acidentes com os trens.

A Concessionária deve projetar a inclinação das calçadas para garantir a drenagem adequada para os materiais, direcionando o escoamento de água para jardins e sistemas de drenagem pluvial.

O dimensionamento das calçadas do VLT também deverá respeitar as exigências do Corpo de Bombeiros e outras autoridades competentes quanto à distância entre o fio de contato de alimentação da catenária e as fachadas dos imóveis.

As obrigações da Concessionária atinentes ao entorno restringem-se à realização dos investimentos iniciais, não contemplando, portanto, reinvestimentos, bem como a manutenção das intervenções realizadas ao longo da Concessão.

10.6. Sistemas

Para uma condição de circulação segura eficiente e confortável, torna-se necessário a aquisição de sistemas operacionais adequados, integrados entre si, que se complementam e possam interagir com aqueles que serão instalados nos veículos.

Na relação material rodante, via permanente, paradas e centros operacionais, existem processos e procedimentos de informação, controle, sinalização, advertência e transmissão de mensagens ou sinais de comando, que requerem a interação de um conjunto de sistemas independentes e específicos, adequadamente conectados e ajustados para promover e garantir condições de segurança e até de emergência.

A Concessionária será responsável por implantar os seguintes sistemas conforme suas especificações, além dos dispostos no Anexo 4 – Projeto de Referência.

10.6.1. Sistemas de Telecomunicações

Os Sistemas de Telecomunicações para VLT são necessários para prover segurança, operacionalidade e conforto aos passageiros que se utilizam do VLT como meio de transporte. Para integração dos sistemas do VLT, os Sistemas de Telecomunicações também serão controlados de maneira integrada no CCO e Pátio de Manutenção, onde deverão estar localizados seus principais equipamentos, incluindo gerenciadores, concentradores, servidores, e gravadores de áudio e vídeo.

Os equipamentos secundários como servidores locais, quando necessários, e demais equipamentos periféricos, como telefones, câmeras de vídeo, sonofletores, sensores de ruído, amplificadores, painéis com Diodo Emissor de Luz (LED), Interface Homem Máquina (IHM) de operação, switches, entre outros poderão estar distribuídos no CCO, no Pátio, nas paradas, ao longo das vias, subestações de alimentação elétrica e outros locais com necessidade de suporte do Sistema de Telecomunicações.

O Sistema de Telecomunicações terá uma plataforma baseada em tecnologias atualizadas e consagradas predominantemente Transmission Control Protocol / Internet Protocol

(TCP/IP), Ethernet 10/100/1000 auto negociável, utilizando para alimentação de seus periféricos o sistema Power over Ethernet (PoE) onde aplicável, visando minimizar a infraestrutura e a perfeita integração entre os sistemas devido às necessidades de compartilhamento, compatibilidade, seleção e integração de dispositivos entre os diversos sistemas e subsistemas.

O conjunto de Sistemas de Telecomunicações deverá apresentar as seguintes características mínimas:

a. Telefonia

Para o atendimento das necessidades de comunicações telefônicas voltadas à operação do VLT e sua administração, a Concessionária deverá implantar um Sistema de Telefonia, com subsistemas de telefonia administrativa e de telefonia operacional. O subsistema de telefonia administrativa deverá atender às necessidades de comunicação interna e externa de suas diversas unidades administrativas, enquanto o subsistema de telefonia operacional atenderá às necessidades de comunicação relacionadas diretamente à operação do VLT, como as comunicações entre o CCO, o Pátio de Manutenção, etc.

O Sistema de Telefonia deverá utilizar uma central telefônica privada (PABX), equipada com uma matriz de comutação temporal digital controlada por um programa armazenado (CPA-T), possuindo um projeto avançado de software, um protocolo compatível com a interconexão do tipo rede digital de serviços integrados (RDSI). A central deverá ser interligada à rede pública, objetivando estender-se o serviço para atendimento aos usuários, pela utilização de serviço telefônico gratuito (0800), conforme descrito no item 10.7. A central telefônica privada deverá, ainda, desempenhar a função de gateway de voz IP, conectado ao Sistema de Transmissão, para possibilitar a comunicação do CCO com os demais ramais operacionais da telefonia.

b. Transmissão digital

As áreas operacionais e administrativas deverão ser interligadas por um Sistema de Transmissão de alta velocidade, que integrará todos os demais sistemas em tempo real. A transmissão deverá ser realizada através de fibra óptica, com, no mínimo, um par de cabos, em vias e paradas, como medida de segurança para eventuais casos de rompimento. A rede com fibras exclusivas poderá ser utilizada para sistemas que exigem alta confiabilidade e que ainda não são compatíveis com os canais disponíveis, assim como para aqueles que justifiquem técnica e economicamente a sua aplicação.

Adicionalmente, a Concessionária deverá incluir em seu projeto a implantação de dutos, subdutos, cabos de fibras ópticas, bem como caixas de passagem nos trechos emendas. Deverão ser contemplados 18 pares de fibras ópticas para uso privativo do Governo do Estado da Bahia.

A infraestrutura do cabeamento de fibra óptica e do Sistema de Transmissão deverão seguir as definições para a implantação de Sistemas de Telecomunicações das seguintes normas e órgãos padronizadores:

a. ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas
b. Telebrás – Telecomunicações Brasileiras AS
c. Normas ISO4427 e DIN8074

Os cabos destinados ao uso pelo Governo do Estado da Bahia deverão obedecer às seguintes especificações:

- Cabo Óptico Dielétrico Subterrâneo Protegido Contra Roedores – Retardante a chama
- Designação do Cabo: CFOA-SM-DDR-G-Z-RC
- CFOA – Cabo de fibra óptica revestida em acrilato
- SM – Tipo de fibra óptica: SM (Monomodo)
- DDR – Duto dielétrico protegido contra-ataques de roedores
- G – Geleado
- Z – Número de fibras ópticas
- RC – Retardante à Chama

Aplicação: Indicado para instalações externas como cabo para rede de transportes em entroncamentos urbanos ou de acesso em redes de assinantes. Pode ser instalado em linhas de dutos ou linhas aéreas espinado em uma cordoalha.

Núcleo geleado protegido contra penetração de umidade com capa externa retardante a chama. O Cabo deverá ser totalmente dielétrico anti-roedor e suportar temperaturas elevadas.

Deverão ser instalados equipamentos ativos de rede em cada Parada, no Pátio de Manutenção e no centro administrativo. Um Centro de Gerenciamento de Rede deverá ser instalado no CCO para oferecer os recursos de gestão, configuração e supervisão de maneira integrada e organizada, proporcionando transparência e maior segurança às diversas aplicações.

A ligação entre os equipamentos pertencentes aos diversos sistemas e o sistema de distribuição nas Paradas e no CCO deverá ser realizada através de uma rede estruturada. Esta rede deverá também realizar a ligação entre os servidores da rede corporativa e de outros sistemas planejados, tais como bilhetagem e de arrecadação.

c. Radiocomunicação

Um Sistema de Radiocomunicação deverá ser instalado pela Concessionária, constituído por uma estação central no CCO, com comutação automática e terminal de gerenciamento para a rede, além de estações rádio repetidoras, estações rádio base e estações móveis VHF para os todos as composições do VLT, além de transceptores portáteis. O objetivo do

Sistema é fazer as comunicações entre as composições, o CCO e o Centro de Manutenção, assim como possibilitar a comunicação eficiente com as equipes de manutenção e os agentes operacionais.

O Sistema de Radiocomunicação deverá assegurar agilidade operacional, devido à rapidez e flexibilidade nos contatos. Deverá ser constituído por estações móveis (viaturas) e portáteis (individuais), que deverão operar em frequência a ser definida pelo projeto técnico da rede. Este projeto deverá permitir que todas as funções operacionais possam comunicar-se com o CCO e entre si.

A obtenção de frequências de operação e da licença de operação do serviço de rádio móvel deverá ser requerida pela Concessionária, com a elaboração do projeto técnico e protocolo junto à ANATEL em tempo hábil para que o sistema esteja em funcionamento até a Implantação.

d. Cronometria

Deverá ser implantado pela Concessionária um Sistema de Cronometria de forma a sincronizar os horários em todas as instalações operacionais da Concessionária, oferecendo assim informações de tempo unificadas, precisas e confiáveis aos seus usuários e às suas equipes administrativas, operacionais e de manutenção e todos os equipamentos envolvidos na operação. Este sistema deverá sincronizar a recepção de sinal que comandará relógios escravos digitais no CCO e os demais, nas Paradas e outras instalações operacionais.

O Relógio Mestre será uma Central Horária, sincronizado através de GPS - Global Position System, e enviará o sinal de sincronismo, através do Sistema de Transmissão Óptico, aos relógios secundários instalados nas Paradas, dentro de um padrão de sincronismo e comunicação definidos. Estes relógios secundários sincronizarão os relógios escravos digitais. A Central Horária deverá ter sua própria base de tempo, que possibilite uma operação precisa do sistema no caso de perda do sinal do satélite.

e. Sonorização

A Concessionária deverá instalar um Sistema de Sonorização, com sistema completo de áudio para as Paradas e com todo o equipamento necessário à operação do sistema de sonorização e cronometria centralizada. O Sistema deverá permitir ao CCO emitir avisos e mensagens pré-gravadas para uma única Parada, para um conjunto, ou para todas as Paradas, conforme necessidade. Os avisos emitidos no CCO (tanto gerados pelo operador quanto os pré-gravados) terão prioridade sobre os avisos emitidos nas Paradas, se houver. Será facultativo o uso de música ambiente nas Paradas. A música ambiente, caso utilizada, deverá ser gerada a partir de mídias apropriadas (digitais ou magnéticas) e transmitida pelo CCO. Também deverão ser instalados painéis eletrônicos integrados ao CCO que permitam a divulgação de informações para deficientes auditivos.

f. Controle e supervisão

Para possibilitar a gestão mais eficiente da operação do VLT e a segurança dos usuários e instalações, deverá ser instalado um Sistema de Monitoração Eletrônica (SME), baseado na tecnologia de Sistema de Circuito Fechado de TV (CFTV). Este sistema deve permitir o monitoramento das principais áreas das Paradas e das vias, do Pátio de Manutenção e subestações retificadoras, a partir do CCO. As câmeras poderão ser móveis, ligadas ao sistema operacional, possibilitando a transmissão de sinais de vídeo para o CCO.

O Sistema de CFTV constitui-se de câmeras estrategicamente dispostas ao longo do sistema VLT, cujos sinais serão enviados pelo gravador digital ao CCO através do Sistema de Transmissão Óptico. No CCO, os sinais recebidos das Paradas serão monitorados através de estações de trabalho ligadas em rede através do Sistema de Transmissão Óptico.

As câmeras de monitoramento devem gravar imagens digitalmente 24 horas por dia, 7 dias por semana, com identificação da câmera, data, hora minuto e segundo. A capacidade do disco de armazenamento, juntamente com o algoritmo de compactação, deverá permitir um período mínimo de 15 dias de gravação das imagens de todas as câmeras do CFTV.

Também deverão ser instaladas câmeras para monitoramento dos cruzamentos com a via pública.

O CCO deverá ter disponíveis estações de trabalho com funções de visualização, acesso, controle e a administração das câmeras e gravadores digitais de vídeo (DVR) das Paradas. Destas estações de trabalho deverá ser possível acessar as imagens de todas as câmeras ao vivo, bem como às imagens gravadas. Qualquer imagem deverá poder ser vista e revista na sala do CCO, com mecanismos que facilitem a busca por data e hora e por detecção de movimento.

Nas estações de trabalho do CCO dedicadas ao acompanhamento do CFTV deverá ser possível configurar a visualização das câmeras de diversas formas em uma mesma tela do monitor como 16 imagens, 8 imagens, 4 imagens ou tela cheia.

Através de interface gráfica, um quadro sinóptico instalado no CCO deverá apresentar, em tempo real, a localização das câmeras e indicação dos status de operação dos equipamentos da console principal e matriz de comutação.

g. Gravação

A Concessionária deverá implantar um sistema de gravação/reprodução digital de voz. Deverá ser realizada a gravação de todas as comunicações entre as composições e a supervisão operacional, para garantir rastreabilidade e levantamento da troca de informações entre as partes, em caso de ocorrência de anomalia ou acidente.

O Sistema de Gravação de Voz gravará, interruptamente, todas as comunicações de voz que envolvam o gerenciamento direto do tráfego. Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma inviolável, por, no mínimo, 20 dias, e integrar o banco de dados, servindo como insumo básico para os trabalhos estratégicos de planejamento e controle operacional e de segurança.

10.6.2. Sistema de bilhetagem eletrônica e arrecadação

A finalidade básica do Sistema de Bilhetagem Eletrônica será de permitir o controle do acesso de passageiros ao VLT, desde o registro de informações para fins estatísticos e planejamento, até a arrecadação tarifária decorrente de sua utilização.

Este sistema será composto por dispositivos que constituem um bloqueio de separação entre as áreas livres e pagas das plataformas de embarque e desembarque, bem como de máquinas de venda e máquinas de consulta de bilhetes. Cada bloqueio deverá ter a capacidade mínima de controlar o fluxo de acordo com a demanda de passageiros por hora na entrada e na saída em cada parada.

O sistema de bilhetagem eletrônica opera com uma arquitetura de sistemas abertos, em modelo computacional cliente-servidor e atende os requisitos de capacidade, conectividade e modularidade especificadas, de modo a assegurar a evolução futura do sistema.

O sistema de bilhetagem eletrônica a ser implantado pela Concessionária do VLT deverá prever a interoperabilidade com os sistemas vigentes do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas - SMSL, Sistema de Transporte Coletivo de Ônibus - STCO e sistema de ônibus Metropolitano, podendo vir a ser integrado com outros modos de transporte.

10.7. Sistemas de atendimento aos usuários

A Concessionária deverá implantar os sistemas de Informações aos Usuários e de Reclamações e Sugestões dos Usuários, devendo ser observado ainda o disposto no Anexo 6 – Sistema de Avaliação de Desempenho.

10.7.1. Sistema de informações aos usuários

A Concessionária deverá implantar uma estrutura apta a produzir e editar boletim periódico, a ser distribuído gratuitamente aos usuários, especialmente nas paradas, divulgando os aspectos importantes da Concessão, notícias sobre serviços em execução, além de matérias sobre assuntos diversos ligados ao VLT.

O Sistema de Informações ao Usuário envolve, também, os serviços oferecidos através de rádio (informações fornecidas às empresas de radiodifusão), via Internet, rede de fibra ótica, telefone, sistema multimídia, entre outros dispositivos a serem implantados.

10.7.2. Sistema de reclamações e sugestões dos usuários

A Concessionária deverá constituir uma estrutura apta ao recebimento, análise, tomada de decisão e emissão de resposta às reclamações e sugestões emitidas pelos usuários.

A Concessionária deverá receber as reclamações e sugestões por vários canais de comunicação, que deverão se encontrar à disposição dos usuários até o final da etapa de Operação do VLT, incluindo:

- Cartas ou e-mails, entregues diretamente à Concessionária;
- Cartas, e-mails ou outros registros, entregues diretamente à Fiscalização, posteriormente encaminhadas à Concessionária;
- Livros de registro de reclamações e sugestões, a serem colocados à disposição dos usuários nas Paradas; e
- Serviço telefônico gratuito (0800).

10.8. Sistema de administração

Em função da necessidade de administrar a Concessão, a Concessionária deverá dispor de móveis e equipamentos para esta tarefa. Deverão ser especificados os tipos e quantitativos de móveis e equipamentos que a Concessionária demonstre serem suficientes para o desempenho das suas atividades administrativas, para todo o período da Concessão. Os veículos administrativos deverão ser especificados juntamente com os demais veículos operacionais.

Os móveis e os equipamentos considerados neste item deverão ser utilizados para as tarefas de administração da Concessão. Neste caso, a Concessionária deverá indicar o necessário, em função de previsão de estrutura administrativa.

10.9. Sistema de Vigilância e Segurança

A Concessionária deverá dispor de uma estrutura de vigilância e segurança, que fiscalizará a estrutura física e todas as áreas do VLT sob sua responsabilidade. Nos termos e para fins da Lei Federal nº 6.149, de 02/12/1974, a Concessionária deverá organizar e manter corpo de segurança próprio, que atuará em todas as áreas sob sua responsabilidade. A atuação do Corpo de Segurança deverá visar os seguintes objetivos:

- Segurança dos usuários;
- Disciplina dos usuários;
- Prevenção e repressão de crimes e contravenções nas dependências do VLT e a preservação do patrimônio;
- Manutenção ou restabelecimento da normalidade do tráfego do VLT, diante de qualquer fato ou emergência de caráter policial que venha a impedi-lo ou perturbá-lo;

- Remoção imediata, independentemente da presença de autoridade policial, de vítimas, objetos ou veículos que, em caso de acidente ou crime, estejam sobre o leito da via, no interior do trem, ou em áreas operacionais, prejudicando o tráfego do VLT;
- Prisão em flagrante de criminosos e contraventores;
- Apreensão de instrumentos, objetos ou valores relacionados com crimes ou contravenção penal, entregando-os, juntamente com o infrator, se for o caso, à autoridade policial competente;
- Isolamento dos locais de acidente, crime ou contravenção penal, para fins de verificações periciais, desde que não acarrete a paralisação do tráfego do VLT;
- Vistoria das áreas operacionais, visando à localização de objetos suspeitos provenientes de ameaças ao funcionamento do VLT;
- Realização, se necessário, dos primeiros socorros a possíveis vítimas;
- Transporte de eventuais feridos para pronto-socorro ou hospital, mantendo a guarda de seus pertences;
- No caso de vítimas fatais, sua remoção para lugar onde não haja interferência com a operação do serviço do VLT; e
- Lavratura de Boletim de Ocorrência, para oportuno encaminhamento à autoridade competente e fornecimento às partes interessadas.

Os empregados do Corpo de Segurança deverão usar uniformes padronizados, apresentados e aceitos pela Fiscalização, não lhes sobrepondo nenhum outro objeto à exceção daqueles previstos em procedimento operacional. As especificações dos equipamentos utilizados pelo Corpo de Segurança deverão ser aceitas pela Fiscalização.

A utilização dos equipamentos de segurança tem por finalidade básica garantir a integridade dos usuários, dos empregados e a preservação do patrimônio do VLT.

A Concessionária poderá, no interesse da segurança pública, destinar dependências nas suas áreas de serviço ou operacionais para a instalação de postos da Policia Militar com a finalidade de auxiliar o policiamento preventivo e repressivo.

10.10. Veículos Operacionais e Administrativos

Em função da necessidade de administração e operação da Concessão, incluindo sua conservação e manutenção, a Concessionária deverá dispor de veículos para esta tarefa. Deverão ser especificados os tipos e quantitativos de móveis, equipamentos e veículos que a Concessionária demonstre serem suficientes para o desempenho das suas atividades, para todo o período da Concessão.

Os veículos deverão possuir facilidades para o transporte de bagagem e, também, atendimento às normas de acessibilidade, com especial atenção às pessoas com deficiência.

10.11. Paradas

As paradas serão parcialmente abertas facilitando a circulação e ventilação, mas mantendo o bloqueio de acesso. As paradas deverão possuir dispositivos para bloqueio de acesso dos usuários às áreas pagas.

As paradas serão compostas por uma plataforma elevada, no limite do piso da plataforma com o trem, haverá faixa de identificação, na cor amarela, para prevenir possíveis acidentes. Será colocado piso especial para a orientação dos portadores de necessidades especiais.

As instalações de programação visual e sinalização deverão incluir sistemas de informação que auxiliem os passageiros na compreensão do serviço do VLT. Estas informações poderão ser estáticas, incluindo mapas de linhas e paradas, seus entornos e outros sistemas de transportes que operem na região, e dinâmicas, como painéis eletrônicos que disponibilizem os horários dos próximos trens ou avisos em tempo real sobre a operação. Os sistemas de informação também poderão prever a disponibilização de informações turísticas sobre a cidade de Salvador, em especial a região do subúrbio ferroviário, assim como espaço publicitário.

Para providenciar segurança aos usuários e facilitar a ação em casos de necessidade operacional, as paradas também deverão dispor de câmeras de vídeo ligadas ao Centro de Controle Operacional – CCO, que realizará o monitoramento das imagens e tomará as providências cabíveis, em casos de necessidade.

No exterior das paradas deverão ser instaladas as máquinas de autoatendimento para venda dos títulos de transporte (bilhetes).

10.12. Material Rodante

Neste Capítulo, é prevista a aquisição do material rodante a ser adquirido pela Concessionária e que são necessários ao funcionamento do VLT, de acordo com os índices de desempenho requeridos e conforme seu programa operacional, observando ainda os quantitativos estabelecidos no Anexo 8 – Demanda e Frota de Referência. As especificações dos carros e seus equipamentos componentes deverão estar contidas no caderno de especificações. A realização de todos os testes deverá ser previamente informada à Fiscalização, que deverá acompanhá-los e, se for o caso, recusá-los, com apresentação das devidas justificativas.

Além das especificações, todos os equipamentos deverão possuir manuais de operação e de manutenção, a serem apresentados à Fiscalização. Todos os procedimentos técnicos,

operacionais e administrativos, referentes às funções operacionais, deverão estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pela Concessionária.

A tecnologia a ser adotada para a concepção e projeto dos trens e de seus sistemas deve ser digital, atual, comprovada e com experiência de utilização em operadoras de VLTs nacionais ou internacionais. Não será aceita a utilização de produtos usados, obsoletos, descontinuados ou com prazo previsto de encerramento de produção.

Os materiais empregados nos carros e equipamentos deverão ser do tipo chama não propagante e nem emitir alta densidade de fumaça. Os valores do tempo de propagação e de densidade de fumaça estabelecidos deverão ser comprovados em ensaios, conforme a norma NBR 9442. As isolações dos fios e cabos deverão ser de material do tipo chama não propagante, baixa emissão de fumaça e isentas de halogênios. Os equipamentos elétricos e eletrônicos deverão atender aos requisitos de testes de compatibilidade eletromagnética de vibração e choque.

A Concessionária poderá definir o modelo e fabricante do VLT a ser adquirido e implementado, assim como a especificação das bitolas utilizada na via permanentes, desde que sejam cumpridas as obrigações deste documento, do Contrato de Concessão e demais anexos, em especial dos Anexos 8 e 4. As especificações do Material Rodante e bitolas deverão ser compatíveis com a infraestrutura implementada, permitindo adequações para expansão da capacidade do sistema, caso necessário. Essas adequações podem incluir aumento das composições, expansão das paradas, etc. O Material Rodante selecionado também deverá ser adequado às necessidades locais, com ar condicionado adaptado ao clima de Salvador e, sobretudo, ao volume esperado de passageiros, inclusive nas horas pico.

O Plano de Operação a ser apresentado pela Concessionária deverá disciplinar todas as condições de transporte, inclusive para transportes de carga, horários e vagões específicos.

10.13. Diretrizes de Acessibilidade

Todo o projeto do VLT deverá considerar diretrizes de acessibilidade, com objetivo de universalização do acesso ao serviço prestado. Essas diretrizes deverão facilitar o uso do VLT e a comunicação para pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com necessidades especiais.

Todo o projeto do VLT deverá atender às diretrizes de acessibilidade prescritas no Decreto Nº 5296 de 2 de dezembro de 2004, e nas Leis Federais Nº 9503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, Nº 10048, de 8 de novembro de 2000, e Nº 10098, de 19 de dezembro de 2000, e à norma NBR14021. As áreas públicas deverão atender à norma NBR 9050. Em equipamentos em que o usuário faça uso de autoatendimento, deverá ser atendida a norma NBR 15250.

Os elementos de acessibilidade que deverão ser implementados pela Concessionária incluem rampas de acesso, piso tátil, passarelas e especificações de escadas, corrimãos e guarda-corpos.

10.14. Reaproveitamento da Infraestrutura Existente

É possível, a critério da Concessionária e mediante aprovação prévia do Poder Concedente, o reaproveitamento de parte da infraestrutura existente para operação do Trem do Subúrbio - tais como trilhos, dormentes, lastro de via (desde que não contaminado), sistemas de energia e outros - desde que a mesma esteja em condições de utilização e que não implique no comprometimento da qualidade estabelecida para operação do VLT.

O reaproveitamento da infraestrutura existente cuja vida útil se esgote até o término da Concessão, importará, ainda, na obrigação de substituição da infraestrutura reaproveitada por nova até o termino da vigência da Concessão, por conta e risco da Concessionária. Deverá a Concessionária submeter, juntamente com o pedido de aprovação de reaproveitamento da infraestrutura, plano de substituição por novo durante a vigência da Concessão.

SEÇÃO 4 – OPERAÇÃO DO VLT

11. REQUISITOS OPERACIONAIS

11.1. Considerações Gerais

Os requisitos operacionais relacionados neste documento representam as exigências mínimas de qualidade a serem cumpridas na operação e nos demais serviços prestados pela Concessionária durante a vigência do contrato de Concessão do VLT. A Concessionária deverá se comprometer em cumprir estes requisitos, prestando serviços com a qualidade adequada e a utilizar toda a sua experiência e empregar todos os recursos tecnológicos necessários para superá-los.

Deverá ser elaborado pela Concessionária o Plano de Operação contendo as diretrizes operacionais que serão adotadas pelo VLT durante o período de Concessão, quer em situações de normalidade quer em situações de contingências, de acordo com as características técnicas, operacionais e construtivas dos sistemas, material rodante, equipamentos e instalações que serão implantadas.

Durante a vigência do Contrato de Concessão, o Plano de Operação deverá ser revisado periodicamente, objetivando adaptá-lo a novos cenários ambientais e/ou tecnológicos. Caso seja necessário, por razões excepcionais, operar temporariamente em desacordo com a versão vigente do Plano de Operação, a Concessionária deverá apresentar

justificativas para tal fato ao Poder Concedente e, se necessário, elaborar diretrizes específicas para serem adotadas nessas condições de operação excepcional.

Durante todo o período de Operação, a Concessionária deverá disponibilizar para o Poder Concedente relatórios operacionais contendo informações com granularidade diária, incluindo minimamente os dados utilizados para apuração dos Indicadores de Desempenho, sempre que disponíveis, além de outras informações operacionais solicitadas pelo Poder Concedente.

11.2. Prestação do Serviço

A Concessionária desenvolverá seu Plano de Operação de forma a assegurar ao Poder Concedente que:

- Os veículos do VLT prestarão serviço de embarque e desembarque de passageiros em todas as paradas que se encontrem em estado operacional. Não deverá ser possível o embarque e desembarque fora das paradas, em situação de normalidade operacional. Será possível que o serviço não seja prestado quando da ocorrência dos motivos a seguir listados, que deverão ser claramente informados aos usuários:
    - Término ou interrupção do serviço operacional;
    - Ajustes na grade horária ou estratégia operacional;
    - Falhas;
    - Incidentes.
- Os veículos só poderão trafegar com todas as portas fechadas e realizar a operação de portas (abertura e/ou fechamento) quando parados;
- O tempo em que o veículo permanecer com portas abertas para embarque e desembarque de passageiros não será inferior a 10 (dez) segundos e o tempo total das paradas, incluídas as operações de abertura e fechamento das portas, não será inferior a 15 (quinze) segundos. O tempo para embarque e desembarque dos passageiros com o veículo parado com as portas abertas será medido entre a abertura total das portas e o início da emissão dos sinais de aviso (sonoro e visual) de fechamento das portas.
- Os condutores cumprirão e respeitarão a sinalização de trânsito, mantendo velocidade compatível por trecho e distância de segurança entre os veículos, respeitando curvas, faixas de pedestres e cruzamentos.

Em ocorrências que possam vir a comprometer a segurança dos usuários ou em situações de falha técnica, a Concessionária deverá neutralizar as causas dos incidentes, podendo para isso:

- Liberar ou fechar os bloqueios de acesso das paradas
- Interromper integral ou parcialmente a prestação dos serviços
- Realizar evacuações de usuários do VLT, desde que os conduza com segurança até a parada mais próxima

- Realizar reboque dos VLTs, com ou sem passageiros, desde que garantidas as condições de segurança do tráfego, do acoplamento e do reboque
- Prestar serviços em via singela, desde que garantidas as condições de segurança de circulação do tráfego.

11.3. Uso dos Títulos de Transporte

A Concessionária se obriga a transportar os usuários dentro dos seguintes princípios e considerações:

- Não haverá venda de passagem no interior dos veículos, devendo os usuários que desejem embarcar no VLT adquirir título de transporte nas bilheterias, máquinas de autoatendimento das paradas ou outros postos regulamentados de venda;
- Todo usuário portador de um título válido de transporte do VLT tem assegurado o seu direito a viajar no VLT (incluindo gratuidades e descontos garantidos por lei);
- Todos os usuários que desejarem embarcar no VLT deverão utilizar seus títulos de transporte nos bloqueios de acesso das paradas, independente do regime de tarifação utilizado (tarifa integral, integração ou gratuidades);
- Todo o usuário não portador de título de transporte ou que não tenha utilizado seu título de transporte nos bloqueios de acesso e não passível de regularização de tal situação, no momento, deverá ser convidado a retirar-se do veículo ou da parada por funcionários da Concessionária, podendo ser solicitado, se necessário, a colaboração de agentes operacionais da Concessionária. O infrator ficará, ainda, sujeito às penalidades legais cabíveis. A Concessionária deverá realizar programas educativos junto aos usuários e à população, com o objetivo de instruir sobre o VLT e seu sistema de tarifação;
- Serão integralmente adotadas pelo VLT, todas as políticas e regulamentos instituídos pelo poder Estadual referentes à integração intermodal, vigentes nos sistemas de transporte público coletivo.

Caso ocorra uma situação que venha a exigir que o veículo em operação seja evacuado, os passageiros deverão ser informados e orientados sobre como proceder com segurança. Nestes casos a evacuação do veículo deverá ser realizada preferencialmente em uma parada.

A Concessionária deverá aplicar procedimentos que assegurem ao Poder Concedente e aos usuários afetados pela não conclusão da viagem que esses não serão penalizados financeiramente por este incidente. Os procedimentos a serem implantados deverão possibilitar o ressarcimento dos usuários através de crédito nos títulos de transporte utilizados na viagem não concluída e os créditos realizados deverão contemplar valores equivalentes aos debitados anteriormente.

11.4. Paradas

As paradas representam um primeiro contato do usuário com o VLT. Portanto, é necessário que a Concessionária mantenha as paradas considerando não apenas o aspecto funcional de acesso ao veículo, mas também de experiência do usuário.

A Concessionária deverá investir no aspecto visual, na adequada inserção no tecido urbano, na adequação paisagística do entorno das paradas e nos equipamentos à disposição dos usuários.

Com o avanço da disseminação do VLT como meio de transporte da população, as paradas tenderão a se tornar não somente pontos de acesso ao VLT, mas referências de localização na cidade e locais onde se encontram serviços úteis à comunidade em geral.

Por conseguinte, a Concessionária poderá promover:

- A implantação no entorno das paradas de uma comunicação visual que informe a sua localização e oriente o acesso às mesmas;
- A instalação de serviços de uso público, como lixeiras, relógios, termômetros, etc.

As paradas, no tocante ao aspecto operacional, deverão dispor, ainda, de um eficiente sistema de informações ao usuário, incluindo:

- Painéis de mensagens fixas;
- Painéis de mensagens variáveis.

Os painéis de mensagens fixas deverão conter, dentre outras, as seguintes informações:

- Nome da parada;
- Sentido de tráfego;
- Tipos de bilhetes, tarifas e tipos e condições das gratuidades;
- Mapa das paradas do VLT;
- Mapa de localização da parada e principais pontos de interesse no seu entorno;
- Quadro de possibilidades de transferências no VLT e das integrações intermodais no seu entorno;
- Quadro com os intervalos previstos nos picos e vales (dias úteis e fim de semana);
- Outras orientações a critério da Concessionária.

Os painéis de mensagens variáveis deverão transmitir informações do tipo:

- Hora;
- Temperatura;
- Tempo de espera previsto para os próximos veículos;
- Mensagens educativas;
- Campanhas institucionais de interesse público;

- Informações sobre eventuais atrasos e interrupções de tráfego.

As paradas serão dotadas de plataformas com a função de permitir, de forma fácil, segura e confortável, o acesso de todos os usuários aos veículos. A Concessionária deverá projetar nas extremidades das paradas rampas que facilitem o acesso à mesma e assegurar, mesmo nas piores condições que a via e o veículo possam apresentar, que o desnível entre o piso da plataforma e o interior do veículo atenda aos parâmetros de acessibilidade universal, em acordo com norma da ABNT e que a distância entre o veículo e a plataforma não comprometa a segurança da operação.

As paradas deverão ser cobertas para proteger os usuários de intempéries e da incidência direta de raios solares, e deverão dispor de bancos e/ou equipamento de apoio destinados, prioritariamente, a usuários com necessidades especiais. Também deverá haver bloqueios para impedir o acesso de usuários sem títulos de transporte.

A Concessionária deverá considerar a iluminação das paradas, não apenas como uma necessidade urbana, mas como um componente vital para a segurança dos usuários e do sistema VLT, ao longo de todo o período de operação. A correta iluminação das paradas deverá colaborar em muito para desestimular eventuais ações de furto e vandalismo. A iluminação e/ou uma sinalização específica também poderá ser utilizada como mais um recurso destinado a informar à população que um veículo do VLT está em movimento na região da Parada.

A Concessionária deverá disponibilizar um profissional responsável pelo funcionamento de cada parada durante a operação. Os agentes de parada deverão orientar e auxiliar os usuários, além de atuar em situações de emergência ou contingência para manter a segurança e normalidade da operação.

O agente de parada deverá ter como atribuições as seguintes atividades:

- Orientar que os usuários mantenham desobstruídas as áreas de circulação
- Auxiliar a movimentação dos usuários que possuam dificuldade de locomoção
- Prestar informações aos usuários
- Orientar o embarque e o desembarque, priorizando pessoas portadoras de necessidades especiais, idosos, crianças acompanhadas e gestantes
- Agir para manter níveis de conforto, atuando em casos de tumulto durante o embarque e o desembarque
- Agir para evitar a circulação de usuários ou pessoal não autorizado fora das faixas de pedestres e outras áreas que ofereçam risco
- Remover obstruções que impeçam a movimentação normal do VLT.

11.5. Limpeza

A atividade de limpeza é um dos pontos mais sensíveis e impactantes na percepção de qualidade de um sistema de transporte público.

A Concessionária deverá adotar uma sistemática de limpeza, higienização e sanitização de suas instalações operacionais (incluindo paradas e Pátio de Manutenção) e veículos interna e externamente.

Deverá ser dada, ainda, ênfase especial às paradas pelo fato de serem locais de grande visibilidade para a população do seu entorno e com grande tráfego de passageiros.

A limpeza exterior dos veículos e a limpeza interna manual deverão ser executadas, preferencialmente, em uma via que permita a recuperação das águas de lavagem.

Deverá haver tratamento adequado para resíduos nocivos ao meio ambiente, que deverá seguir as normas e regras previstas na legislação ambiental.

A Concessionária deverá estabelecer mecanismos de intervenção rápida que possam atuar para corrigir problemas, ocasionados pelos usuários e/ou por eventos climáticos, que ocorram durante os horários de circulação, fazendo prevalecer a percepção de limpeza e organização.

11.6. Comunicação Visual

A Concessionária deverá elaborar um projeto de comunicação visual, que incluirá os padrões visuais a serem implantados nos VLTs, paradas e nas instalações da Concessionária e utilizados nos materiais e portais de comunicação da Concessionária. A proposta de comunicação visual da Concessionária deverá ser submetida ao Poder Concedente para avaliação e aprovação.

O padrão visual externo dos VLTs deve ser adequado ao ambiente local, em harmonia à orla e à região do Subúrbio ferroviário. Deverão ser incluídos minimamente:

- Nome e logotipos da Concessionária e do Governo do Estado da Bahia
- Indicação do destino do VLT
- Indicação do número do carro
- Indicação luminosa de abertura das portas

A comunicação visual interna dos veículos deverá ser voltada para orientar os passageiros na utilização do VLT, utilizando placas, adesivos e painéis. Os itens de comunicação visual deverão incluir minimamente as seguintes informações:

- Indicações para uso das portas
- Indicação luminosa de abertura e fechamento de portas

- Indicação de direção de entrada e saída
- Indicação do destino do trem
- Indicação do mapa de paradas
- Indicação da localização e instruções para uso dos extintores de incêndio
- Indicação de abertura das portas de emergência
- Indicação de alertas e regras de uso do VLT
- Instruções para situações de emergência
- Indicação da existência de câmaras de segurança
- Indicação do número do carro

11.7. Exploração de Publicidade

O Poder Concedente autorizará a Concessionária a explorar, para fins publicitários, locais nas paradas, interior e exterior dos veículos.

A veiculação deverá obedecer às normas que regulam o setor em termos de ética, sendo que o bom senso deverá limitar o quantitativo de peças expostas visando não contribuir com a poluição visual urbana. Para tanto, deverão ser obedecidas às limitações do contrato de Concessão.

11.8. Recursos Humanos

Os recursos humanos, próprios ou terceirizados, são a imagem personificada da Concessionária e deverão, portanto, estar à altura do desafio que irão enfrentar.

Todos os empregados da Concessionária ou de empresas terceirizadas que lhe prestem serviços deverão obrigatoriamente estar habilitados e capacitados tecnicamente para o desempenho de suas atividades.

O Plano de Operação a ser apresentado pela Concessionária deverá conter a política que pretende aplicar na capacitação dos recursos humanos que utilizará.

O comportamento dos empregados e subcontratados da Concessionária deverá ser educado, digno e cortês, em todo o contato com o público e colegas de trabalho. Deverão ser priorizados os aspectos de sociabilidade e de servir o público com presteza, de maneira gentil, educada e eficiente. Não serão admitidos os seguintes comportamentos:

- Fumar no interior dos veículos
- Acionar a buzina ou qualquer outro equipamento desnecessariamente
- Utilizar capas, sobre os bancos do motorista e cortina de anteparo
- Conversar desnecessariamente com os usuários
- Usar gírias e linguagem inadequada durante o cumprimento de suas funções
- Permitir qualquer tipo de comércio, propaganda irregular ou mendicância no interior dos trens
- Entrar em serviço alcoolizado, ou ingerir bebidas alcóolicas durante o expediente

- Utilizar aparelhos de reprodução de áudio pessoal (como *mp3 players*, aparelhos *celulares*, etc.)

Os empregados da Concessionária, quando em serviço, deverão estar uniformizados e portando, de forma visível, seus crachás ou peças específicas de identificação.

Os funcionários da Concessionária deverão receber os equipamentos de proteção individual (EPI) e de proteção coletiva (EPC) adequados à realização das suas atividades. A Concessionária também será responsável por treinar estes profissionais no modo de utilizar esses equipamentos e por exigir a sua correta utilização.

Os crachás ou cartões de identificação dos profissionais da Concessionária ou subcontratada deverão apresentar minimamente as seguintes informações:

- Nome da empresa
- Nome completo do empregado
- Função do empregado
- Foto colorida recente do empregado
- Número de registro na empresa
- Telefone da empresa

Para efeitos legais, o Poder Concedente não fará distinção entre os empregados da Concessionária e os das empresas subcontratadas como prestadoras de serviços.

11.9. Centro de Controle Operacional – CCO

O Centro de Controle Operacional deverá funcionar durante toda a operação do VLT, incluindo atividades internas, não voltadas ao público, como estacionamento e manobra das composições. Os controladores deverão dispor de todos os equipamentos e mobiliários necessários para a execução das atividades de controle e monitoramento da operação do VLT, em toda a sua amplitude. Deverão ser disponibilizadas estações de trabalho dedicadas para essa função. Os equipamentos de controle e regulação deverão funcionar em redundância para casos de ocorrência de problemas técnicos ou qualquer interrupção no funcionamento dos equipamentos.

Os controladores deverão supervisionar a operação através de equipamentos de vídeo, que disponibilizarão minimamente imagens das seguintes áreas:

- Paradas
- Entradas e saídas do Pátio de Manutenção
- Vias de estacionamento
- Cruzamentos viários

Toda operação do Sistema VLT será controlada a partir do comando centralizado no Centro de Controle Operacional - CCO. Assim, o CCO deverá ser projetado de forma a suportar a

funcionalidade de localização de todos os veículos ao longo da via principal, regiões de estacionamento, manobra e pátios, possibilitando a realização do controle e da supervisão operacional do Sistema VLT.

Os sistemas do CCO deverão permitir que o operador se comunique com os condutores dos VLTs através de sistema de radiocomunicação para transmitir informações de tempo de parada em paradas, tempo de atraso ou antecipação em relação à tabela horária, etc.

A localização dos VLTs ao longo da via será feita de forma automática, visando manter o Sistema de Controle Centralizado informado da posição de cada composição. Esta função deverá ser realizada pelo Sistema de Localização de Veículos - "Automatic Vehicle Location – AVL", que deve ser capaz de detectar e reconhecer veículos em todo o trecho da linha, servindo de base para uma efetiva supervisão e controle operacional. A transmissão de dados VLT - CCO e CCO – VLT será feita através do sistema de radiocomunicação.

O Sistema de Controle Centralizado realiza os cálculos de regulação da marcha dos trens na linha a partir das informações enviadas pelo AVL e envia as informações pertinentes a cada VLT. As informações (tempo de atraso, tempo de antecipação, tempo de parada nas paradas, etc.) serão recebidas a bordo e exibidas na IHM da cabine.

Através do sistema de radiocomunicação, os operadores do CCO deverão poder estabelecer, além da comunicação de dados, comunicação de voz com os condutores do VLT.

O Sistema de Controle Centralizado do CCO também será responsável pela supervisão e controle da movimentação de VLT, não só nas vias principais, mas também pelos estacionamentos, despacho e recolhimento de VLT no pátio, como também pela supervisão e controle do sistema de alimentação elétrica, de equipamentos auxiliares e de fluxo de passageiros.

Os eventos ocorridos no campo deverão gerar indicações que serão transmitidas ao SCC. Estas indicações, em conjunto com os objetivos preestabelecidos, deverão nortear o controle efetivo do sistema de transporte.

Deverão ser contempladas no escopo do CCO atividades dedicadas à atualização de informações sobre os serviços prestados. O CCO deverá concentrar informações precisas e atualizadas sobre a operação do VLT a todo momento. O CCO deverá ter a capacidade de fornecer as seguintes atividades:

- Enviar mensagens visuais e sonoras através dos canais de informações implantados nas paradas e VLTs e do sistema de sonorização
- Atualizar o site da Concessionária com informações relevantes sobre a operação
- Acionar profissionais da Concessionária e escalar ações em casos de emergência

- Informar equipes operacionais ou de manutenção sobre ocorrências e anormalidades em tempo real

11.10. Pátio de Manutenção

O Pátio de Manutenção deverá comportar o pessoal de manutenção da Concessionária, incluindo equipe própria ou terceirizada. Serviços específicos poderão ser realizados em outros locais, conforme necessidade.

A operação do Pátio de Manutenção deverá seguir a legislação vigente e os critérios de segurança apresentados nos demais item deste documento, garantindo a prevenção de riscos aos profissionais alocados na Manutenção do VLT.

11.11. Regulamentos Operacionais

A Concessionária deverá submeter à apreciação do Poder Concedente, instrumento que defina as atitudes comportamentais que se espera, não apenas da parte dos usuários do sistema, mas também dos cidadãos em geral, especialmente da parcela que interage diretamente com o VLT, conscientizando-os da importância de suas ações na qualidade do serviço a ser prestado. Este instrumento deverá ser parte integrante do Plano Operacional.

O regulamento deverá evidenciar as consequências que o comportamento social inadequado gerará na operação do VLT e os inconvenientes que o mesmo poderá gerar aos usuários do serviço, na população em geral e na mobilidade na região.

O usuário deverá ser conscientizado, de que, em última instância, o seu conforto e segurança serão afetados quando:

- Funcionários da Concessionária sejam impedidos de realizar suas funções operacionais ou ocorrerem danos ou uso indevido dos equipamentos instalados nos veículos, nos locais de embarque/desembarque e/ou nas instalações do VLT;
- Forem transportados nos veículos objetos ou substâncias que possam ocasionalmente ameaçar a integridade física dos usuários ou diminuir sua comodidade;
- Os usuários se comportarem de forma inconveniente em termos sociais, incomodando os demais com suas atitudes, atos e ações;
- Os usuários praticarem atos e/ou ações associadas à convicção política ou religiosa;
- Forem desrespeitadas as orientações ou diretrizes legais de qualquer instância da administração pública ou da Concessionária.

O regulamento a ser apresentado pela Concessionária deverá também abordar atitudes do público não usuário que poderá interagir com o VLT como pedestre ou condutor de veículo nas vias do entorno do sistema.

A introdução da tecnologia VLT levará os cidadãos ao hábito de conviver com veículos, nos quais não se poderá embarcar/desembarcar em qualquer ponto do percurso, que não podem desviar de obstáculos que invadam sua área de movimentação e que, devido a suas dimensões e peso, não reagem instantaneamente aos comandos dos operadores.

Assim o regulamento deverá conscientizar o público em geral de que:

- O espaço necessário para a circulação do VLT não é apenas o ocupado pelos trilhos, mas sim por uma área que excede essa faixa e que será materializada no pavimento, seja por pintura, mureta, tachões ou outro meio de segregação;
- Pedestres ou veículos que invadam a área de movimentação do VLT, desrespeitando a sinalização (luminosa, sonora ou física) quando esta for ativada, colocam em risco não só a sua integridade física, mas também a dos passageiros do VLT;
- Que a colocação de óleo, pedras ou outros objetos nos trilhos ou nos aparelhos de via será prejudicial a circulação do VLT e poderá provocar acidentes graves;
- Que quando são danificados fios elétricos, sinais ou outros equipamentos instalados ao longo da via, destinados a controlar a circulação do VLT, será interrompido o fluxo das informações que protegem sua circulação, e poderá provocar a imediata interrupção do trecho afetado como medida extrema para impedir a ocorrência de acidentes.

Além da disponibilização das regras de utilização, a Concessionária deverá tomar as providências para garantir a segurança e o conforto de seus usuários, atuando para instruir ou mesmo evitar a entrada de pessoas que apresentem comportamentos que prejudiquem os demais usuários do VLT, incluindo:

- Pessoas alcoolizadas ou sob o efeito de drogas;
- Pessoas inconvenientemente trajadas;
- Portadoras de armas de fogo, ou armas brancas (exceto militares, policiais ou pessoas com licença apropriada);
- Pessoas que acionem ou utilizem indevidamente os equipamentos do VLT;
- Pessoas que joguem lixo ou resíduos em lugar inapropriado.

11.12. Canais de Relacionamento

A Concessionária realizará suas atividades operacionais buscando atingir e, sempre que possível, superar as metas e os índices de desempenho e qualidade em conformidade com Anexo 6 – Sistema de Avaliação de Desempenho ou outros que venham a ser negociados.

A Concessionária deverá oferecer aos usuários condições de se expressarem e interagirem com a mesma, independente da formalidade das pesquisas de opinião, como forma rápida e eficiente de avaliar e corrigir rapidamente desvios que possam estar ocorrendo nas metas estabelecidas.

Deverá ser disponibilizado pela Concessionária um serviço que assegure a devolução dos objetos perdidos pelos usuários e que tenham sido achados no VLT. Este será um procedimento importante para o relacionamento dos usuários com a Concessionária.

Assim, a Concessionária deverá implantar canais de relacionamento com os usuários, e manter, em local visível, nos veículos e nas paradas, informações sobre como tais serviços podem ser acessados, e também informações sobre os canais de relacionamento disponibilizados com a mesma finalidade pelo Poder Concedente.

11.13. Central de Achados e perdidos

Deverá ser implementado pela Concessionária um serviço com o objetivo de recuperar objetos perdidos pelos usuários. Deverá ser disponibilizada uma Central de Achados e Perdidos em local de fácil acesso aos usuários para prestação desses serviços.

Os objetos deverão ser enviados à Central de Achados e Perdidos em até 24 horas após a sua localização pelos funcionários da Concessionária e lá deverão ser armazenados por até 60 dias, com exceção de objetos perecíveis ou que ofereçam risco ao público e ao pessoal da operação. Após este período os objetos serão tratados conforme procedimentos específicos de acordo com sua natureza. Documentos armazenados na Central de Achados e Perdidos que não forem resgatados nesse prazo serão enviados aos respectivos órgãos emissores, se possível.

12. PARÂMETROS OPERACIONAIS

12.1. Horário de funcionamento

O sistema VLT deverá operar todos os dias do ano, das 05:00 às 00:00 horas.

12.2. Carrossel

Buscando atender a demanda projetada de passageiros foram definidos, nos termos do disposto no Anexo 8, três carrosséis para a Operação do VLT:

Carrossel 1 – Trecho entre as paradas do Comércio até Ilha de São João

Carrossel 2 – Trecho entre as paradas do Comércio até Periperi

Carrossel 3 – Trecho entre as paradas do Comércio até Plataforma

12.3. Intervalo entre veículos (*headway*)

O usuário dos sistemas de transporte público deseja que seja respeitado o seu direito de ser transportado, com conforto, segurança e regularidade. Assim os intervalos entre veículos deverão ser respeitados, de forma a viabilizar às taxas de ocupação especificadas.

Na fase de Operação Plena a Concessionária deverá cumprir os seguintes intervalos entre os trens:

- Trecho Comércio – Ilha de São João (carrossel 1): 20 minutos
- Trecho Comércio – Periperi (carrossel 2): 20 minutos
- Trecho Comércio – Plataforma (carrossel 3): 10 minutos

12.4. Taxa de ocupação

A taxa de ocupação (passageiros em pé/m^2) é um dos parâmetros mais facilmente perceptíveis pelo usuário dos sistemas de transporte público e, por isso, será um dos requisitos mais importantes para garantir a satisfação dos usuários do VLT. Por esse motivo, a Concessionária deverá planejar sua operação para garantir a taxa máxima de ocupação de 6 (seis) passageiros em pé/m^2, podendo chegar a 10 (dez) passageiros em pé/m^2, em circunstâncias excepcionais, limitada a até 15% (quinze por cento) do horário de funcionamento/dia do VLT. Esta taxa deverá ser rigorosamente administrada e, sempre que possível, gradualmente reduzida pela Concessionária como sistemática de melhoria contínua da qualidade dos serviços.

12.5. Reserva operacional

A Concessionária deve prever uma reserva operacional de veículos do VLT para atender eventuais necessidades da operação e possibilitar a realização das manutenções programadas.

Como referencial o Poder Concedente recomenda, no mínimo, que essa reserva seja igual a 10% (dez por cento) do total da frota. A Concessionária poderá, a seu exclusivo critério, aumentar o quantitativo de veículos destinados à reserva operacional.

Os veículos da reserva operacional poderão ser utilizados, a critério da Concessionária, observado seu Plano de Operação, excepcionalmente, nas horas-pico, para atendimento dos usuários nos trechos mais carregados do VLT.

12.6. Operações especiais e interrupção

A Concessionária deverá considerar em seu Plano de Operação a possibilidade de alterações nos horários de operação, *headways*, carrosséis ou utilização de regimes especiais, que serão previamente definidos junto ao Poder Concedente. Os regimes especiais serão definidos de acordo com a realização de eventos realizados na cidade ou outros acontecimentos, que poderão demandar intervalos especificamente ajustados para atender demandas excepcionais ou interrupções de serviços.

Durante a vigência do Contrato de Concessão outras alterações ou operações especiais também poderão ser previamente acordadas entre o Poder Concedente e a

Concessionária, em função da adaptação do usuário ao novo sistema de transporte e às readequações ou modificações na utilização do espaço urbano por onde circulará o VLT.

A Concessionária deverá igualmente considerar que na região servida pelo VLT poderá ocorrer, em função de festividades próprias ou eventos locais, o fechamento de vias. O fechamento ou as restrições de circulação associados a interrupções eventuais não programadas deverão ser previamente analisadas e acordadas entre a Concessionária e o Poder Concedente. O Plano de Operação do VLT deverá prever estratégias e recursos que permitam minimizar possíveis impactos dessas ocorrências sobre a malha, bem como operações de forma diferenciada em função de grandes eventos e festividades.

Ações de restabelecimento operacional deverão ser realizadas com o menor impacto possível na circulação e nas atividades normais da região da ocorrência, devendo o sistema prever, em seu projeto, redundâncias que minimizem as consequências de tais eventos.

13. REQUISITOS DE MANUTENÇÃO

Após o início da operação comercial e durante todo o período de Concessão, a manutenção dos sistemas, instalações e equipamentos que comporão o sistema VLT será de responsabilidade exclusiva da Concessionária.

A Concessionária, durante o período de Concessão, deverá estar estruturada para executar diretamente, ou através de terceiros, as manutenções preventivas e corretivas das edificações, instalações, sistemas, material rodante (veículos) e equipamentos do VLT, devendo implantar um programa de manutenção preventiva baseado em inspeções, monitoramentos, revisões e intervenções programadas.

13.1. Engenharia de manutenção

A Concessionária deverá criar e manter durante todo o período de Concessão, uma unidade técnica integrada por engenheiros e técnicos, com comprovada experiência em manutenção. Esta unidade será responsável por desenvolver e aperfeiçoar os serviços de manutenção das instalações, do material rodante, dos equipamentos e sistemas fixos visando assegurar os índices de confiabilidade, disponibilidade, mantenabilidade e segurança especificados.

A engenharia de manutenção deverá desenvolver procedimentos, programações, rotinas e roteiros de manutenção preventiva, com base nas recomendações dos projetistas / fabricantes / construtores envolvidos, nas práticas adotadas em outros sistemas de VLT ou metro-ferroviário e na experiência acumulada por seus técnicos.

Essa unidade deverá igualmente atuar nas atividades de gestão de garantias, análise de problemas técnicos e auditorias da qualidade, bem como propor aos fornecedores de sistemas/equipamentos importados, um programa de nacionalização de seus componentes/sobressalentes.

Os procedimentos, programações e rotinas implantadas deverão, durante todo o período da Concessão, ser avaliados e atualizados num processo de melhoria continua, de forma a aumentar a confiabilidade e disponibilidade dos equipamentos e a eficiência dos serviços prestados aos usuários.

13.2. Documentação técnica

A Concessionária deverá criar e manter um arquivo técnico contendo a documentação entregue pelos fornecedores / fabricantes do material rodante e dos fabricantes/instaladores dos demais sistemas, instalações e equipamentos. Com base nesses documentos, na experiência de seus técnicos e em dados obtidos com operadores de sistemas equivalentes já em serviço, a engenharia de manutenção produzirá documentação específica para o trabalho das equipes de operação e de manutenção de campo e das oficinas.

Toda a documentação recebida ou desenvolvida internamente deverá ser tecnicamente confiável, corretamente preservada, estar à disposição dos agentes executores e ser permanentemente atualizada com base na retroalimentação dos resultados obtidos. Esse arquivo será a base documental técnica sobre a qual se realizarão as manutenções (programadas e de restabelecimento) do material rodante, das instalações e dos equipamentos fixos que constituirão o sistema VLT.

13.3. Programação de Manutenção

Os objetivos básicos das programações de manutenção deverão ser a segurança, a confiabilidade e a disponibilidade dos sistemas, material rodante, equipamentos e das instalações fixas.

Os serviços de manutenção corretiva deverão se constituir em intervenções eventuais, cabendo à Concessionária buscar minimizar sua ocorrência.

A Concessionária deverá elaborar seu manual de manutenção e operação, que deverá ser encaminhado ao Poder Concedente.

A Concessionária, a partir da operação da Concessão, deverá encaminhar, ao Poder Concedente, relatórios periódicos de manutenção que contemple todas as ações de manutenção preventivas e corretivas, realizadas no mesmo.

O Poder Concedente poderá realizar verificações, a seu exclusivo critério, para inspecionar os sistemas, o material rodante, os equipamentos e as instalações fixas, bem como acompanhar as ações de manutenção preventivas e/ou corretivas.

As manutenções programadas para as áreas de acesso ao público ou que tornarem indisponíveis equipamentos necessários à prestação do serviço de transporte deverão ser executadas após o encerramento da operação comercial. As manutenções corretivas emergenciais deverão ser executadas assim que possível, para minimizar os efeitos na operação comercial do VLT.

13.3.1. Via Permanente

As inspeções da Via Permanente deverão ser realizadas em frequência que possibilite a detecção dos problemas existentes na via, incluindo minimamente os problemas referentes à geometria, trilhos, fixações e soldas, assim como os dispositivos de drenagem do leito ferroviário.

Os aparelhos de mudança de via (AMV), por sua vez, deverão ser mantidos e inspecionados com especial atenção, pela grande necessidade de observação para manutenção. Com base nas inspeções realizadas na via, a Concessionária deverá programar suas ações de manutenção.

13.3.2. Estruturas e edificações

Para a manutenção de estruturas e edificações, a Concessionária deverá realizar as seguintes atividades:

- Obter todas as licenças necessárias
- Solicitar autorização formal do Poder Concedente, apresentando minimamente projeto, plano de execução, impactos na operação diária, cronograma de execução e especificações dos materiais e serviços
- Garantir a qualidade dos materiais e equipamentos utilizados
- Seguir as normas técnicas e regulamentos pertinentes
- Notificar o Poder Concedente sobre a conclusão das obras de manutenção
- Realizar vistorias das obras finalizadas junto ao Poder Concedente
- Solicitar Termo de Recebimento das Obras/Reformas ao Poder Concedente

A aprovação dos serviços e emissão do Termo de Recebimento pelo Poder Concedente não implica qualquer responsabilidade a este, tampouco exime a Concessionária de suas obrigações.

13.4. Diretrizes de Segurança

Qualquer intervenção de manutenção ao longo da rede operacional só poderá ser realizada em conformidade com os procedimentos operacionais que deverão levar em consideração

não prejudicar a operação do VLT ou colocar em risco a segurança dos usuários do VLT, da coletividade em geral e dos funcionários da Concessionária.

Caso sejam necessárias intervenções de manutenção na via, a Concessionária deverá atentar-se à interdição e sinalização dos locais de atuação, para que não haja riscos aos usuários, empregados da Concessionária e pedestres, assim como não haja prejuízo para a circulação de veículos na região.

Deverá fazer ser previsto nos procedimentos de manutenção preventiva que, após o término dos serviços, seja realizada a limpeza dos equipamentos, vias, túneis, passagens subterrâneas, oficinas, pátios, subestações retificadoras ou de qualquer outro local onde tenha sido realizada.

Deverá haver nos procedimentos da Concessionária especial atenção ao recolhimento e destinação do lixo, sucatas, lubrificantes, solventes e outros produtos e subprodutos afins, com o objetivo de que estes não causem danos ambientais, em estrita obediência à legislação, às normas e regulamentos aplicáveis.

13.5. Gerenciamento da Manutenção

A Concessionária deverá implantar, até o término do primeiro ano após o início da operação comercial, um sistema informatizado de gestão de manutenção - SIGMA, onde todas as atividades preventivas e corretivas deverão ser registradas em banco de dados. O SIGMA deverá permitir consulta, a qualquer momento, das informações armazenadas e deverá ser constituído no histórico dos ativos concedidos ou incorporados ao VLT, ao longo do período de Concessão.

Deverão ser inseridas no SIGMA todas as programações de manutenção preventiva e/ou corretiva, incluindo as inspeções, os monitoramentos, as revisões e as intervenções preventivas e/ou corretivas, com data de execução, quilometragem e/ou tempo de operação, quando for o caso, e as demais informações que permitam a sua rastreabilidade e pesquisa.

13.6. Gestão de Suprimentos

A Concessionária deverá implantar, até o término do primeiro ano após o início da operação comercial, um sistema informatizado de gestão de suprimentos.

13.7. Gestão de Falhas

A Concessionária deverá implantar a partir do início da operação comercial, mesmo de forma parcial, uma sistemática de abertura e fechamento de falhas, com critérios de prioridade de atendimento comuns às áreas de operação e manutenção. Essa sistemática, posteriormente, será parte integrante do sistema de gestão da manutenção - SIGMA.

13.8. Definições Básicas de Manutenção

A Concessionária deverá considerar as seguintes definições básicas, para execução dos serviços de manutenção:

- Níveis de Manutenção Corretivas - as ocorrências de manutenções corretivas serão classificadas em 3 (três) níveis:
  - Nível 1 – Emergência: é toda e qualquer ocorrência que provoque interferência na operação comercial e que provoque a retirada de circulação de equipamento, sistema e/ou material rodante (veículo) defeituoso e que prejudique a operação comercial, exigindo o atendimento imediato da equipe de manutenção visando restabelecer a sua operacionalidade;
  - Nível 2 – Urgência: é toda e qualquer ocorrência que provoque interferência na operação comercial e restrições na utilização de equipamento, sistema e/ou material rodante (veículo), mas que não impeça que o sistema/equipamento em falha permaneça em operação comercial de forma degradada, porém absolutamente segura e que não prejudique a imagem da Concessionária perante a opinião pública, até que a manutenção possa intervir, o que deverá ocorrer no mais curto prazo de tempo possível;
  - Nível 3 – Programada: é toda e qualquer ocorrência que provoque interferência na operação comercial e imponha restrições à operação do equipamento, sistema ou material rodante defeituoso, mas que possa ter seu reparo realizado pela manutenção em horário em que haja disponibilidade ou cuja intervenção possa ser postergada para ser realizada junto com a próxima manutenção preventiva programada, porém, permitindo uma operação absolutamente segura e que não prejudique a imagem da Concessionária perante a opinião pública;
- Atividade Programada de Manutenção: é toda e qualquer atividade de manutenção preventiva e/ou corretiva programada contida em um plano de manutenção;
- Plano de Manutenção: é o detalhamento dos serviços a serem executados durante um programa de manutenção preventiva e/ou corretiva programada para garantir o desempenho, a disponibilidade e a segurança especificados para os equipamentos, sistemas ou material rodante do VLT.

Um veículo será considerado disponível caso não possua nenhuma ocorrência do Nível 1 – Emergência aberta que impeça sua movimentação segura, e que não gere interferências na circulação dos demais veículos, prejuízo à segurança ou ao conforto do usuário e que não afete a imagem da Concessionária perante a opinião pública.

O veículo será considerado indisponível caso apresente qualquer uma das falhas abaixo listadas:

- Permita a abertura das portas com o veículo em movimento;

- Permita a abertura das portas indevidamente ou do lado oposto ao comandado;
- Apresente uma ou mais folhas de porta que não possa ser travada na posição fechada;
- Tenha uma ou mais portas sem sinalização luminosa e/ou sonora de fechamento iminente;
- Apresente falha de funcionamento no controle de velocidade;
- Apresente controles inoperantes;
- Apresente instrumentos essenciais inoperantes;
- Apresente cheiro de queimado ou sinais de fogo ou fumaça;
- Apresente anormalidades que impeçam o acesso aos controles do veículo;
- Apresente vidros quebrados nas portas ou janelas;
- Apresente para-brisa quebrado ou limpador de para-brisa inoperante;
- Apresente equipamento de Aviso ao Público inoperante;
- Apresente equipamento de comunicação inoperante;
- Apresente falhas nos dispositivos de engate que impeçam o acoplamento e desacoplamento;
- Apresente falha na aplicação e/ou na remoção de qualquer um dos sistemas de freio;
- Apresente falha de suprimento elétrico;
- Apresente um compressor inoperante ou que tenha vazamento de ar sob a caixa;
- Tenha mais de duas luminárias de emergência apagadas;
- Apresente anormalidades no sistema de tração, tais como baixa propulsão, trancos na frenagem ou na aceleração;
- Apresente trepidações e ruídos anormais;
- Apresente sistema de ar condicionado inoperante;
- Apresente falta de mais de um extintor de incêndio, ou contenha mais de um extintor de incêndio descarregado, inoperante ou fora do período de validade;
- Apresente pichação interna ou externa com conteúdo inconveniente, insultuoso ou constrangedor;
- Apresente bancos, painéis de acabamento ou pega mãos danificados;
- Tenha mais de 10% (dez por cento) da área com piso danificado ou solto, oferecendo risco de acidente aos usuários;
- Apresente saliências ou falhas de acabamento que ofereçam risco de acidente aos usuários;
- Apresente falha em qualquer um dos equipamentos de alerta, tais como: luzes frontais e traseiras, buzina e/ou outro recurso sonoro, destinados a avisar aos pedestres e veículos que estiverem utilizando a mesma faixa de rolamento, da aproximação ou da circulação do VLT;
- Apresente falhas no circuito de CFTV, destinado ao auxílio à condução do veículo.

Uma parada será considerada disponível quando não apresentar ocorrências de Nível 1 - Emergência, que impeçam a utilização pelos usuários, não permitindo o embarque ou desembarque de forma segura. Todos os sistemas, equipamentos e instalações das

paradas deverão oferecer condições técnicas e de segurança mínimas de funcionamento, e não deverão apresentar quaisquer irregularidades que afetem a imagem da Concessionária.

Uma parada será considerada indisponível, caso apresente qualquer uma das condições abaixo:

- Tenha mais de 20% (vinte por cento) das áreas de circulação de usuários sem iluminação ou apresentando irregularidades que ponham em risco a segurança dos mesmos;
- Tenha equipamentos obrigatórios para uso dos portadores de necessidades especiais fora de operação.

14. ATIVIDADES DE SUPORTE À OPERAÇÃO

14.1. Avaliação do Desempenho

Deverá ser prevista, conforme estabelecido em contrato, a atuação de consultoria especializada, designada "Verificador Independente", a ser contratada pela Concessionária, com validação pelo Poder Concedente, para os trabalhos de Avaliação do Desempenho da Concessionária, nos termos do contrato.

Será responsabilidade da Concessionária prover todas as informações sobre a operação, manutenção ou outros aspectos do VLT que sejam necessárias para Avaliação do Desempenho pelo Verificador Independente.

Os indicadores de desempenho da Concessão estão definidos no Anexo 6 – Sistema de Avaliação de Desempenho.

15. DAS CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO

Considerando que a Operação do VLT se dará de forma faseada, distribuída em 02 (dois) Marcos Operacionais, foram estabelecidas condições específicas para a operação parcial do VLT, consoante descrito nos subitens 15.1 e 15.2.

Todas as condições estabelecidas acima foram fixadas à luz da Operação Plena do VLT, as quais serão parcialmente reconfiguradas com base no disposto nos subitens 15.1 e 15.2, sendo consideradas integralmente aplicáveis nas fases de operação parcial do VLT todas as demais condicionantes que não foram expressamente alteradas abaixo.

15.1. Operação do Marco 1

O Marco Operacional 1 consiste na Operação do VLT no trecho compreendido entre as Paradas do Comércio e Baixa do Fiscal, sendo esse o primeiro trecho a ser operado pela Concessionária.

O *headway* nesta fase será de 20 (vinte) minutos e a Operação se dará entre as 8h30min e as 16h30min. Nesta fase não será aplicado o Sistema de Avaliação de Desempenho estabelecido no Anexo 6 – Sistema de Avaliação de Desempenho.

Durante esta fase a operação se dará de forma assistida, de modo que não haverá cobrança de tarifa pública dos usuários do VLT, os quais ingressarão gratuitamente no VLT, devendo ser apenas contabilizados para fins estatísticos. Portanto, neste período, as receitas da concessionária decorrerão do recebimento das contraprestações públicas e das receitas acessórias. Como não haverá cobrança de tarifa, os sistemas de bilhetagem, comercialização e liquidação são prescindíveis nesta fase.

Nesta fase, o VLT poderá funcionar com sistemas e CCO operando parcialmente e com o Pátio de Manutenção parcialmente implantado, desde que salvaguardados requisitos de segurança e conforto mínimos. Também não incidirão nesta fase os mecanismos de distribuição dos riscos do sistema de liquidação e de demanda disciplinados no Contrato.

Para esta fase serão adquiridos Materiais Rodantes com base nas quantidades indicadas no Anexo 8, e cujas características podem ser distintas das especificadas neste Anexo e no Anexo 4.

Deverá ser apresentado com, pelo menos, 60 (sessenta) dias de antecedência do início da Operação, Plano de Operação pela Concessionária específico para esta fase, o qual será submetido à aprovação pelo Poder Concedente.

Caso a Concessionária proponha iniciar a operação do VLT em outro trecho, e seja aprovada pelo Poder Concedente, todas as condições aqui estabelecidas deverão ser igualmente cumpridas.

15.2. Operação do Marco 2

O Marco Operacional 2 consiste na Operação do VLT no trecho compreendido entre as Paradas Comércio e Ilha de São João. As condições operacionais aqui estabelecidas perdurarão até o final da Concessão, sendo exigível o atendimento integral a todos os requisitos estabelecidos nos itens 1 a 14 deste Anexo.

Nesta fase a operação será comercial, de modo que haverá cobrança de tarifa pública dos usuários do VLT. Portanto, nesta fase, as receitas da concessionária decorrerão do recebimento das receitas tarifárias, das contraprestações públicas e das receitas

acessórias. Desta forma, deverão estar implantados pela Concessionária e em plenas condições de operação os sistemas de bilhetagem, comercialização e liquidação.

Neste período incidirá o mecanismo de distribuição do risco do sistema de liquidação, e também o de demanda, sendo aplicado o Sistema de Avaliação de Desempenho estabelecido no Anexo 6 – Sistema de Avaliação de Desempenho.

Para esta fase serão adquiridos Materiais Rodantes com base nas quantidades indicadas no Anexo 8, e cujas características devem atender às especificações mínimas estabelecidas neste Anexo e no Anexo 4.

Deverá ser apresentado com, pelo menos, 60 (sessenta) dias de antecedência do início da Operação, o Plano de Operação pela Concessionária, o qual será submetido à aprovação pelo Poder Concedente.

Anexo 6 - Sistema de Avaliação de Desempenho

Sumário

1 Apresentação 3
2 Fundamentação e Descrição do Procedimento de Avaliação 3
3 Fundamentação do Cálculo do Indicador Geral de Desempenho Anual (IGDA) 4
4 Fundamentação da Incidência do Indicador Geral de Desempenho Geral Anual (IGDA) no Valor da Contraprestação 4
5 Períodos e Horários de Medição 5
6 Indicador Geral de Desempenho Mensal 6
6.1 Indicador Geral de Satisfação do Usuário (IGSU) 6
6.1.1 Indicador de Reclamações dos Usuários (IRU) 6
6.1.2 Indicador de Satisfação dos Usuários (ISU) 7
6.2 Indicador Geral de Regularidade da Operação (IGRO) 10
6.2.1 Indicador de Cumprimento de Programação (ICP) 11
6.2.2 Indicador de Regularidade Intervalo entre Trens (IRI) 11
6.3 Indicador Geral de Segurança (IGSE) 12
6.3.1 Indicador de Acidentes na Linha (IAL) 13
6.3.2 Indicador de Crimes e Contravenções Penais (ICC) 13
6.3.3 Indicador de Acidentes de Trânsito com Culpabilidade do Condutor (IAT) 14
6.4 Indicador Geral de Disponibilidade do Sistema (IGDS) 15
6.4.1 Indicador de Disponibilidade do Sistema de Via (ISV) 15
6.4.2 Indicador de Disponibilidade das Paradas (IDP) 16
6.4.3 Indicador de Disponibilidade da Via Permanente (IDV) 16
7 Revisão do Sistema de Avaliação de Desempenho 17

1 APRESENTAÇÃO

Descreve-se a seguir a metodologia a ser utilizada, pelo Poder Concedente, para a Avaliação do Desempenho da Concessionária no cumprimento do Contrato de Concessão, por meio da aferição de indicadores de desempenho.

Aqui também é definido o desconto incidente sobre a Contraprestação da Concessionária em função de seu desempenho, em caso de desempenho inferior às metas estabelecidas.

Dessa maneira, a incidência da Nota de Desempenho sobre a Contraprestação Mensal, irá gerar uma Contraprestação Efetiva, cujo valor será igual ou inferior à Contraprestação Mensal, dependendo do indicador obtido.

2 FUNDAMENTAÇÃO E DESCRIÇÃO DO PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO

A Avaliação do Desempenho da Concessionária será realizada por meio de Indicadores de Desempenho que ensejarão a aplicação de Notas de Desempenho Anual, segundo os critérios adiante mostrados.

No exercício da apuração da Avaliação de Desempenho da Concessionária, o Poder Concedente deverá ser auxiliado por um Verificador Independente, que, para essa tarefa, contará com o irrestrito apoio da Concessionária, seja na disponibilização tempestiva das informações e dados necessários, seja no franqueamento a toda e qualquer instalação do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT.

Será necessário que a Concessionária implante um Sistema Informatizado de Apuração de Desempenho (SIAD), devidamente integrado ao Centro de Controle Operacional e ao Centro de Manutenção do VLT, que possibilite acesso remoto pleno e irrestrito por parte do Poder Concedente e do Verificador Independente. Caso o Verificador Independente identifique que as informações de comprovação apresentadas pela Concessionária sejam insuficientes ou inconsistentes para apuração dos indicadores de desempenho, as atividades referentes a estas informações poderão ser consideradas insatisfatórias ou não realizadas, podendo acarretar em redução no resultado indicador e desconto no valor da Contraprestação Mensal.

O Indicador Geral de Desempenho Anual (IGDA) poderá afetar o valor devido pelo Poder Concedente à Concessionária a título de Contraprestação Mensal.

Eventual desconto no valor da Contraprestação decorrente da aplicação do IGDA não se confunde com penalidade contratual. Assim, a Avaliação de Desempenho da Concessionária não deve prejudicar a verificação, pelo Poder Concedente, de seu inadimplemento contratual e a consequente aplicação das penalidades previstas no Contrato e seus Anexos.

3 FUNDAMENTAÇÃO DO CÁLCULO DO INDICADOR GERAL DE DESEMPENHO ANUAL (IGDA)

A Avaliação de Desempenho deverá ser realizada imediatamente após o início da Operação Plena do VLT, entretanto, a aplicação do IGDA na Contraprestação Mensal somente ocorrerá um ano após o início da avaliação.

O desempenho da Concessionária deverá ser aferido anualmente e os dados relativos a essa análise serão coletados na periodicidade adiante especificada. Essa avaliação de desempenho se dará com base no Indicador Geral de Desempenho Anual (IGDA), que levará em conta os doze últimos meses de modo a eliminar ou minimizar os efeitos sazonais, podendo redundar, dentre outros casos, na redução da Contraprestação Mensal devida à Concessionária nos doze meses subsequentes ao da avaliação.

O IGDA classificará o desempenho da Concessionária conforme Tabela 1, deste Anexo.

Tabela 1 - Classificação de desempenho

Valores de IGDA	Classificação do desempenho
$IGDA \geq 9,00$	Plenamente satisfatório
$8,00 \leq IGDA < 9,00$	Satisfatório
$7,00 \leq IGDA < 8,00$	Marginalmente satisfatório
$IGDA < 7,00$	Insatisfatório

Caso a Concessionária obtenha em três anos consecutivos a classificação "Satisfatório", em dois anos consecutivos a classificação "Marginalmente Satisfatório", ou em qualquer ano a classificação "Insatisfatório", ela deverá apresentar, num prazo máximo de 60 (sessenta) dias, ao Poder Concedente, um plano de ação para atingir desempenho "Plenamente Satisfatório" no ano seguinte.

4 FUNDAMENTAÇÃO DA INCIDÊNCIA DO INDICADOR GERAL DE DESEMPENHO ANUAL (IGDA) NO VALOR DA CONTRAPRESTAÇÃO

O IGDA de um determinado ano determinará o valor da contraprestação que efetivamente será recebida pela Concessionária no ano subsequente, mediante a aplicação dos redutores à Contraprestação Mensal definidos neste Anexo, conforme mostrado na Tabela 2.

Tabela 2 - Valores da contraprestação efetiva (CE) relativamente à Contraprestação Mensal

IGDA	Contraprestação efetiva (CE) durante o prazo concessório
$IGDA \geq 9,00$	CE=1,00x CM
$8,00 \leq IGDA < 9,00$	CE=≤0,98x CM
$7,00 \leq IGDA < 8,00$	CE=≤0,94x CM
$IGDA < 7,00$	CE=≤0,90 X CM

A incidência do IGDA sobre a contraprestação pactuada se dará em cada pagamento mensal feito pelo Poder Concedente à Concessionária, nessa rubrica, obedecida à lógica geral da Tabela 2.

5 PERÍODOS E HORÁRIOS DE MEDIÇÃO

Para fins gerais de medição dos indicadores de desempenho, apresentam-se na Tabela 3 os períodos e respectivos horários de observação, considerando-se: dias úteis; sábados, domingos e feriados e dias de eventos especiais.

Tabela 3 - Períodos e horários de medição de indicadores

Período	Dias úteis	Sábados	Domingos e feriados	Dias de eventos especiais
Pico matutino	07h00min – 08h:00min		Não aplicável	Horários de pico e de vale definidos pelo Poder Concedente
Pico vespertino	17h:00min – 18h:00min	Não aplicável	17h:00min – 18h:00min	
Vale matutino	10h:00min – 12h:00min			
Vale vespertino	14h:00min – 16h:00min			
Vale noturno	20h:00min – 21h:00min e 23h:00min – 24h00min			

Os dias úteis compreendem, inclusive, os dias intercalados entre feriados nacionais, estaduais ou municipais de Salvador e de Simões Filho, seja entre si, seja entre estes e o fim de semana, englobando ainda os dias de "ponto facultativo", assim determinados pelos Executivos Estadual ou Municipais (Salvador e Simões Filho).

Os eventos especiais serão aqueles que assim venham a ser considerados pelo Poder Concedente, que por seu turno terá a obrigação informar a sua ocorrência ou programação à Concessionária com antecedência mínima de 30 (trinta) dias corridos, inclusive no que respeita aos novos horários de pico e de vale, obedecida à lógica central da Tabela 3.

Para fins de apuração de desempenho, fica estabelecido que o somatório de dias de eventos especiais, não coincidentes com os dias úteis, não poderá ultrapassar a 12 (doze) anualmente.

6 INDICADOR GERAL DE DESEMPENHO MENSAL

O Indicador Geral de Desempenho (IGD) será obtido mediante a apuração de Indicadores de Desempenho distribuídos em quatro grupos de análise, a saber:

IGD = 0,3*IGSU + 0,4*IGRO + 0,2*IGSE + 0,1*IGDS

Onde:

- IGSU = Indicador Geral de Satisfação do Usuário
- IGRO = Indicador Geral de Regularidade da Operação
- IGSE = Indicador Geral de Segurança
- IGDS = Indicador Geral de Disponibilidade do Sistema

O IGD será calculado mensalmente, com base nos demais Indicadores Gerais. O Indicador Geral de Desempenho Anual (IGDA) será fruto da média aritmética dos doze resultados mensais do IGD calculados no ano.

Todos os Indicadores de Desempenho citados neste Anexo serão fixados numa escala de 0 a 10, com os arredondamentos seguindo o padrão normativo da ABNT. Nos itens abaixo são detalhadas as fórmulas e procedimentos para cálculo dos Indicadores componentes do IGD.

6.1 Indicador Geral de Satisfação do Usuário (IGSU)

O Indicador Geral de Satisfação do Usuário (IGSU) deve ser calculado pela seguinte fórmula:

$$IGSU = \frac{IRU + ISU}{2}$$

Onde:

IRU = Indicador de Reclamações dos Usuários

ISU = Indicador de Satisfação dos Usuários

6.1.1 Indicador de Reclamações dos Usuários (IRU)

Objetivo:
Monitorar as manifestações espontâneas dos usuários sobre insatisfações com o serviço prestado.

Procedimento de Apuração:

O indicador será apurado mensalmente através da razão entre a quantidade de reclamações recebidas naquele mês e o total de passageiros (em milhões) no mesmo período.

Deverão ser considerados para cálculo todos os passageiros contabilizados pelos sistemas de bloqueio de acesso, independente de origem, destino e modelo tarifário.

As reclamações recebidas deverão ser incorporadas ao Sistema Informatizado de Apuração do Desempenho (SIAD). Para cálculo do indicador serão consideras somente reclamações referentes aos seguintes assuntos:

- Atendimento à pessoa com deficiência ou pessoas com restrição de mobilidade;
- Circulação das composições do VLT;
- Defeito em equipamento interno ao VLT;
- Defeitos em equipamentos alocados nas paradas;
- Desrespeito ao uso de vagões exclusivos para mulheres, caso existam;
- Excesso de lotação nos carros do VLT;
- Excesso de tempo para aquisição de bilhetes nas bilheterias;
- Falta de rapidez, facilidade ou precisão no acesso à área paga;
- Falta de troco nas bilheterias;
- Informação e atendimento ao usuário e comunidade;
- Limpeza de trens e paradas.

Fórmula e tolerância:

Este indicador deve ser calculado através da seguinte fórmula:

$$\text{IRU} = \frac{\text{LRP} - \frac{\text{Quantidade de Reclamações Recebidas}}{\text{1.000.000 de Passageiros Transportados}}}{\text{LRP} - \text{MRP}} * 10$$

Onde:

$$\text{LRP} = \text{Limite de} \frac{\text{Reclamações}}{\text{Milhões de Passageiros}} = 6$$

$$\text{MRP} = \text{Meta de} \frac{\text{Reclamações}}{\text{Milhões de Passageiros}} = 0$$

$$0 \leq \text{IRU} \leq 10$$

6.1.2 Indicador de Satisfação dos Usuários (ISU)

Objetivo:

Avaliar a satisfação do usuário com a prestação do serviço através de pesquisa específica.

Procedimento de Apuração:

Contratação:

- A realização da pesquisa de avaliação do serviço deverá ser realizada pelo Verificador Independente contratado pela Concessionária após aprovação pelo Poder Concedente.

Metodologia da pesquisa:

- O modelo a ser adotado inclui uma etapa de levantamento de dados qualitativos, feita anualmente, que orienta a pesquisa quantitativa. Este levantamento de dados deverá ser realizado pela mesma instituição aprovada para a realização da pesquisa de avaliação do serviço.
- A pesquisa de avaliação do serviço será realizada junto aos usuários no momento da viagem.

Coleta de dados:

- A avaliação inicia-se com o usuário refletindo sobre os indicadores do serviço e termina com a sua opinião sobre o atributo geral relacionado a estes indicadores. Em seguida, é feita a priorização dos atributos gerais de acordo com a importância dada pelo usuário na sua viagem a cada um deles.

Para medir os atributos e os indicadores será utilizada a escala de Likert de 5 pontos, conforme indicado na tabela abaixo:

Tabela 4 - Escala de Likert

Conceito	Qualificação
Muito ruim	1
Ruim	2
Regular	3
Bom	4
Muito bom	5

Tratamento dos dados:

A avaliação dos atributos e dos indicadores do serviço resulta em proporções para cada ponto da escala que possibilitam gerar dois índices, ou seja:

- **Índice de Avaliação dos Atributos e Indicadores**: expressa o nível de satisfação em relação aos indicadores e atributos pesquisados dentro de uma faixa de –100 a +100 – esse índice é o resultado da diferença entre a soma das proporções positivas (muito bom e bom) e as negativas (ruim e muito ruim), conforme Tabela 5.
- **Índice de Satisfação do Usuário:** expressa o grau de aprovação do usuário em relação à qualidade geral de serviço do VLT. É o resultado da ponderação dos atributos gerais como Conforto e Rapidez, pelo grau de importância que o usuário atribui a cada um deles, conforme tabela 6. Os pesos relativos ao grau de priorização, para cálculo do IDS, da maior para a menor prioridade, são: P1 = 0,25 (vinte e cinco centésimos); P2 = 0,20 (vinte centésimos); P3 = 0,15 (quinze

centésimos); P4 = 0,15 (quinze centésimos); P5 = 0,10 (dez centésimos); P6 = 0,10 (dez centésimos); e P7 = 0,05 (cinco centésimos).

Tabela 5 - Modelo de aferição

Atributos gerais	Indicadores de satisfação	Índice de avaliação dos indicadores	Índice de avaliação dos atributos
P1 - Confiabilidade	Tempo de espera entre trens	IAI 1	IAA 1
	Quantidade de paradas dos trens durante a viagem	IAI 2	
	Facilidade para aquisição de bilhetes	IAI 3	
	Manutenção e conservação dos trens	IAI 4	
	Agilidade para colocar o trem em funcionamento em caso de paradas	IAI 5	
P2 - Conforto	Quantidade de pessoas nas Paradas	IAI 6	IAA 2
	Quantidade de pessoas nos trens	IAI 7	
	Condições de embarque e desembarque	IAI 8	
	Limpeza dos trens e Paradas	IAI 9	
	Temperatura ambiente nos trens	IAI 10	
	Iluminação das Paradas	IAI 11	
P3 - Segurança pública	Ação do VLT na prevenção de assaltos no interior dos trens	IAI 12	IAA 3
	Ação do VLT na prevenção de furtos nos trens	IAI 13	
	Ação de vigilância através de câmeras de circuito de TV	IAI 14	
	Presença de agentes de segurança para fiscalizar e atuar em casos de furtos, etc.	IAI 15	
P4 - Segurança operacional	Ação do VLT na prevenção de acidentes nos trens	IAI 16	IAA 4
	Disponibilidade de equipamentos de segurança em situações de emergência	IAI 17	
	Ação do VLT na prevenção de acidentes com as portas dos trens, equipamentos das Paradas, etc.	IAI 18	
	Ações de responsabilidade da empresa em casos de acidentes com usuários	IAI 19	
P5 – Rapidez	Tempo de viagem dentro do trem	IAI 20	IAA 5
	Tempo de ultrapassagem nos bloqueios	IAI 21	
	Tempo de espera do trem na Parada	IAI 22	
	Tempo gasto na compra de bilhetes	IAI 23	
P6 - Atendimento ao usuário	Preparo e cortesia dos empregados	IAI 24	IAA 6
	Atendimento aos usuários portadores de deficiência	IAI 25	
	Disponibilidades de canais de relacionamento usuário x empresa	IAI 26	
	Presença de empregados para atender o usuário em caso de necessidade	IAI 27	
P7 - Informação ao usuário	Compreensão e quantidade de placas para se orientar nas estações/paradas	IAI 28	IAA 7
	Disponibilidade de informações sobre o VLT, sistemas integrados e arredores	IAI 29	
	Mensagens sobre anormalidades nos trens e estações	IAI 30	
	Campanhas/orientações sobre uso do sistema e situações de emergência	IAI 31	
	Informações sobre tipos de bilhete e locais de aquisição	IAI 32	

Tabela 6 - Satisfação do usuário

Tópico	Índice de avaliação do atributo	Priorização para cada atributo (1⁰ ao 7⁰ lugar)	Índice de geral de satisfação (IGS)
Confiabilidade	IAA 1	P1	IGS= soma (IAA 1 a 7 x P1 a P7)
Conforto	IAA 2	P2	
Segurança pública	IAA 3	P3	
Segurança operacional	IAA 4	P4	
Rapidez	IAA 5	P5	
Atendimento ao usuário	IAA 6	P6	
Informação ao usuário	IAA 7	P7	

Formulário e tolerância:

Este indicador deve ser calculado através da seguinte fórmula:

$$\mathbf{ISU} = \frac{\text{Satisfação Aferida} - \text{Satisfação Mínima}}{\text{Meta de Satisfação} - \text{Satisfação Mínima}} * 10$$

Onde:

$$\text{Satisfação Aferida} = \frac{\sum \text{IAAn} * \text{Pn}}{\text{Quantidade de entrevistados}}$$

$$\text{IAAn} = \text{Proporção de avaliações positivas (muito bom e bom)} - \text{Proporção de avaliações negativas (muito ruim e ruim)}$$

$$\text{Pn} = \text{Fator da priorização atribuída pelo usuário para cada atributo do serviço}$$

$$\text{Meta de Satisfação} = 75$$

$$\text{Satisfação mínima} = 60$$

$$0 \leq \text{ISU} \leq 10$$

6.2 Indicador Geral de Regularidade da Operação (IGRO)

O Indicador Geral de Regularidade da Operação (IGRO) deve ser calculado pela seguinte fórmula:

$$IGRO = \frac{ICP + IRI}{2}$$

Onde:

ICP = Indicador de Cumprimento de Programação

IRI = Indicador de Regularidade Intervalo entre Trens

6.2.1 Indicador de Cumprimento de Programação (ICP)

Objetivo:

Monitorar o cumprimento do planejamento diário da oferta de viagens.

Procedimento de Apuração:

O indicador será apurado mensalmente, através do cálculo da média da razão entre as quantidades de viagens realizadas e programadas diariamente. Para fins de cálculo deste indicador, entende-se viagem como o percurso completo de uma parada terminal à outra.

Fórmula e tolerância:

Este indicador deve ser calculado através da seguinte fórmula:

$$\mathbf{ICP} = \frac{Média\ Mensal\ de \frac{\text{Viagens Realizadas}}{\text{Viagens Programadas}} - \text{LCP}}{\text{MCP} - \text{LCP}} * 10$$

Onde:

$\text{MCP} = \text{ Meta de de Cumprimento da Programação} = 1$

$\text{LCP} = \text{Limite de Cumprimento Mínimo da Programação} = 0{,}9$

$0 \leq \text{ICP} \leq 10$

6.2.2 Indicador de Regularidade Intervalo entre Trens (IRI)

Objetivo:

Monitorar a regularidade do intervalo entre trens.

Procedimento de Apuração:

Para apuração deste indicador deverão ser calculadas razões entre a média de intervalos realizados no tempo adequado e o total de intervalos observados entre os trens a cada dia. O indicador será calculado através da média dos resultados diários observados. Cada intervalo será considerado no tempo adequado caso seja realizado em um tempo entre 80% e 120% do prazo específico previsto para o período.

O Intervalo entre trens é definido como sendo o intervalo de tempo compreendido entre o instante da abertura de portas de um trem e o instante da abertura de portas do trem anterior na mesma plataforma. A medição deste intervalo deverá ser realizada na estação inicial do trecho interestação com maior movimento de passageiros.

Os períodos e horários para aferição do indicador serão os picos e vales, como definido na Tabela 3 - Períodos e horários de medição de indicadoresTabela 3.

Fórmula e tolerância:

Este indicador deve ser calculado através da seguinte fórmula:

$$\text{IRI} = \text{Média mensal de } \left(\frac{\text{Quantidade de intervalos realizados em tempo adequado}}{\text{Quantidade de intervalos observados}}\right)*10$$

Onde:

O tempo de intervalo será considerado adequado quando equivalente a um valor entre 80% e 120% do tempo de intervalo previsto para o período.

$0 \leq \text{IRI} \leq 10$

6.3 Indicador Geral de Segurança (IGSE)

O Indicador Geral de Segurança (IGSE) deve ser calculado pela seguinte fórmula:

$$\mathbf{IGSE} = \frac{\mathbf{IAL} + \mathbf{ICC} + \mathbf{IAT}}{\mathbf{3}}$$

Onde:

IAL = Indicador de Acidentes na Linha

ICC = Indicador de Crimes e Contravenções Penais

IAT = Indicador de Acidentes de Trânsito com Culpabilidade do Condutor

6.3.1 Indicador de Acidentes na Linha (IAL)

Objetivo:

Monitorar o nível de segurança operacional do sistema VLT.

Procedimento de Apuração:

O indicador será apurado mensalmente por meio da relação global entre o número de usuários acidentados no sistema VLT e o total mensal (em milhões) de passageiros transportados no mesmo.

Entende-se por passageiros transportados a soma do total de entradas nas linhas de bloqueios das paradas do VLT.

Deverão ser considerados todos os acidentes que tenham provocado lesão ou escoriações nos usuários no interior do sistema VLT, originados, dentre outros motivos, por:

a) Queda de usuário em rampas ou escadas (quando houver) e interior das paradas e trens;
b) Partes do corpo presas em portas, catracas e escadas;
c) Inserção de membros inferiores no vão entre o trem e a plataforma;
d) Impacto da porta do trem, ou outras partes móveis dos trens ou paradas.

Fórmula e tolerância:

Este indicador deve ser calculado através da seguinte fórmula:

$$\mathrm{IAL} = \frac{\mathrm{LAP} - \dfrac{\text{Quantidade de Acidentes Registrados}}{\text{1.000.000 de Passageiros Transportados}}}{\mathrm{LAP} - \mathrm{MAP}} * 10$$

Onde:

$$\mathrm{LAP} = \text{Limite de} \frac{\text{Acidentes}}{\text{Milhões de Passageiros}} = 3$$

$$\mathrm{MAP} = \text{Meta de} \frac{\text{Acidentes}}{\text{Milhões de Passageiros}} = 0$$

$$0 \leq \mathrm{IAL} \leq 10$$

6.3.2 Indicador de Crimes e Contravenções Penais (ICC)

Objetivo:

Monitorar o nível de segurança do sistema VLT.

Procedimento de Apuração:

O indicador será apurado mensalmente por meio da relação entre o número de crimes e contravenções penais envolvendo usuários e empregados da Concessionária ocorridos no sistema VLT (trens e paradas) e o total mensal (em milhões) de passageiros transportados no sistema.

Entende-se por "passageiros transportados" a soma do total de entradas nas linhas de bloqueios das paradas do VLT.

Fórmula e tolerância:

Este indicador deve ser calculado através da seguinte fórmula:

$$ICC = (0{,}2 * \frac{LCE - QCE}{LCE - MCE} + 0{,}8 * \frac{LCT - QCT}{LCT - MCT}) * 10$$

Onde:

$$LCE = \text{Limite de} \frac{\text{Crimes nas Estações}}{\text{Milhões de Passageiros}} = 3$$

$$MCE = \text{Meta de} \frac{\text{Crimes nas Estações}}{\text{Milhões de Passageiros}} = 0$$

$$QCE = \frac{\text{Quantidade observada de crimes nas estações}}{\text{Quantidade de passageiros transportados}/1.000.000}$$

$$LCT = \text{Limite de} \frac{\text{Crimes nos Trens}}{\text{Milhões de Passageiros}} = 3$$

$$MCT = \text{Meta de} \frac{\text{Crimes nos Trens}}{\text{Milhões de Passageiros}} = 0$$

$$QCT = \frac{\text{Quantidade observada de crimes } nos\ trens}{\text{quantidade de PAX transportados}/1.000.000}$$

$$0 \leq ICC \leq 10$$

6.3.3 Indicador de Acidentes de Trânsito com Culpabilidade do Condutor (IAT)

Objetivo:

Monitorar o nível de segurança operacional do sistema VLT no trânsito por onde trafega.

Procedimento de Apuração:

Este indicador deverá ser apurado mensalmente através da contabilização dos acidentes de trânsito ocorridos com culpabilidade do condutor do VLT. A culpabilidade será aferida pelo Verificador Independente com base nos boletins de ocorrência e relatórios de acidentes enviados pela Concessionária.

A avaliação deste indicador será binária: caso haja algum acidente com culpabilidade do condutor do VLT no mês de referência, o indicador terá valor igual a 0 (zero). Caso não haja acidente com culpabilidade do condutor do VLT no mesmo período, o indicador terá valor total de 10 (dez).

Fórmula e tolerância:

Este indicador deve ser calculado através dos seguintes critérios:

Se Quantidade de acidentes com culpabilidade do condutor > 0; IAT = 0

Se Quantidade de acidentes com culpabilidade do condutor $= 0$; IAT = 1

6.4 Indicador Geral de Disponibilidade do Sistema (IGDS)

O Indicador Geral de Disponibilidade do Sistema (IGDS) deve ser calculado pela seguinte fórmula:

$$IGDS = \frac{ISV + IDP + IDV}{3}$$

Onde:

ISV = Indicador de Disponibilidade do Sistema de Via

IDP = Indicador de Disponibilidade das Paradas

IDV = Indicador de Disponibilidade da Via Permanente

6.4.1 Indicador de Disponibilidade do Sistema de Via (ISV)

Objetivo:

Monitorar a conservação e a disponibilidade dos sistemas de via para circulação de VLTs.

Procedimento de Apuração:

Este indicador será apurado mensalmente e calculado através da razão entre o total de horas de disponibilidade do sistema de via e o total de horas de disponibilidade programada do mesmo.

Serão considerados como componentes do sistema de via o sistema de sinalização e o controle terra trem. Para cada um desses componentes serão analisadas as quantidades de horas com disponibilidade observada e programada.

Fórmula e tolerância:

Este indicador deve ser calculado através da seguinte fórmula:

$$\text{ISV} = 5 * \frac{\text{Horas Disponíveis da Sinalização}}{\text{Horas Programadas da Sinalização}} + 5 * \frac{\text{Horas Disponíveis do Controle Terra Trem}}{\text{Horas Programadas do Controle Terra Trem}}$$

$$0 \leq \text{ISV} \leq 10$$

6.4.2 Indicador de Disponibilidade das Paradas (IDP)

Objetivo:

Monitorar a conservação e a disponibilidade das paradas para circulação de passageiros e operação do VLT.

Procedimento de Apuração:

Este indicador será apurado mensalmente e calculado através da razão entre o total de horas de disponibilidade das paradas e o total de horas em que tivessem disponibilidade programada.

Uma parada será considerada disponível quando apresentar todas as condições mínimas para sua operação normal, não causando risco ou danos ao conforto do usuário ou à operação do sistema.

Fórmula e tolerância:

Este indicador deve ser calculado através da seguinte fórmula:

$$\text{IDP} = \frac{\text{Horas com Paradas Disponíveis}}{\text{Total de Horas de Disponibilidade Programada das Paradas}} * 10$$

$$0 \leq \text{IDP} \leq 10$$

6.4.3 Indicador de Disponibilidade da Via Permanente (IDV)

Objetivo:

Monitorar a conservação e a disponibilidade da via permanente para circulação dos trens e operação do VLT.

Procedimento de Apuração:

Este indicador será apurado mensalmente e calculado através da razão entre o total de horas de disponibilidade da via permanente e o total de horas em que tivesse disponibilidade programada.

A via permanente será considerada disponível quando apresentar todas as condições mínimas para sua operação normal, não causando risco ou danos ao conforto do usuário ou à operação do sistema.

Para fins de cálculo deste indicador, a Concessionária deverá atuar previamente junto ao Poder Concedente de forma a definir os trechos de Via Permanente que deverão estar disponíveis em cada período. A indisponibilidade de trechos não previstos nesta definição não impactará o cálculo do indicador.

Fórmula e tolerância:

Este indicador deve ser calculado através da seguinte fórmula:

$$\mathrm{IDV} = \frac{\text{Horas com Via Permanente Disponível}}{\text{Total de Horas de Disponibilidade Programada da Via Permanente}} * 10$$

$$0 \leq \mathrm{IDV} \leq 10$$

7 REVISÃO DO SISTEMA DE AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

Conforme previsto no Contrato de Concessão, durante os processos de sua revisão poderão o Poder Concedente e a Concessionária analisar criticamente e eventualmente alterar o Sistema de Avaliação de Desempenho, objeto deste Anexo, perseguindo-se, sempre, de um lado, maior objetividade e simplicidade na apuração do desempenho, e, de outro, a prestação de serviço ao usuário com as máximas eficiência, eficácia e efetividade.

Anexo 7 – Eventos para Desembolso de Aporte de Recursos e Contraprestação

1 INTRODUÇÃO

De acordo com a Lei Federal n.º 11.079/2004, alterada pela Lei Federal n.º 12.766/2012, foram definidos 12 (doze) eventos para o desembolso de APORTE DE RECURSOS, correspondentes aos investimentos em obras ou aquisição de BENS REVERSÍVEIS, a seguir descritos, associados aos seus percentuais correspondentes de desembolso.

Cada EVENTO DE APORTE será devidamente implantado pela CONCESSIONÁRIA e aprovado pelo CONCEDENTE, por intermédio da CTB ou terceiro por esta contratado, para efeito de comprovação da efetiva conclusão e consequente liberação do respectivo APORTE DE RECURSO.

Para fins de interpretação do presente Anexo, as expressões escritas em caixa alta terão as definições previstas na Cláusula 2 do CONTRATO.

2 APORTE DE RECURSOS

A seguir serão descritos os EVENTOS DE APORTES:

2.1 APORTE DE RECURSOS para a FASE 1

O APORTE DE RECURSOS devido à CONCESSIONÁRIA pelo CONCEDENTE referente aos investimentos em obras ou aquisição de BENS REVERSÍVEIS destinados à execução da FASE 1 será adimplido com recursos do Tesouro do Estado, no valor de R$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais), que serão atribuídos aos 12 (doze) eventos de aporte descritos a seguir.

O montante a ser aportado em cada EVENTO DE APORTE foi calculado de forma proporcional aos investimentos realizados, na forma da Lei Federal n.º 11.079/2004.

EVENTO DE APORTE n.º 1 - Contra apresentação de realização dos serviços preliminares ao início das obras, como mobilização e instalação dos canteiros.

Definição – Estão compreendidos os serviços de implantação do canteiro de obras, mobilização de equipes e equipamentos, colocação dos tapumes e placas de obras.

Parcela de Aporte – 9,50% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 02 (dois) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 2 - Contra apresentação do Anteprojeto dos Trechos 2 e 3.

Definição – Considera a entrega do Anteprojeto dos Trechos 2 e 3 pela CONCESSIONÁRIA e a aprovação, pelo Poder Concedente, contendo, no mínimo, os

seguintes elementos: Levantamento Topográfico; Sondagens; Projeto Geométrico; Projeto de infra e superestrutura ferroviária; Projeto de drenagem; Projeto Arquitetônico das Paradas; Cronograma de execução e descritivo contendo metodologia construtiva.

Parcela de Aporte – 8,30% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 03 (três) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 3 - Implantação física de 1,2 (um vírgula dois) km de via permanente.

Definição – Considera-se a implantação física de superestrutura da via permanente, incluindo a conclusão de todas as obras civis inerentes ao trecho implantado, excetuando-se a instalação de trilhos e dormentes.

Parcela de Aporte – 14,70% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 04 (quatro) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 4 - Implantação de uma Subestação.

Definição - Considera-se a construção de uma subestação, incluindo os equipamentos, que deverá estar relacionada à energização do trecho referente ao Aporte nº3.

Parcela de Aporte – 11,00% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 05 (cinco) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 5 - Implantação de 1,2 (um vírgula dois) km de Rede Aérea.

Definição – Considera-se a implantação da rede aérea no trecho referente ao Aporte nº3.

Parcela de Aporte – 3,50% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 6 (seis) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 6 – Construção de duas Paradas de Passageiros

Definição - Considera-se construção de 2 (duas) Paradas de Passageiros situadas no trecho referente ao Aporte nº3, envolvendo a conclusão de todas as obras civis das Paradas de Passageiros.

Parcela de Aporte – 2,80% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 7 (sete) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 7 - Implantação física de 1,2 (um vírgula dois) km de via permanente.

Definição - Considera-se a implantação física de superestrutura da via permanente, incluindo a conclusão de todas as obras civis inerentes ao trecho implantado excetuando-se a instalação de trilhos e dormentes.

Parcela de Aporte – 14,70% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 8 (oito) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 8 - Implantação de uma Subestação.

Definição – Considera-se a construção de uma subestação, incluindo os equipamentos que deverá estar relacionada à energização do trecho referente aos Aporte nº11.

Parcela de Aporte – 11,00% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 9 (nove) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 9- Implantação de 1,2 (um vírgula dois) km de Rede Aérea.

Definição – Considera-se a implantação da rede aérea no trecho referente ao Aporte nº7.

Parcela de Aporte – 3,50% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 10 (dez) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 10 - Construção de duas Paradas de Passageiros.

Definição – Considera-se construção de 2 (duas) Paradas de Passageiros situadas no trecho referente ao Aporte nº7, envolvendo a conclusão de todas as obras civis das Paradas de Passageiros.

Parcela de Aporte – 2,80% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 11 (onze) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 11 - Implantação física de 1,2 (um vírgula dois) km de via permanente.

Definição – Considera-se a implantação física de superestrutura da via permanente, incluindo a conclusão de todas as obras civis inerentes ao trecho implantado excetuando-se a instalação de trilhos e dormentes.

Parcela de Aporte – 14,70% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 12 (doze) meses da assinatura do CONTRATO.

EVENTO DE APORTE n.º 12 - Implantação de 1,2 (um vírgula dois) km de Rede Aérea.

Definição – Considera-se a implantação da rede aérea no trecho referente ao Aporte nº11.

Parcela de Aporte – 3,50% do valor total do APORTE DE RECURSOS previsto para a FASE 1.

Prazo para conclusão – 13 (treze) meses da assinatura do CONTRATO.

3 CONTRAPRESTAÇÃO

A seguir serão descritos os MARCOS OPERACIONAIS:

MARCO OPERACIONAL n.º 1 – Operação completa do trecho entre as PARADAS do Comércio e Baixa do Fiscal, com sistemas elétrico e operacionais e material rodante devidamente comissionados e compatível para transportar a demanda.

Proporção para pagamento – 25,0% da CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA.

Prazo para início – 19 (dezenove) meses contados a partir da data de assinatura do CONTRATO.

MARCO OPERACIONAL n.º 2 – Operação completa do trecho entre as PARADAS do Comércio e Ilha de São João, inclusive o Pátio de Manutenção, com sistemas elétrico e operacionais e material rodante devidamente comissionados e compatível para transportar a demanda.

Proporção para pagamento – 100,0% da CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA.

Prazo para início – 25 (vinte e cinco) meses contados a partir da data de assinatura do CONTRATO.

4 CRONOGRAMA DE APORTES

APORTE	EVENTO	% DO VALOR DO APORTE TOTAL	VALOR DO APORTE (R$)	MESES APÓS ASSINATURA DO CONTRATO
APORTE 1	Serviços Preliminares	9,50%	9.500.000,00	2
APORTE 2	Anteprojeto	8,30%	8.300.000,00	3
APORTE 3	Via Permanente (1,2 Km)	14,70%	14.700.000,00	4
APORTE 4	1 Subestação	11,00%	11.000.000,00	5
APORTE 5	Rede Aérea (1,2 Km)	3,50%	3.500.000,00	6
APORTE 6	Paradas de passageiros (2 paradas)	2,80%	2.800.000,00	7
APORTE 7	Via Permanente (1,2 Km)	14,70%	14.700.000,00	8
APORTE 8	1 Subestação	11,00%	11.000.000,00	9
APORTE 9	Rede Aérea (1,2 Km)	3,50%	3.500.000,00	10
APORTE 10	Paradas de passageiros (2 paradas)	2,80%	2.800.000,00	11
APORTE 11	Via Permanente (1,2 Km)	14,70%	14.700.000,00	12
APORTE 12	Rede Aérea (1,2 Km)	3,50%	3.500.000,00	13

Anexo 8 - Demandas Anuais e Frota de Referência

Índice

1. INTRODUÇÃO 3

2. DEMANDA DE REFERÊNCIA 3

3. ÁREA DE INFLUÊNCIA 5

4. BASE DAS INFORMAÇÕES SOBRE A DEMANDA ATUAL 7

5. PREMISSAS DESTE ESTUDO 9

6. ESTRUTURAÇÃO DAS SIMULAÇÕES DO TC NA REGIÃO DO SUBÚRBIO 11

6.1. SÍNTESE DOS RESULTADOS OBTIDOS – CENÁRIOS "A" A "O" 25

7. ESTUDOS COMPLEMENTARES 28

7.1. RAMAL DE VLT NA AV. SAN MARTIN 28

8. SÍNTESE DOS RESULTADOS OBTIDOS 37

8.1. AVALIAÇÃO CRÍTICA DOS DOIS NOVOS CENÁRIOS SIMULADOS – "P & Q" 39

8.2. AVALIAÇÃO DAS DUAS NOVAS ALTERNATIVAS 40

9. AVALIAÇÃO FINAL DAS ALTERNATIVAS 40

9.1. CENÁRIOS OPERACIONAIS ESTUDADOS 40

9.2. CENÁRIO ESCOLHIDO 42

9.3. ANÁLISE DE SENSIBILIDADE DA DEMANDA POTENCIAL 46

10. CONCLUSÃO & RECOMENDAÇÕES 47

10.1. AVALIAÇÃO DOS CARREGAMENTOS NO ANO INICIAL 47

10.2. CONCLUSÃO FINAL DESTE ESTUDO 50

10.3. EVOLUÇÃO ANUAL DA DEMANDA DIÁRIA 51

1. INTRODUÇÃO

Este Relatório Técnico **síntese** descreve **estudo exploratório** sobre a POTENCIALIDADE DE AGREGAÇÃO DE DEMANDA ao atual Trem do Subúrbio, face às possíveis melhorias físicas e operacionais na atual linha ferroviária da cidade de Salvador/BA, transformando-a para operação de uma Linha de **VLT - Veículo Leve sobre Trilhos**.

Destacam-se alguns aspectos que nortearam este estudo como: a atualização da base de dados com as informações da recente Pesquisa OD/2012; o zoneamento utilizado nas análises dentro das áreas de influência da linha férrea/VLT; e, as principais PREMISSAS adotadas neste trabalho que, logicamente, induzirão os resultados a serem obtidos.

Descrevem-se as condicionantes que orientaram a concepção de CADA CENÁRIO e apresenta os parâmetros utilizados nas respectivas simulações.

Apresenta-se a síntese dos resultados gerados pelas simulações efetuadas e incorpora uma TABELA COMPARATIVA dos valores diários, **estimados para a DEMANDA POTENCIAL** em cada um de dezessete cenários estudados e algumas avaliações críticas sobre os mesmos, com as CONSIDERAÇÕES FINAIS sobre os principais resultados.

Os relatórios completos, bem como os seus anexos onde estão relacionadas as linhas de ônibus que fizeram parte da alimentação de usuários integrados ao VLT do Subúrbio, discriminadas isoladamente para cada Parada do VLT, vinculadas aos cenários que consideraram a NÃO COMPETIÇÃO com o VLT do Subúrbio, estão disponíveis na SEDUR/GEB para consulta dos interessados.

2. DEMANDA DE REFERÊNCIA

Recentemente, a SEINFRA (Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia), contratou a realização de um novo trabalho de campo para atualizar a antiga base das informações sobre os deslocamentos diários da população, inclusive abrangendo toda a Região Metropolitana de Salvador (RMS) - a chamada **Pesquisa OD/2012** - cujos resultados foram divulgados no segundo semestre de 2013.

Além disso, outras mudanças foram incorporadas no cotidiano da cidade do Salvador, tais como a integração entre as linhas do STCO que permite transbordo livre num período de até 2 horas e a planejada integração entre os ônibus e o metrô.

Este trabalho, usando essas novas situações como HIPÓTESE REFERENCIAL, também considerou **OUTROS CENÁRIOS** de uso integrado com a Linha de VLT, conforme aqui descrito e com seus principais resultados comentados neste Relatório Técnico.

Apesar de Salvador e sua Região Metropolitana - RMS ter apresentado uma evolução urbana significativa na primeira década deste século, que a colocou como a terceira cidade brasileira em termos populacionais, esse crescimento da ocupação em Salvador se concentrou em áreas a nordeste da BR-324 ("Miolo") e no eixo da Av. Luís Viana (Av. Paralela) junto à Orla Atlântica.

Dessa forma, a região do chamado **"Subúrbio Ferroviário"** permaneceu com um crescimento praticamente vegetativo, e tendo a mobilidade de seus habitantes altamente dependente do **STCO** (Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus) de Salvador e de algumas **Linhas Metropolitanas**, que utilizam o corredor da Av. Afrânio Peixoto (ou Av. Suburbana, como é conhecida popularmente), para daí atingir os mais diversos destinos na cidade, a partir da região da Calçada e do centro antigo da cidade.

Nessa região existe uma **antiga linha ferroviária** que também possibilita o transporte de seus habitantes e que, inclusive, fomentou a ocupação dessa área no início do século passado mas que, atualmente, possui uma utilização praticamente restrita a seus usuários lindeiros - com cerca de 15 mil passageiros diários (num DU) - face à permeabilidade que o sistema de ônibus naturalmente permite, pela sua maior flexibilidade de atendimento espacial.

Em vista disso, com este estudo planejou-se avaliar a **ampliação do nível de atendimento da demanda por transporte coletivo** dessa região de Salvador e atingindo também a RMS, através de uma significativa MELHORIA FÍSICA E OPERACIONAL DA ATUAL LINHA FERROVIÁRIA que hoje interliga os bairros de Calçada e Paripe e estendida até a localidade de Ilha de São João, no município de Simões Filho, utilizando parcialmente o leito ferroviário existente e passando a operá-lo como um **Sistema VLT**.

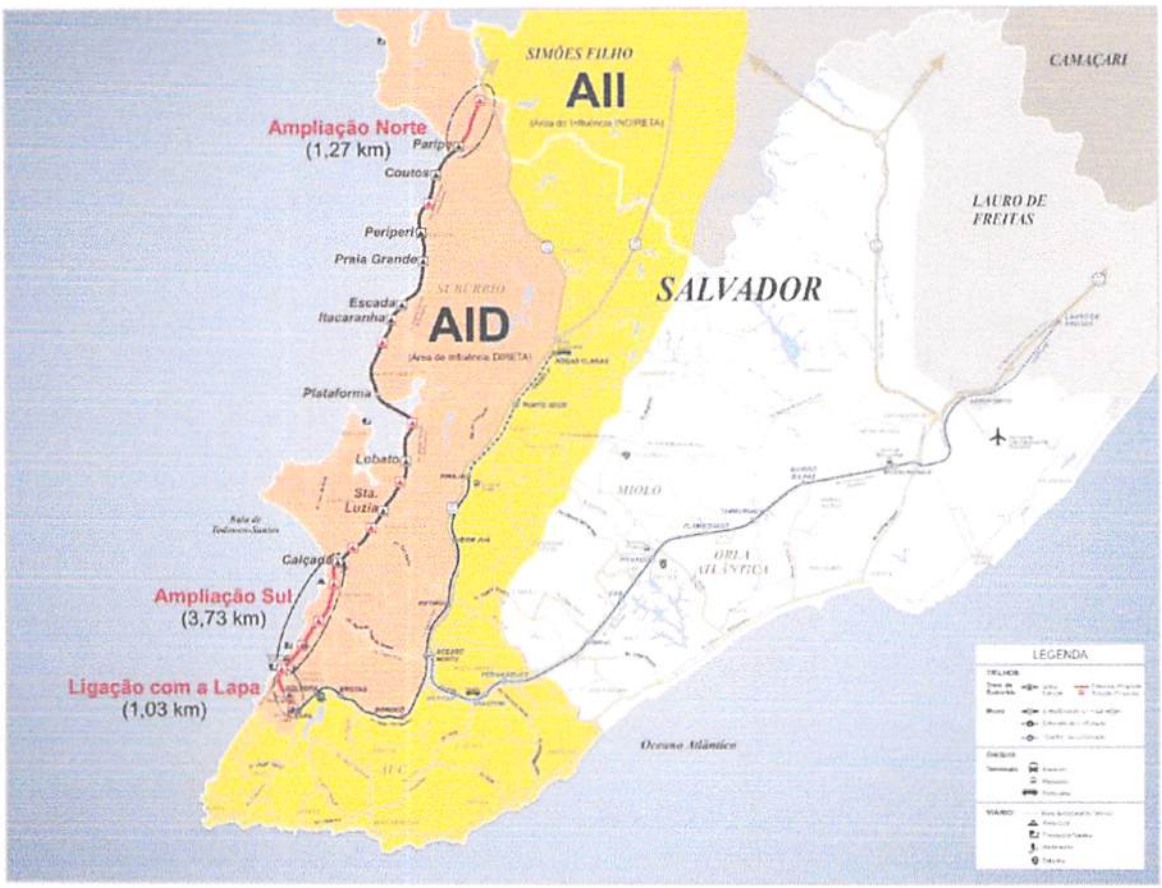
Desse modo, impôs como HIPÓTESE BÁSICA dos trabalhos a **"extensão da atual linha ferroviária (13,54 km)"**, em três trechos:

(i) Ao norte, de **Paripe em Salvador, até a região de Ilha de São João em Simões Filho**, com **2,57 km**;

(ii) Ao sul, com o objetivo de atingir diretamente a área central de Salvador, desde a **Calçada até o Comércio** (ou a Cidade Baixa no Centro Histórico), com cerca de **3,73 km**;

(iii) E uma extensão complementar, interligando a futura linha do VLT, **desde o Comércio até à Estação Lapa**, onde se articula e integra com a Linha 1 do Metrô, com **1,03 km** de extensão a partir da região do Mercado Modelo, através de um túnel sob a região da Pça. Castro Alves, passando também pelo Terminal da Barroquinha.

Figura 1 - Áreas de Influência (AID e AII), da Ampliação da Ferrovia do Subúrbio



Como principal objetivo deste trabalho fixou-se a determinação da estimativa de usuários a serem agregados na atual linha ferroviária – **DEMANDA DIÁRIA POTENCIAL** – ampliada na sua cobertura espacial e com melhorias operacionais e de acessibilidade às estações, respeitadas as informações oriundas da recente Pesquisa OD/2012 e compatíveis com os estudos anteriores do PMI do Metrô e considerando as atuais integrações temporais no sistema STCO e a operação plena do Metrô, que já ocorre na sua L1.

3. ÁREA DE INFLUÊNCIA

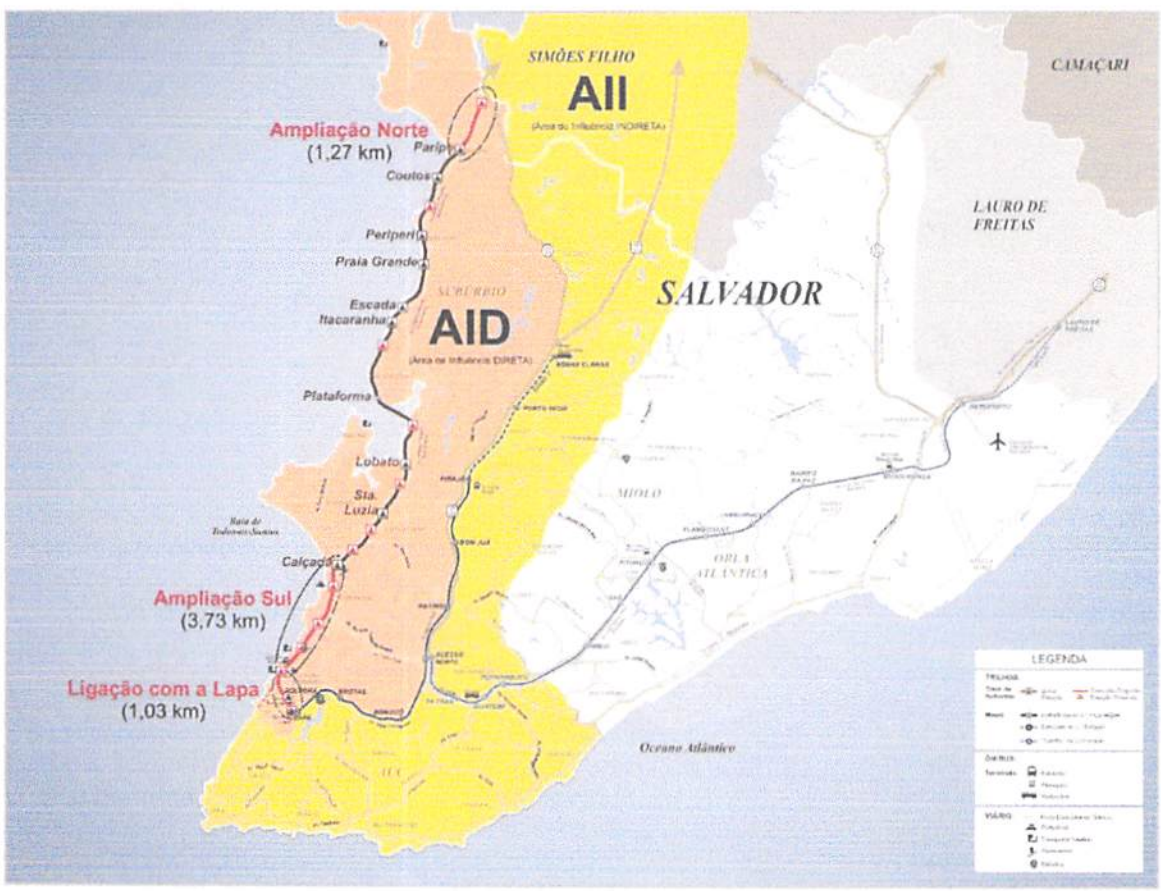
Como decorrência da análise dos deslocamentos existentes na região da Av. Suburbana (de usuários dos ônibus), observados na região da R. dos Ferroviários (Lobato/LUSO), principal ponto de convergência dos fluxos, e local que separa o norte do subúrbio ferroviário (Plataforma-Paripe), do sul (Lobato-Calçada) e dos centros da cidade (Comércio = centro velho; Iguatemi = centro novo),

pode-se definir como ÁREAS DE INFLUÊNCIA deste estudo de melhorias da linha ferroviária e futuro **VLT do Subúrbio** (conforme Figura 2):

(i) **Área de Influência Direta (AID)** → área a Oeste da BR-324, abrangendo a região do Porto de Aratu, a Península de Itapagipe e a **Cidade Baixa**, no **CENTRO HISTÓRICO**;

(ii) **Área de Influência Indireta (AII)** → áreas da RMS mais próxima ao eixo da BR-324 e também o restante da AUC (Área Urbana Consolidada) de Salvador, incorporando, p/ex., as áreas do Iguatemi, de Brotas, da Barra, da Graça, etc., além do entorno próximo à BR-324.

Figura 2 - Áreas de Influência (AID e AII), da Ampliação da Ferrovia do Subúrbio



4. BASE DAS INFORMAÇÕES SOBRE A DEMANDA ATUAL

Os estudos agora desenvolvidos estão **TOTALMENTE baseados** nas informações decorrentes da **Pesquisa OD/2012**, que quantificaram um total de **5.937.620 viagens/DU (em 2012)**, em toda a RMS, desagregadas conforme ilustrado na tabela seguinte, quanto aos seus principais modais de realização:

Tabela 1 - Participação dos Modos de Transporte nas Viagens Cotidianas (2012)

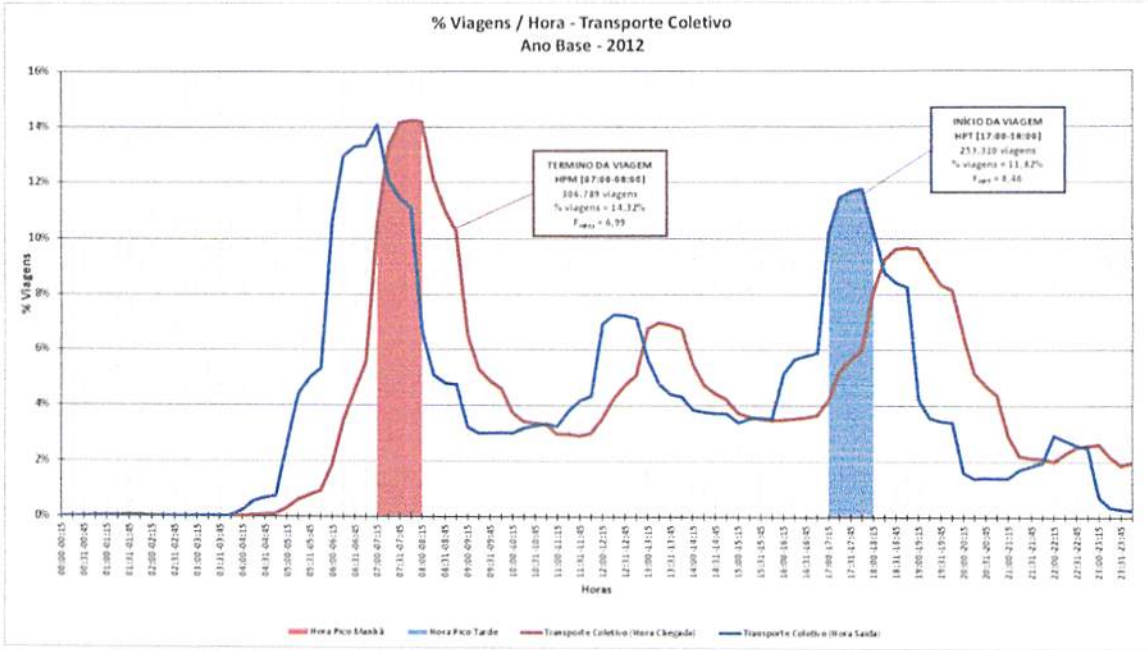
Modo OD-2012	Viagens (DU)	Modal	Viagens (DU)	%
Ônibus Municipal	1.873.028	Coletivo (Público)	2.143.093	36,1%
Ônibus Metropolitano	203.094			
Lotação / Van / Perua	66.972			
Dirigindo Automóvel	803.172	Individual	1.642.559	27,7%
Passageiro de Automóvel	332.567			
Transporte Escolar	167.240			
Ônibus Fretado	130.754			
Moto	113.702			
Taxi	64.467			
Mototaxi	16.685			
Outros	13.973			
A pé	2.097.843	Não Motorizado	2.151.967	36,2%
Bicicleta	54.124			
TOTAL	**5.937.620**		**5.937.620**	**100%**

Fonte: Pesquisa OD/2012 (SEINFRA/GEB)

Normalmente, nos **estudos de análise da demanda** de transportes urbanos, se avaliam as condições em que ocorrem as **máximas solicitações** dos diferentes subsistemas modais. Desse modo, ao se determinar as necessidades de oferta para satisfazer essas máximas demandas, nos horários restantes de um Dia Útil, automaticamente, as demais solicitações também estarão atendidas.

Portanto, da análise dessa Pesquisa OD/2012, quanto à **FLUTUAÇÃO HORÁRIA das viagens diárias por Transporte Coletivo** (ver Figura 3), verificou-se que a máxima concentração ocorria no período matutino, com a **Hora de Pico da Manhã (HPM)** representando um total de **14,32 % das viagens diárias**, ou seja, tendo um Fator de Pico Horário **(FPH) igual a 6,99**, fator esse usado para representar a sua relação com o FLUXO TOTAL num dia útil (DU) típico no ano de referência da Pesquisa (2012).

Figura 3 - Flutuação Horária das Viagens por Transporte Coletivo (TC)



Fonte: Pesquisa OD/2012 (SEINFRA/GEB)

Em seguida, em função das estimativas de crescimento da região (realizadas nos estudos do PMI do Metrô) e de **adequação desses Fatores de Pico**, da Manhã ($FPH_{manhã}$) e da Tarde (FPH_{tarde}), foram estimadas as demandas diárias dos horizontes alternativos estudados neste trabalho (ver Tabela 2), para os anos de 2012 (da Pesquisa OD) e **2017**, estimado como referência para este estudo da operação do **"VLT do Subúrbio"**.

Tabela 2 - Participação do TC nas Horas de Pico

Viagens Totais por Transporte Coletivo	Pesq. OD 2012	Estimativa 2017
Hora Pico Manhã (HPM)	306.789	339.326
Hora Pico Tarde (HPT)	253.310	283.927
Diário	2.143.093	2.502.727

Fatores de Ajuste Diário	Pesq. OD 2012	Estimativa 2017
Hora Pico Manhã (F_{HPM})	6,99	7,38
Hora Pico Tarde (F_{HPT})	8,46	8,81
Diário (F_D)=M+T	3,83	4,02

Fonte: Pesquisa OD/2012 e estimativas da TTC

5. PREMISSAS DESTE ESTUDO

Em complemento à **hipótese básica, "de extensão da cobertura espacial"** da linha ferroviária/Novo VLT – com seus dois trechos iniciais de ampliação, representado mais 6,30 km de trilhos (ver capítulo 2) – e com o OBJETIVO de ampliar a demanda dos atuais usuários do trem de subúrbio, foram definidas algumas PREMISSAS que nortearam a avaliação dos resultados obtidos na simulação dos vários **cenários aqui estudados** para a OPERAÇÃO DO VLT DO SUBÚRBIO. São elas:

a) **Melhoria da Acessibilidade da Linha Ferroviária** – com a implementação de um maior número de paradas/estações de embarque no VLT, de forma a **possibilitar uma real competição com o STCO** de Salvador. Assim, essas paradas/estações devem guardar uma distância entre elas **semelhante à oferecida pelas atuais linhas de ônibus**, notadamente na área central (que concentra a maioria dos destinos) dos usuários do VLT. Tal fato resultou num incremento de **DUAS** novas paradas/estações ao norte; **SEIS** paradas/estações no trecho existente; e **SEIS** paradas/estações no trecho sul (próximo ao centro antigo/tradicional) de Salvador;

b) **Reorganização do Sistema por Ônibus** – *foram simulados cenários em que as linhas do sistema* STCO e metropolitanas foram seccionadas ("CORTADAS") nas paradas do VLT para promover uma racionalização do atual sistema do TC e uma alimentação mais adequada aos trilhos. Além disso, foram simulados cenários em que o VLT é alimentado pelos futuros corredores BRT, planejados na Av. Gal Costa (conexão em Lobato) e na Av. 29 de Março (conexão em Paripe);

c) **Ampliação da Velocidade Operacional** – mesmo que as composições possam atingir velocidades de percurso superiores (até 80 km/h), duas circunstâncias práticas, que a realidade impõe ao projeto foram consideradas e condicionaram as análises: **(i)** a maior quantidade de paradas/estações (24), que aproxima o desempenho dessa linha à de uma operação de corredor de ônibus; **(ii)** a necessária **convivência** com o tráfego geral, em trânsito compartilhado nos principais corredores, notadamente no novo trecho junto à área central (Calçada <> Comércio). Tais fatos condicionaram a uma **Velocidade Operacional de 25 km/h**, como valor médio a ser adotado nas simulações para a Nova Linha do VLT;

d) **Redução do Intervalo entre TUEs** – a necessária maior competitividade que um sistema sobre trilhos venha a ter sobre o sistema ônibus, pressupõe uma maior frequência de viagens, ou seja, menor intervalo entre veículos sucessivos na linha, de forma a reduzir o tempo de espera dos usuários nas paradas/estações de **embarque**. Em função da suposta capacidade a ser ofertada em cada composição (TUEs de 600 pax/comp.), a SEDUR/GEB fixou, como o **intervalo provável, 10 min entre TUEs sucessivos**;

e) **Política Tarifária** – apesar de que, atualmente, o serviço ferroviário possui uma tarifa de R$ 0,50 para seus usuários (em geral, lindeiros às estações existentes), as precárias condições operacionais e de cobertura espacial da atual linha ferroviária, não garantem uma demanda de passageiros condizente com um serviço de média capacidade. De acordo com a filosofia de se criar uma Rede Integrada de Transportes (RIT) em Salvador e na RMS, que abranja todos os modais de Transporte Coletivo e com vários pontos de conexão (nos locais de transbordo compulsório de modos) entre esses diferentes modais, adotou-se **a mesma política fixada nos estudos metroviários**, adaptada às configurações das "Paradas do VLT":

(i) **Tarifa Atual:** o **TREM** custa **R$ 0,50**; o **METRÔ** em operação assistida, (informação referente a setembro de 2015), não está cobrando tarifa (**R$ 0,00**) e os **ÔNIBUS** com uma tarifa de **R$ 3,00** e integração temporal livre (2 horas);

(ii) **Bilhete Único (BU):** onde o usuário só paga uma única tarifa ao usar o primeiro modo de transporte que compõe a sua viagem: **TREM/VLT, METRÔ** ou **ÔNIBUS** com uma tarifa de **R$ 3,00**; e as **demais transferências** entre os mesmos ou outros modos são **gratuitas**;

(iii) **Tarifa Integrada:** Seguindo as mesmas premissas que o sistema tarifário do Bilhete Único, mas com um acréscimo de:

Opção 1. **R$ 0,60** na primeira transferência entre trilhos e ônibus. A tarifa cobrada para o uso exclusivo do **VLT, METRÔ e ÔNIBUS** é de **R$ 3,00**; o primeiro transbordo tem um acréscimo de R$ 0,60 que totaliza R$ 3,60 e o segundo transbordo é gratuito.

Opção 2. **R$ 1,20 no Metrô** e **R$ 1,80 no VLT** na primeira transferência entre trilhos e ônibus. A tarifa cobrada para o uso exclusivo do **VLT, METRÔ e ÔNIBUS** é de **R$ 3,00**; o primeiro transbordo tem um acréscimo de R$ 1,20 no Metrô e R$ 1,80 no VLT que totaliza R$ 4,20 no Metrô e R$ 4,80 no VLT e o segundo transbordo é gratuito (opção simulada apenas com o intuito de análise da sensibilidade tarifária).

6. ESTRUTURAÇÃO DAS SIMULAÇÕES DO TC NA REGIÃO DO SUBÚRBIO

Para a realização do presente estudo foram definidos diversos cenários de simulação de projeto. Cada cenário é composto de combinações de três situações de uso do Transporte Coletivo (TC) quanto a: (i) oferta nos trilhos; (ii) oferta nas linhas de ônibus; e (iii) política tarifária.

Estas situações estão definidas abaixo, com destaque para as modificações entre cenários:

(i) Oferta das Linhas de TC nos Trilhos:

- ✓ **Configuração da Linha do Trem/VLT:**
  - **Atual: Trem** = Paripe <> Calçada.
  - **Futura (1): VLT** = Ilha de São João <> Calçada.
  - **Futura (2): VLT** = Ilha de São João <> Comércio.
  - **Futura (3): VLT** = Ilha de São João <> Lapa.
- ✓ **Configuração das Linhas do Metrô:**
  - **Atual: L1** = Lapa <> Retiro (operação assistida em set/2015).
  - **Futura (1): L1** = Lapa <> Pirajá; **L2** = Acesso Norte <> Aeroporto.
  - **Futura (2): L1** = Lapa <> Águas Claras; **L2** = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.

(ii) Oferta das Linhas de TC, nos Ônibus (STCO/STEC e Metropolitanas):

- ✓ **Configuração das Linhas de Ônibus:**
  - **Atual:** COM COMPETIÇÃO no Trem; SEM COMPETIÇÃO no Metrô.
  - **Futura (1):** COM COMPETIÇÃO no VLT; Sem Competição no Metrô.
  - **Futura (2):** SEM COMPETIÇÃO no VLT; Sem Competição no Metrô.
- ✓ **Configuração das Linhas de BRT:**
  - **Atual:** SEM BRT Transversal.
  - **Futura (1):** SEM BRT Transversal.
  - **Futura (2):** COM BRT Transversal - na Av. 29 de Março e na Av. Gal Costa.

(iii) Política Tarifária:

A avaliação do impacto da tarifação para o usuário, no uso do sistema de TC da região, considerou a **situação vigente em set/2015** para os diversos modais, que possibilitou a **CALIBRAÇÃO** do modelo de simulação da oferta, usando como referência a Tarifa do STCO de Salvador (= R$ 3,00).

- ✓ **Tarifa: ATUAL (em set/2015):**
  - Trem: R$ 0,50
  - Metrô R$ 0,00 (operação assistida; à época)
  - **Ônibus: R$ 3,00** (REFERÊNCIA BÁSICA)
  - Transferência: Não havia integração entre o trem do subúrbio e os ônibus
- ✓ **Tarifa: BILHETE ÚNICO:**
  - VLT: R$ 3,00
  - Metrô R$ 3,00
  - Ônibus: R$ 3,00
  - Transferência: **Gratuita** (entre todos os modais)
- ✓ **Tarifa: INTEGRADA:**

Opção 1:

- VLT: R$ 3,00
- Metrô R$ 3,00
- Ônibus: R$ 3,00
- Transferência metrô e VLT: 1º Transbordo = **R$ 0,60** e 2º Transbordo = Gratuito

Opção 2:

- VLT: R$ 3,00
- Metrô R$ 3,00
- Ônibus: R$ 3,00
- Transferência VLT: 1º Transbordo = **R$ 1,80** e 2º Transbordo = Gratuito
- Transferência Metrô: 1º Transbordo = **R$ 1,20** e 2º Transbordo = Gratuito

Os cenários estudados foram elaborados com base nas três grandes situações anteriormente definidas, onde cada cenário foi composto pela combinação entre uma configuração de oferta de trilhos, com uma configuração de oferta de ônibus e com uma configuração da política tarifária.

A Tabela 3 a seguir resume essas combinações efetuadas nos cenários agora simulados (identificados de "A" a "O"), onde se explicitam os trechos considerados das linhas (de Metrô/VLT), valor tarifário da integração e a forma de consideração das linhas de ônibus integradas (COM ou SEM seccionamento dessas linhas, nas Paradas do VLT).

Tabela 3 - Configuração dos Cenários Simulados:

CENÁRIO		TRECHO EM OPERAÇÃO				EXTENSÃO (km)	TARIFAS (R$)				
		METRÔ		TREM / VLT			Lindeiro			Integrado	
		Trecho	Integração	Trecho	Integração		trem / VLT	metrô	ônibus	trem / VLT	metrô
ESTUDO PRELIMINAR (dez-2013)		L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Contrato Programa	Ilha de São João <> Comércio	COM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	1,50	4,20
SITUAÇÃO ATUAL (set - 2015) = CALIB.	A	L1 = LAPA <> RETIRO	Oper. Assistida	Paripe <> Calçada	SEM "cortes"	13,54	0,50	0,00	3,00	3,50	3,00
ETAPA 4 Metrô "básica"	B	L1 = LAPA <> PIRAJÁ L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Paripe <> Calçada	SEM "cortes"	13,54	0,50	3,00	3,00	3,50	3,00
	C	L1 = LAPA <> PIRAJÁ L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Ilha de São João <> Comércio	COM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	D	L1 = LAPA <> PIRAJÁ L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
ETAPA 5 Metrô "Estendido"	E	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Paripe <> Calçada	SEM "cortes"	13,54	0,50	3,00	3,00	3,50	3,00
	F	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Calçada	SEM "cortes"	16,11	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	G	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	SEM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	H	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	COM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	I	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	J	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transversal	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
	K	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	COM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	3,60	3,60
	L	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	3,60	3,60
	M	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transversal	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	3,60	3,60
	N	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	COM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	4,80	4,20
	O	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	4,80	4,20

Na sequência deste documento técnico estão <u>sucintamente descritos</u> cada um dos CENÁRIOS que compuseram as simulações feitas neste estudo, que foram <u>nominados</u> com as letras de <u>"A" até "O"</u>, acompanhados do respectivo mapa sintético que os ilustra:

OBS.: Para possibilitar uma avaliação/comparação homogênea nos resultados obtidos, foram <u>simulados</u> apenas para o ano definido como o ANO DE REFERÊNCIA de **2017**, para operação dos sistemas sobre trilhos.

✓ <u>**Cenário ATUAL (A)** – Situação de Recalibração</u>

O cenário de referência para as novas simulações, chamado de SITUAÇÃO ATUAL, descreve a oferta de transportes na data base do presente estudo:

- Época da **calibração do modelo** → **set/2015.**
- Trem existente (PARIPE <> CALÇADA e 10 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> RETIRO) → com operação assistida.
- Linhas de Ônibus EXISTENTE (STCO/STEC e Metropolitanas).

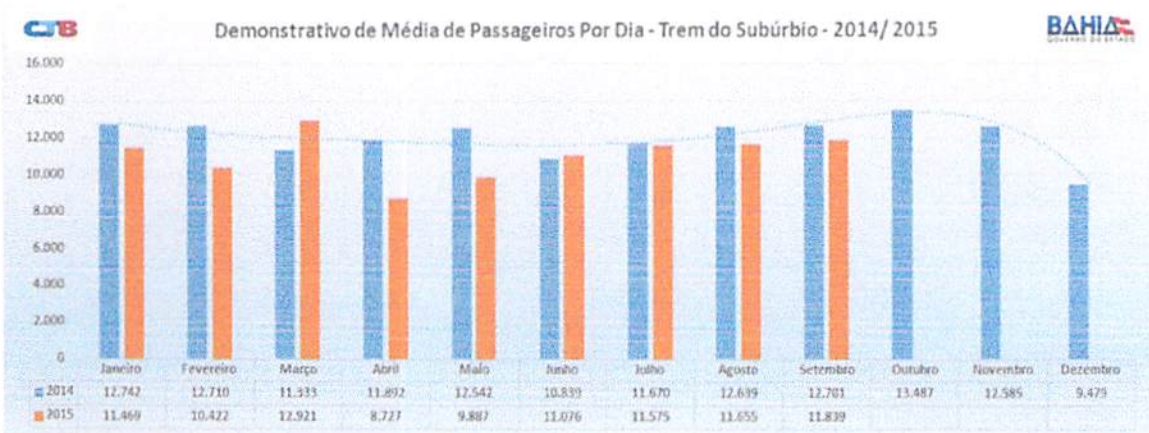
Este cenário foi criado para permitir a calibração do novo modelo aos dados de demanda observados **no Trem e no Metrô** com a referência de setembro de 2015. Os referidos dados foram obtidos junto ao *site* da CTB – Companhia de Transportes do Estado da Bahia. Foi simulado o trem de subúrbio com seus parâmetros operacionais e tarifas vigentes na data de referência, assim como a L1 do Metrô com a **operação assistida**, sem cobrança de tarifa (à época).

Foram ajustados os parâmetros do modelo de tal forma que a quantidade de passageiros modelada fosse equivalente aos dados de demanda obtidos.

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário A – SITUAÇÃO ATUAL** podem ser sintetizados em:

- Ferrovia Existente (Paripe<>Calçada) – 13,54 km existentes)
- Velocidade Operacional = 20 km/h.
- *Headway* Atual = 40 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Retiro (operação assistida).
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → SEM "cortes" (competição com o Metrô e o Trem).
- Tarifas → do Trem = R$ 0,50 (sem integração).
  do Metrô = R$ 0,00 (operação assistida).

Figura 4 - Dados de Calibração do TREM DO SUBÚRBIO



VALOR DE REFERÊNCIA = 14.100 pax/DU

OBS.: O valor de 11.839 pax/DU referente a set/15 foi ajustado dividindo-se pelo fator de 0,84 para a correção entre a média diária semanal e a média diária dos dias úteis; assim a demanda de referência do Trem é de 14.100 pax/DU.

✓ **Cenário B**

O **Cenário B** foi o primeiro cenário simulado com uma oferta de futura linha de transporte coletivo. O objetivo deste cenário foi avaliar o impacto da implantação inicial das duas linhas metroviárias, na demanda do Trem de Subúrbio.

Assim, a oferta de transportes do **Cenário B** está descrita abaixo:

- Trem existente (PARIPE <> CALÇADA e 10 estações).
- Metrô **L1 (LAPA <> PIRAJÁ)** + **L2 (ACESSO NORTE <> AEROPORTO).**
- Linhas de Ônibus **SEM "cortes" no Trem do Subúrbio.**
- Linhas de Ônibus **SEM "cortes" no Metrô.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário B** podem ser sintetizados em:

- Ferrovia Existente (Paripe<>Calçada) = 13,54 km existentes.
- Velocidade Operacional = 20 km/h
- *Headway* Atual = 40 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Pirajá.
- Metrô → L2 = Acesso Norte <> Aeroporto.

- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → SEM "cortes" (competição com o Metrô e o Trem).
- Tarifas → do Trem = R$ 0,50 (sem integração); do Metrô = R$ 3,00 (com integração com os ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).

✓ **Cenário C**

O **Cenário C** descrito abaixo foi o primeiro cenário simulado com a UNIÃO DA OFERTA FUTURA do Metrô e do VLT em conjunto. O objetivo deste cenário foi obter a primeira estimativa de demanda no VLT, desde Ilha de São João até o Comércio, já considerando as linhas de ônibus do STCO e metropolitanas "cortadas" e integradas tarifariamente com o bilhete único (BU), mas com o Metrô ainda "curto", ou seja, a L1 até Pirajá e a L2 até o Aeroporto.

A oferta de transportes do **Cenário C** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> COMÉRCIO e 22 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> PIRAJÁ) + L2 (ACESSO NORTE <> AEROPORTO).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário C** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (ILHA DE SÃO JOÃO <> COMÉRCIO) = 19,84 km.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Pirajá.
  L2 = Acesso Norte <> Aeroporto.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (sem competição com o Metrô nem com o VLT).
- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00); do Metrô = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).

✓ **Cenário D**

O **Cenário D** descrito abaixo é uma variação do Cenário C pois contém o Metrô com as Linhas 1 e 2 e o VLT futuro estendido desde Ilha de São João até a estação Lapa e integrado gratuitamente ao metrô nessa estação. O objetivo deste cenário foi captar o impacto na demanda no VLT ao estendê-lo até a estação LAPA e integrá-lo física e tarifariamente ao Metrô.

A oferta de transportes do **Cenário D** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> PIRAJÁ) + L2 (ACESSO NORTE <> AEROPORTO).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário D** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA) = 20,87 km.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Pirajá.
  L2 = Acesso Norte <> Aeroporto.
- Linhas de Ônibus (STCO + STFC + Metropolitanas) → COM "cortes" (sem competição com o Metrô nem com o VLT).
- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00); do Metrô = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).

✓ **Cenário E**

Assim, o **Cenário E** descrito abaixo foi o primeiro de um conjunto de cenários que contemplam o **Metrô no seu projeto completo**. Este primeiro teste teve o objetivo de simular o impacto do Metrô no Trem em sua configuração atual. Pode ser comparado ao Cenário B.

A diferença entre o Cenário E e o Cenário B é o impacto da extensão do Metrô até Águas Claras no trem atual. Ainda, este cenário também passa ser nova referência para avaliar a implantação do VLT futuro, juntamente com o Metrô em seu projeto completo.

A oferta de transportes do **Cenário E** é descrita abaixo:

- Trem existente (PARIPE <> CALÇADA e 10 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> **ÁGUAS CLARAS**) + L2 (ACESSO NORTE <> **LAURO DE FREITAS**).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**

- Linhas de Ônibus **SEM "cortes" no Trem do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário E** podem ser sintetizados em:

- Ferrovia Existente (Paripe<>Calçada) = 13,54 km.
- Velocidade Operacional = 20 km/h.
- *Headway* Atual = 40 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas)
  - → SEM "cortes" (com competição com o VLT).
  - → COM "cortes" (sem competição com o Metrô).
- Tarifas → do Trem = R$ 0,50 (sem integração com o ônibus); do Metrô = R$ 3,00 (com integração com o ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).

✓ **Cenário F**

O **Cenário F** descrito abaixo contempla o Metrô em seu projeto completo e a implantação do VLT desde Ilha de São João até a Calçada. É o primeiro teste de demanda considerando a implantação do **VLT somente em sua extensão Norte**, juntamente com o Metrô completo e integrado tarifariamente.

A oferta de transportes do **Cenário F** é descrita abaixo:

- VLT (**ILHA DE SÃO JOÃO** <> CALÇADA e 18 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **SEM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário F** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (ILHA DE SÃO JOÃO <> Calçada) = 16,11 km.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras. L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas)
  - → SEM "cortes" no VLT (com competição com o VLT).
  - → COM "cortes" no Metrô (sem competição com o Metrô).
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas)
  - → SEM "cortes" no VLT (com competição com o VLT).

→ COM "cortes" no Metrô (sem competição com o Metrô).

- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).
  do Metrô = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).

✓ **Cenário G**

O **Cenário G** descrito abaixo contempla o Metrô em seu projeto completo e a implantação do VLT agora estendido tanto no sentido Norte até Ilha de São João como também no sentido Sul até o Comércio. Este cenário pode ser comparado ao cenário anterior para identificar o impacto da extensão do VLT desde a Calçada até o Comércio, mas sempre com a integração tarifária.

A oferta de transportes do **Cenário G** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> **COMÉRCIO** e 22 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **SEM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário G** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (Ilha de São João <> Comércio) = 19,84 km.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras. L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas)
  → SEM "cortes" no VLT (com competição com o VLT).
  → COM "cortes" no Metrô (sem competição com o Metrô).

- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).
  do Metrô = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).

✓ **Cenário H**

O **Cenário H** descrito abaixo é uma simulação considerando o **"corte" de linhas** de ônibus no VLT em toda sua extensão desde Ilha de São João até o Comércio. Ele tem o objetivo de avaliar qual o impacto do "corte de linhas" no VLT, se comparado ao cenário anterior; sempre considerando a integração tarifária.

A oferta de transportes do **Cenário H** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> COMÉRCIO e 22 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário H** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (Ilha de São João <> Comércio) = 19,84 km.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras.
  L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (sem competição com o VLT e nem com o Metrô).
- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).
  do Metrô = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).

✓ **Cenário I**

O **Cenário I** descrito abaixo é uma avaliação do impacto na demanda do VLT com sua extensão até a Lapa e fazendo a integração física e tarifária com o Metrô. Se comparado ao cenário anterior, determina-se o **INCREMENTO DE DEMANDA** devido à extensão do VLT até a Lapa; ainda, com a integração tarifária.

A oferta de transportes do **Cenário I** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário I** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (Ilha de São João <> Lapa) = 20,87 km.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras.
  L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (sem competição com o VLT e nem com o Metrô).
- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).
  do Metrô = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).

✓ **Cenário J**

O **Cenário J** descrito abaixo é uma avaliação do impacto da implementação de duas linhas de BRTs Transversais na demanda do VLT. Este cenário mantém as características dos trilhos do cenário anterior e acrescenta os BRTs da Av. Gal Costa e da Av. 29 de Março. A diferença entre os Cenários J e I é o impacto do BRT no novo sistema de VLT do Subúrbio.

A oferta de transportes do **Cenário J** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no VLT do Subúrbio**.
- **BRTs transversais.**
  - **Av. 29 de Março.**
  - **Av. Gal Costa.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário J** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações) = **20,87 km**.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras.
  L2 = Aceso Norte <> Lauro de Freitas.
- BRTs Transversais → A) na Av. Gal Costa; B) na Av. 29 de Março.

- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (sem competição com o VLT e nem com o Metrô).
- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).
  do Metrô = R$ 3,00 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + R$ 0,00).

✓ **Cenário K**

O **Cenário K** descrito abaixo é uma simulação onde é implementado um acréscimo de R$ 0,60 na tarifa para a realização de integrações entre os ônibus e o VLT e também entre os ônibus e o Metrô. O efeito da integração tarifária complementar em si pode ser analisado separadamente se este cenário for comparado ao Cenário H.

A oferta de transportes do **Cenário K** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> COMÉRCIO e 22 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário K** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (ILHA DE SÃO JOÃO <> COMÉRCIO e 22 estações) = 19,84 km.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras.
  L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (sem competição com o VLT e nem com o Metrô).
- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (se Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + **R$ 0,60**).
  do Metrô = R$ 3,00 (se Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + **R$ 0,60**).

✓ **Cenário L**

O **Cenário L** descrito abaixo é uma simulação onde foi avaliado o impacto de uma tarifa complementar e de integração de R$ 0,60 entre os trilhos e os ônibus, no cenário com o VLT estendido até a Lapa. A diferença entre este cenário e o Cenário I indica qual o impacto na demanda do VLT com a cobrança da tarifa complementar para a integração

A oferta de transportes do **Cenário L** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário L** podem ser sintetizados em:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações) = 20,87 km.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras.
  L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (sem competição com o VLT e nem com o Metrô).
- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (se Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + **R$ 0,60**).
  do Metrô = R$ 3,00 (se Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + **R$ 0,60**).

✓ **Cenário M**

O **Cenário M** descrito abaixo é uma simulação onde foi avaliado o impacto de uma tarifa complementar para a integração de R$ 0,60 entre os trilhos e os ônibus, no cenário com o VLT estendido até a Lapa e com a implementação dos BRTs Transversais. A diferença entre este cenário e o Cenário J indica qual o impacto na demanda do VLT com a cobrança da tarifa de integração e a implantação dos BRTS Transversais.

A oferta de transportes do **Cenário M** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário M** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações) = 20,87 km.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).

- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras.
  L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.
- BRTs Transversais → A) na Av. Gal Costa. B) na Av. 29 de Março.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (com competição com o VLT e nem com o Metrô).
- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (se Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + **R$ 0,60**).
  do Metrô = R$ 3,00 (se Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + **R$ 0,60**).

✓ **Cenário N**

O **Cenário N** descrito abaixo é uma simulação do VLT implantado desde Ilha de São João até o Comércio que tem o propósito de avaliar uma grande tarifa complementar de integração de R$ 1,80 entre o VLT e os ônibus. Trata-se de um teste de sensibilidade da demanda do VLT com um sensível acréscimo na tarifa de integração. Este Cenário pode ser comparado ao Cenário L, onde a tarifa de integração é gratuita e também ao Cenário K, onde a tarifa complementar de integração é de R$ 0,60.

A oferta de transportes do **Cenário N** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> COMÉRCIO e 22 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário N** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (ILHA DE SÃO JOÃO <> COMÉRCIO e 22 estações) = **19,84 km**.
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras.
  L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (com competição com o VLT e nem com o Metrô).
- Tarifas → do VLT = R$ 3,00 (se Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + **R$ 1,80**).
  do Metrô = R$ 3,00 (se Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + **R$ 1,20**).

✓ **Cenário O**

O **Cenário O** descrito abaixo é uma análise de sensibilidade à tarifa de integração de R$ 1,80 com o VLT estendido até a Lapa. Este cenário permite diversas comparações para identificar impactos na demanda do VLT. É possível compará-lo ao Cenário N para identificar o acréscimo de demanda com a extensão até a Lapa, mantendo a mesma tarifa de integração. Também é possível fazer a comparação com os Cenários L e J para identificar o impacto na demanda do VLT devido a um acréscimo no valor da integração entre o VLT e os ônibus.

A oferta de transportes do **Cenário O** é descrita abaixo:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações).
- Metrô L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus **COM "cortes" no VLT do Subúrbio.**

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário O** podem ser sintetizados em:

- VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações) = **20,87 km.**
- Velocidade Operacional = 25 km/h.
- *Headway* Futuro = 10 min (na HPM).
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras.
  L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas.
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (com competição com o VLT e nem com o Metrô).
- Tarifas → do Trem = R$ 3,00 (se Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + **R$ 1,80**).
  do Metrô = R$ 3,00 (se Integrada c/ ônibus = R$ 3,00 + **R$ 1,20**).

6.1. SÍNTESE DOS RESULTADOS OBTIDOS – CENÁRIOS "A" A "O"

Sendo o objetivo deste estudo a **ESTIMATIVA DO POTENCIAL DE CAPTAÇÃO DE DEMANDA**, decorrente de eventual **conjunto de melhorias físicas, operacionais e tarifárias**, para os atuais usuários do Transporte Coletivo na região do Subúrbio foram testados, por simulação com o *software EMME.4*, **Quatorze Cenários alternativos**, representando as situações estimadas para o **ano de 2017,** e comparados com um **Cenário BASE,** determinado a partir das recentes informações oriundas da Pesquisa OD/2012.

Estes cenários tiveram como objetivo simular, de **forma INDIVIDUAL,** os impactos na demanda do VLT do Subúrbio devido à extensões da linha, competição ou não do sistema de ônibus, diferentes configurações do Metrô, diferentes valores na cobrança da integração tarifaria, etc.

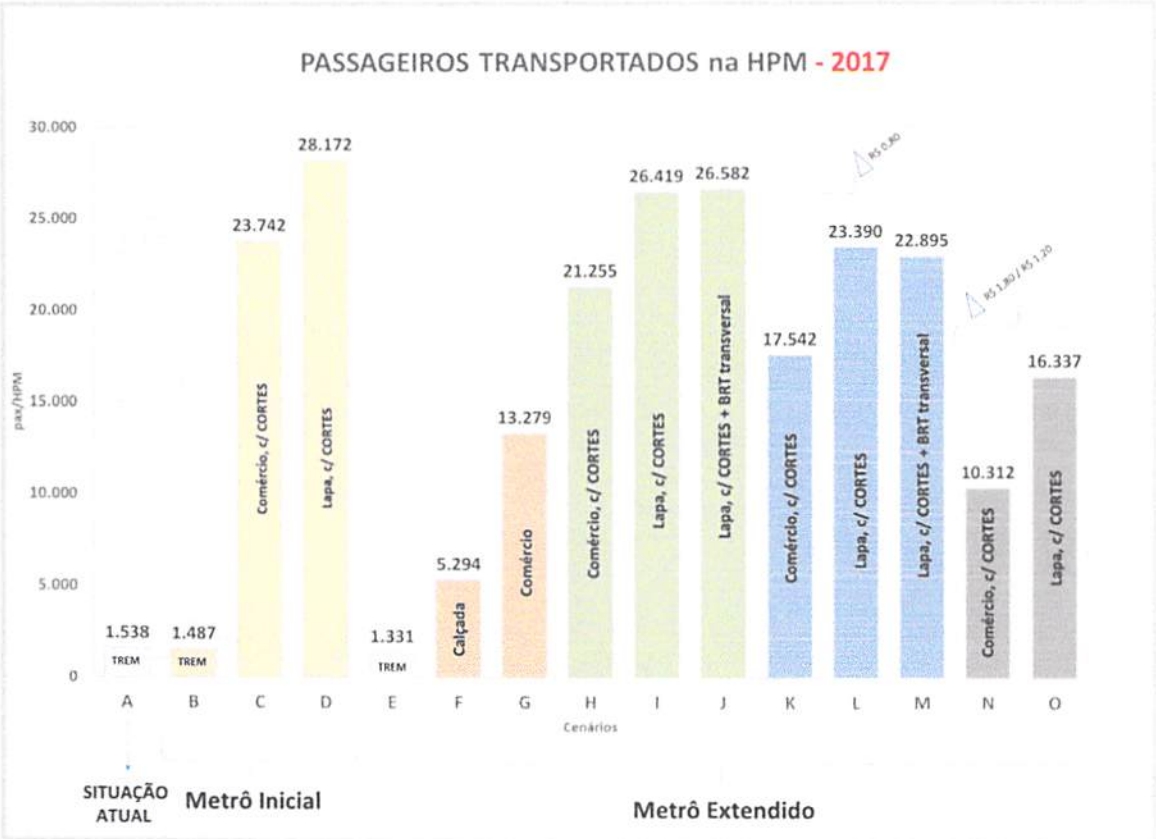
Na Tabela 4 a seguir, estão apresentados os valores do **POTENCIAL DE DEMANDA** que pode ser agregada à operação da **nova linha sobre trilhos**, se a mesma for modernizada conforme os parâmetros específicos estipulados, para cada cenário estudado:

Tabela 4 - Região Metropolitana de Salvador/BA. – Estudo da Demanda Potencial do "VLT do Subúrbio"

CENÁRIO		TRECHO EM OPERAÇÃO				EXTENSÃO (km)	TARIFAS (R$)					PASSAGEIROS TRANSPORTADOS					
		METRÔ		TREM / VLT			Lindeiro			Integrado		TREM / VLT					
		Trecho	Integração	Trecho	Integração		trem / VLT	metrô	ônibus	trem / VLT	metrô	EMBARQUES (pax na HPM) Urbanos (SEICO)	Metrô (MSOBRA)	Total Embarques	DIÁRIOS Pax (Ma PM = 3,18)	TEMPO de ciclo (min)	FROTA operacional (Veículo)
ESTUDO PRELIMINAR (dez-2013)		[illegible]	Centrais Programa	Ilha de São João <> Comércio	COM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	19	7.857	[illegible]	57	10
SITUAÇÃO ATUAL (set - 2015) = CAUB	A	L1 = LAPA <> PETRO	Oper. Assistida	Paripe <> Calçada	SEM "cortes"	13,54	4,50	4,00	3,00	3,50	3,30	1.528	0	1.558	11.360	31	3
ETAPA 4 Metrô "básica"	B	L1 = LAPA <> PIRAJÁ L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Paripe <> Calçada	SEM "cortes"	13,54	4,50	3,00	3,00	3,50	3,30	1.487	0	1.487	10.574	31	3
	C	L1 = LAPA <> PIRAJÁ L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Ilha de São João <> Comércio	COM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	22.113	3.129	25.242	175.214	61	10
	D	L1 = LAPA <> PIRAJÁ L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	2,00	3,00	26.529	1.643	28.172	207.906	102	10
ETAPA 5 Metrô "Estendido"	E	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Paripe <> Calçada	SEM "cortes"	13,54	4,50	3,00	3,00	3,50	3,30	1.533	0	1.533	9.823	31	3
	F	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Calçada	SEM "cortes"	16,11	3,00	3,00	3,00	2,00	3,00	5.283	9	5.294	39.026	61	8
	G	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	SEM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	33.266	13	33.279	41.995	97	10
	H	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	COM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	30.202	893	31.295	156.863	97	10
	I	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	35.201	1.218	36.419	194.972	102	10
	J	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transversal	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	35.443	1.139	36.582	195.175	102	10
	K	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	COM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	46.587	676	47.547	129.460	97	10
	L	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	22.630	1.202	23.806	122.618	102	10
	M	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transversal	Ilha de São João <> Lapa	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	21.994	1.121	22.895	168.965	102	10
	N	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	[illegible]	COM "cortes"	19,84	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	9.689	629	10.313	[illegible]	97	10
	O	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	[illegible]	COM "cortes"	20,87	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	15.408	909	16.317	[illegible]	102	10

A Figura 5 a seguir indica uma comparação absoluta e relativa (visual) dessas mesmas DEMANDAS TRANSPORTADAS em cada cenário simulado, na Hora Pico da Manhã para o ano de 2017 (suposto como indicador para a operação dos sistemas sobre trilhos modernizados), ressaltando as principais diferenças de cada cenário:

Figura 5 - Demanda Potencial Agregada ao "VLT do Subúrbio"



É importante observar que nesta avaliação não foi considerado o incremento de demanda do VLT em relação ao TREM atual; somente foram consideradas as variáveis estudadas após a implantação do VLT futuro.

Observação: após as análises acima, foi possível identificar os impactos máximos na DEMANDA POTENCIAL do VLT futuro devido aos seguintes eventos:

a) ao corte das linhas de ônibus = +60% (Cenário H versus Cenário G)

b) extensão até a Lapa = +58% (Cenário O versus Cenário N)

c) incremento de R$ 1,20 da tarifa de integração = - 51% (Cenário N versus Cenário H).

Estes resultados indicam que os três aspectos mencionados tem **importância semelhante na demanda do VLT**, e que a demanda é muito sensível à política tarifária adotada na integração com os ônibus, assim como é muito importante o efeito da competição do VLT com o sistema de ônibus ("cortes" de linhas) e que a extensão do VLT até a Lapa aumenta a demanda do VLT de forma considerável.

7. ESTUDOS COMPLEMENTARES

Em caráter **Complementar** aos estudos originalmente feitos, foram simulados novos cenários com resultados globais comparativamente aos quinze cenários originalmente estudados e apresentam-se os resultados específicos dos novos cenários com uma conclusão baseada na análise desses resultados, considerando duas novas situações:

(i) uma possibilidade alternativa de possuir um RAMAL do VLT atendendo diretamente a região da estação do RETIRO articulando-o com a L1 Metroviária; e

(ii) considerando a opção originalmente denominada como Cenário G do estudo anterior, referente à operação do VLT entre Ilha de São João (ao Norte) e Comércio (na Área Central), mas **mantendo as atuais linhas** de ônibus na região do Subúrbio de Salvador.

Essas premissas conceituais se referem a NOVAS ALTERNATIVAS de traçado, considerando basicamente a interligação do VLT com a Linha 1 Metroviária na Estação Retiro, com **duas formas operacionais distintas**: COM ou SEM a possibilidade de uma **transferência compulsória** na futura Estação do VLT na Baixa do Fiscal. Além dessas, foram avaliadas **cinco novas** opções como um Reforço Operacional, para atender o trecho crítico da linha.

O relatório, de caráter **Complementar aos Estudos** originalmente feitos, descreve os novos cenários simulados, apresenta os resultados globais comparativamente aos quinze cenários estudados originalmente, apresenta os resultados específicos dos novos cenários agora estudados e obtém uma conclusão comparativa baseada na análise desses resultados.

Nesta **complementação** foram realizados novos estudos de estimativa da demanda nesses **cenários adicionais** ao estudo original.

O relatório do estudo anterior continha os resultados da simulação de **15 cenários** identificados com códigos de A a O, que estudaram variações de extensão do VLT, política tarifária e propostas de "cortes" de linhas de ônibus.

Este relatório adicional ilustra as **novas alternativas estudadas**, decorrentes do atendimento do **trecho crítico** (na região da Baixa do Fiscal) do VLT, na Av. San Martin e variações operacionais para reforço do atendimento todo.

7.1. RAMAL DE VLT NA AV. SAN MARTIN

Esta nova alternativa, utiliza como diretriz básica, o eixo da Av. San Martim e possui **dois novos cenários** de análise: onde a alternativa ora estudada da linha do VLT faz integração com o metrô em **duas estações**: **Retiro e Lapa**, ambas da Linha 1 do SMSL. O que **diferencia estes cenários** é a forma de operação, denominadas "T" e "Y", as quais estão descritas no capítulo 8 seguinte. Esses dois novos cenários foram identificados sequencialmente ao estudo original com os códigos: **P** = "operação em **Y**" e **Q** = "operação em **T**".

A maior diferença entre eles, quanto às suas características operacionais, está no ***headway* das duas linhas**. O *headway* para a alternativa **P é de 20 minutos** em cada linha VLT; enquanto que para a alternativa **Q é de 10 minutos** em ambas; ou seja, resultando num mesmo valor daquele que foi usado nas demais alternativas originalmente simuladas, para atendimento do trecho crítico.

Esta diferença pode ser explicada pelo fato de que na alternativa P há **sobreposição de dois itinerários** no trecho Ilha de São João <> Baixa do Fiscal, na linha do VLT. Neste trecho, a sobreposição de duas linhas com *headways de* 20 minutos gera um ***headway* equivalente** de 10 minutos, que indica uma similitude com as opções originalmente analisadas, para o atendimento da região do Subúrbio, **permitindo a comparação equânime** entre os resultados obtidos nas simulações, atuais e anteriores.

✓ **Reforço Operacional**

Após a análise dos resultados obtidos nos dois cenários adicionais, bem como dos cenários A a O do estudo anterior, foi **ESCOLHIDO O CENÁRIO G** (originalmente estudado) **como o mais indicado** e, também, o mais provável para ser implementado.

Assim sendo, este relatório também apresenta o detalhamento dos resultados obtidos nas simulações para o **Cenário G** e com novas opções de **reforço operacional** à Linha de VLT completa, de forma a melhor atender o trecho crítico identificado na região da Baixa do Fiscal.

✓ **Características Físico-Operacionais**

Para permitir a avaliação comparativa entre os resultados, apenas os aspectos da configuração física (diretrizes de alinhamento e estações) da nova operação de traçado, foram alterados; os demais aspectos operacionais foram mantidos de forma semelhante às usadas no estudo original, exceto na opção final que foi especificada como um reforço operacional do Cenário G.

Assim, os novos cenários simulados possuem a mesma velocidade média operacional dos cenários anteriormente estudados **(25 km/h)**; o esquema tarifário foi simulado como tendo uma integração do tipo **"Bilhete Único"**, no qual o usuário paga somente uma tarifa e tem o direito de realizar a integração entre os trilhos (metrô ou VLT) e os ônibus, caso julgue necessário para completar sua viagem; dessa forma, mantém o mesmo tipo de esquema operacional e tarifário das alternativas originalmente estudadas. Todos estes aspectos podem ser consultados em detalhes no relatório do estudo anterior.

A Tabela 5 sintetiza as características físicas dos cenários avaliados, com destaque para os **dois novos cenários** denominados na sequência do estudo em **P e Q** (com ramal na Av. San Martin):

Tabela 5 - Configuração dos Cenários Simulados – Originais e Complementares

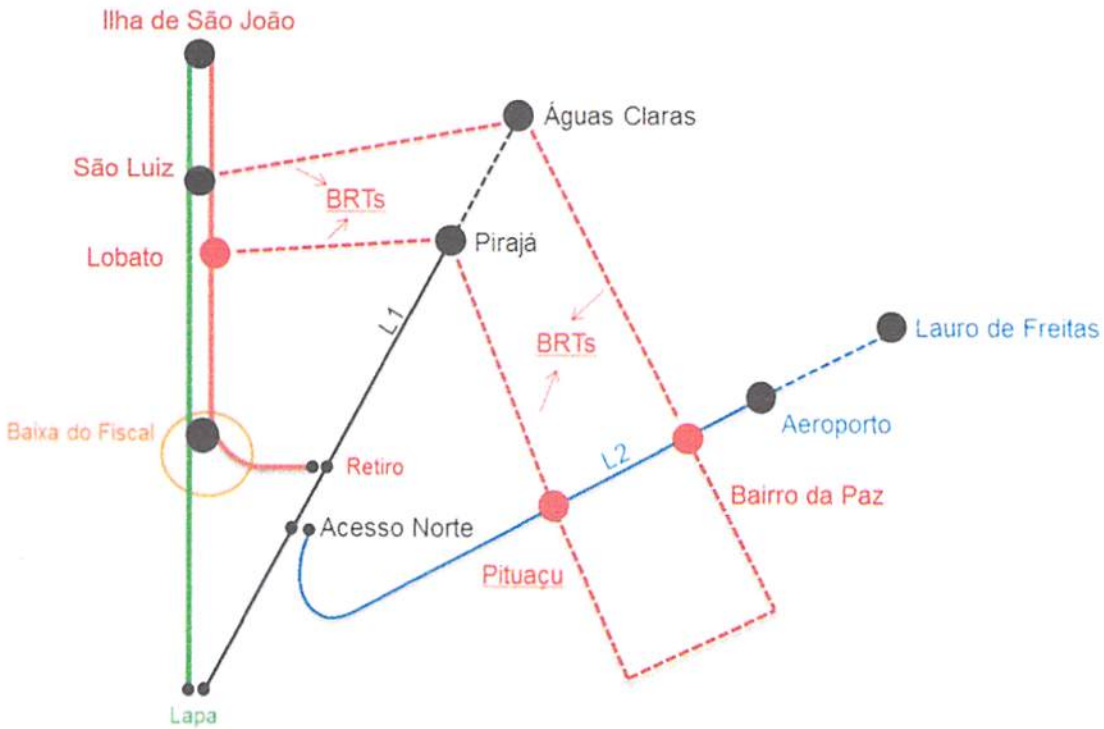
CENÁRIO		TRECHO EM OPERAÇÃO				EXTENSÃO (km)	TARIFAS (R$)				
		METRÔ		TREM / VLT			Exclusivo			c/ Transbordo	
		Trecho	Integração	Trecho	Integração		trem	metrô	ônibus	trem	metrô
ESTUDO PRELIMINAR (dez-2013)		L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Contrato Programa	Ilha de São João <> Comércio	SEM competição	19,84	3,30	3,30	3,30	1,80	4,60
SITUAÇÃO ATUAL (set - 2015) = CAUFL	A	L1 = LAPA <> RETIRO	Operação Assistida	Paripe <> Calçada	s/ cortes	13,54	0,50	0,00	3,30	4,00	3,00
ETAPA 4 Metrô "Básico"	B	L1 = LAPA <> PIRAJA L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Paripe <> Calçada	s/ cortes	13,54	0,50	3,30	3,30	3,30	3,30
	C	L1 = LAPA <> PIRAJA L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Ilha de São João <> Comércio	MODERADO	19,84	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30
	D	L1 = LAPA <> PIRAJA L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,87	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30
ETAPA 5 Metrô "Estendido"	E	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Paripe <> Calçada	s/ cortes	13,54	0,50	3,30	3,30	4,00	3,30
	F	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Calçada	s/ cortes	16,43	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30
	G	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	s/ cortes	19,84	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30
	H	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	MODERADO	19,84	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30
	I	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,87	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30
	J	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transversal	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,87	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30
	K	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	MODERADO	19,84	3,30	3,30	3,30	4,20	4,20
	L	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,87	3,30	3,30	3,30	4,20	4,20
	M	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transversal	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,87	3,30	3,30	3,30	4,20	4,20
	N	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Comércio	MODERADO	19,84	3,30	3,30	3,30	4,80	4,50
	O	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,87	3,30	3,30	3,30	4,80	4,50
ETAPA 5 NOVAS ALTERNATIVAS (novembro/2016)	P	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transversal	Ilha de São João <> Lapa Ilha de São João <> Retiro "Y"	MODERADO	24,22	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30
	Q	L1 = LAPA <> ÁGUAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transversal	Baixa do Fiscal <> Lapa Ilha de São João <> Retiro "T"	MODERADO	24,22	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30

*tarifa = tarifa atual Ônibus e Metrô = R$ 3,30

✓ **CENÁRIO P (OPERAÇÃO DO VLT EM "Y")**

A Figura 6 seguir ilustra o esquema operacional das linhas do VLT no Cenário P e sua articulação com a Rede Metroviária.

Figura 6 - Esquema das Linhas de VLT do Cenário P (operação em "Y")



O **Cenário P** descrito a seguir é uma alternativa baseada no **Cenário J** originalmente estudada e detalhada no relatório do estudo original, onde mantém-se uma linha de VLT desde Ilha de São João até a Lapa (com *headway* de 20 min) e acrescenta-se uma outra linha de VLT desde Ilha de São João até o Retiro (também com *headway* de 20 min).

Este tipo de operação em que a linha de VLT foi **desmembrada em duas linhas** e que tem um trecho compartilhado, foi batizado de alternativa em **"Y"**.

Esta alternativa considera a implementação de um novo trecho de via do VLT, compreendido entre a estação Baixa do Fiscal até a estação Retiro, através de diretriz da Av. San Martin.

Este **Cenário P** apresenta a **operação de duas linhas distintas do VLT**, sendo que no trecho compartilhado pelas duas (Ilha de São João <> Baixa do Fiscal), o ***headway* efetivo é de dez minutos**. Como neste cenário se mantém os BRTs da Av. Gal Costa e da Av. 29 de Março, a diferença entre os

cenários P e J é unicamente a implantação do novo trecho de VLT na Av. San Martin, e a possibilidade de sua conexão com a L1, também, na estação RETIRO.

Sucintamente, pode-se descrever a oferta de transportes do **Cenário P**:

- **VLT 1:** (ILHA DE SÃO JOÃO <> LAPA e 24 estações).
- **VLT 2: (ILHA DE SÃO JOÃO <> RETIRO e 20 estações).**
- Composição = Trens de 350 pax/TUE (proposta inicial, do estudo anterior).
- Metrô: L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS) → chamada ETAPA 5.
- Linhas de Ônibus: **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus: **COM "cortes" no VLT do Subúrbio (Enfoque na linha do VLT 1).**

OBS.: **Não foram realizados "cortes"** de linhas de ônibus convencionais, vinculados à linha do VLT 2 na Av. San Martin.

- **BRTs transversais:**
  - Av. 29 de Março → São Luiz <> Águas Claras <> Bairro da Paz.
  - Av. Gal Costa → Lobato <> Pirajá <> Pituaçu.

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário P** podem ser sintetizados em:

- VLT Estendido (ILHA DE SÃO JOÃO <> Baixa do Fiscal <> LAPA e 24 estações) = **20,87 km**.
- **Novo VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> Baixa do Fiscal <> RETIRO e 20 estações) = 18,45 km.**
- Velocidade Operacional = 25 km/h (para possibilitar comparações com outros Cenários).
- ***Headway* dos VLTS: *hdw* = 20 min (na HPM)** = em cada linha, equivalendo a 10 min. no trecho comum
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras: *hdw* = 3 min.
  → L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas: *hdw* = 3 min.
- BRTs Transversais→ A) na Av. Gal Costa: *hdw* = 4 min. (partindo de Lobato).
  B) na Av. 29 de Março: *hdw* = 4 min. (partindo deSão Luiz).
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (sem competição com o VLT e nem com o Metrô).
- Tarifas → hipótese de "Bilhete Único (BU)" no Sistema de Transporte Coletivo.
  → do VLT = R$ 3,30 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,30 + R$ 0,00).

→ do Metrô = R$ 3,30 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,30 + R$ 0,00).

OBS.: A tarifa em reais (R$) corresponde a uma penalidade de tempo de 40 minutos no modelo de simulação calibrado. Ou seja, a cada tarifa cobrada, é acrescido 40 min ao tempo de viagem do passageiro. Em **caso de reajuste tarifário**, no valor monetário da tarifa, o modelo continua considerando 40 min/tarifa.

A Figura 7 a seguir ilustra o esquema operacional das duas linhas que operam o VLT no cenário P. A Linha de **VLT 1** (desenhada em verde) tem um atendimento direto desde Ilha de São João até a Lapa, com *headway* de 20 minutos; e a Linha **VLT 2** (em vermelho) realiza a operação direta entre as estações **Ilha de São João e Retiro**, também com *headway* de 20 minutos.

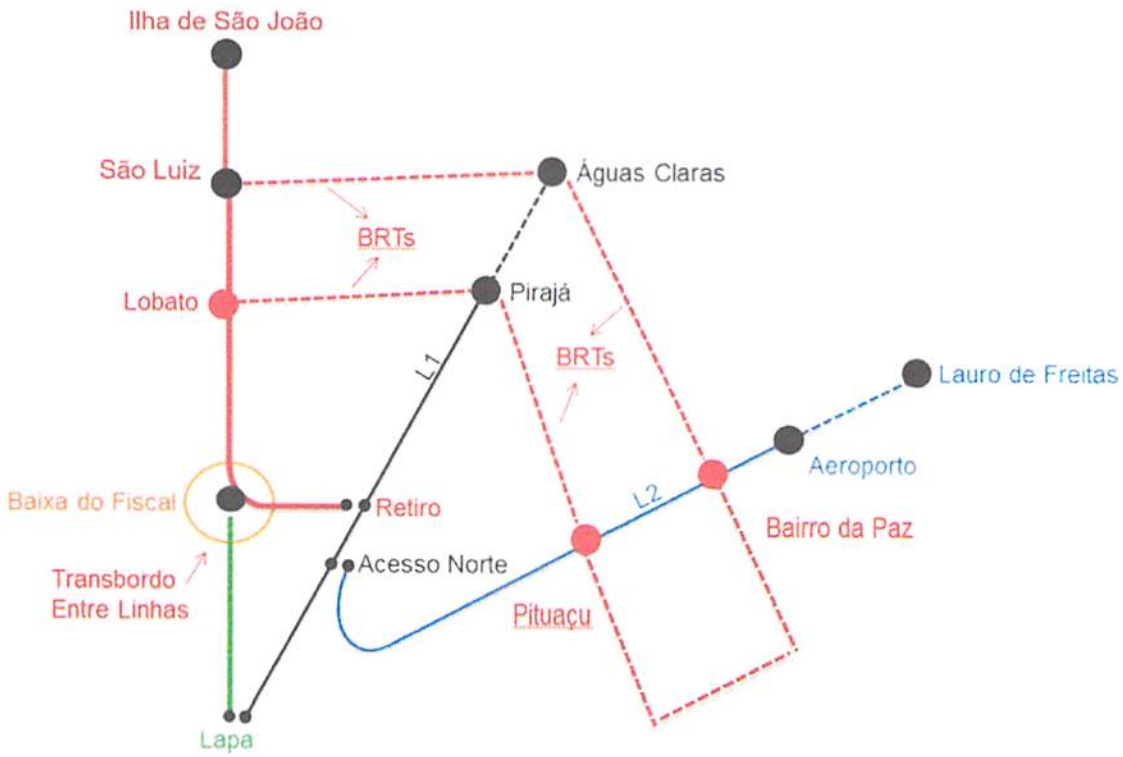
Pela figura fica identificado o trecho de **operação compartilhada** das duas linhas de VLT (Ilha de São João <> Baixa do Fiscal, com 15,2 km, e 16 paradas em comum), onde o ***headway* efetivo** é de 10 minutos.

Figura 7 - VLT do Subúrbio: Esquema Operacional das Linhas, no Cenário P

✓ **CENÁRIO Q (OPERAÇÃO DO VLT EM "T")**

A Figura 8 a seguir ilustra o esquema operacional das linhas do VLT no **Cenário Q** e sua articulação com a rede metroviária:

Figura 8 - Esquema COM Transbordo entre Linhas, no Cenário Q (operação em "T")



O novo **Cenário Q,** descrito a seguir, é uma **opção operacional alternativa** baseada no cenário P ilustrado anteriormente. A diferença entre os cenários é a forma de operação do VLT pois este cenário **não possui sobreposição de linhas**.

A operação do VLT foi **dividida em duas linhas**, sendo que a primeira tem **origem na estação Baixa do Fiscal até a Lapa** e a segunda linha opera no trecho **desde Ilha de São João até o Retiro** impondo uma transferência para os usuários, nessa estação de transbordo localizada na parada Baixa do Fiscal. Devido a essa configuração operacional, este cenário foi batizado de cenário em **"T".**

As duas linhas de VLT operam com um *headway* em cada linha de 10 minutos. Assim, neste cenário, o usuário que embarca no trecho entre Ilha de São João e a Baixa do Fiscal e que tem destino na região da Calçada/Comércio/Lapa, **obrigatoriamente deverá realizar um transbordo** na Baixa do Fiscal.

Sucintamente pode-se descrever a oferta de transportes do **Cenário Q:**

- **VLT 1 curto: (BAIXA DO FISCAL <> LAPA e oito estações).**
- VLT 2: (ILHA DE SÃO JOÃO <> BAIXA DO FISCAL<> RETIRO e vinte estações) → (uma estação de transbordo = Baixa do Fiscal).
- Composições do VLT = Trens de 350 pax/TUE (proposta inicial, do estudo anterior).
- Metrô: L1 (LAPA <> ÁGUAS CLARAS) + L2 (ACESSO NORTE <> LAURO DE FREITAS).
- Linhas de Ônibus: **COM "cortes" no Metrô.**
- Linhas de Ônibus: **COM "cortes" no VLT do Subúrbio. (Enfoque na linha do VLT 1)**

  Obs.: Não foram realizados "cortes" de linhas de ônibus convencionais, na linha do VLT 2 na Av. San Martin.

- **BRTs transversais.**
  - **Av. Gal Costa →** Lobato <> Pirajá <> Pituaçu.
  - **Av. 29 de Março →** São Luiz <> Águas Claras <> Bairro da Paz.

Os **parâmetros** que definiram este **Cenário Q** podem ser sintetizados em:

- Novo traçado do VLT Curto (BAIXA DO FISCAL<> LAPA e oito estações) = **5,41 km**.
- Novo VLT (ILHA DE SÃO JOÃO <> BAIXA DO FISCAL <> RETIRO e vinte estações) = **18,45 km**.
- Velocidade Operacional = 25 km/h (para possibilitar sua comparação com o Cenário J).
- *Headway* do VLT (*hdw*) = 10 min (na HPM), nas duas linhas.
- Metrô → L1 = Lapa <> Águas Claras: *hdw* = 3 min.
  → L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas: *hdw* = 3 min.
- BRTs Transversais → A) na Av. Gal Costa: *hdw* = 4 min. (partindo de Lobato).
  → B) na Av. 29 de Março: *hdw* = 4 min. (partindo de São Luiz).
- Linhas de Ônibus (STCO + STEC + Metropolitanas) → COM "cortes" (sem competição com o VLT e nem com o Metrô).
- Tarifas → hipótese de "Bilhete Único (BU)" no Sistema de Transporte Coletivo.
  → do VLT = R$ 3,30 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,30 + R$ 0,00).
  → do Metrô = R$ 3,30 (Integrada c/ ônibus = R$ 3,30 + R$ 0,00).

Obs.: A tarifa em reais (R$) corresponde a uma penalidade de tempo de 40 minutos no modelo de simulação calibrado. Ou seja, a cada tarifa cobrada, é acrescido 40 min ao tempo de viagem do passageiro. Em **caso de reajuste tarifário**, no valor monetário da tarifa, o modelo continua considerando 40 min/tarifa.

Por sua vez a Figura 9 a seguir destaca o sistema operacional em "T" simulado neste Cenário Q alternativo. O VLT 2 (em vermelho) atende diretamente todo o trecho entre Ilha de São João e o Retiro, com *headway* de 10 minutos; e o VLT 1 (em verde) é mais central e faz a operação direta entre a Baixa do Fiscal e a Lapa, também com *headway* de 10 minutos.

É possível observar que não há uma linha com operação entre os extremos Norte (Ilha de São João) e sul (Lapa); portanto, a parada Baixo do Fiscal passa a exercer a função de uma estação de transbordo para os usuários, entre essas duas linhas.

Figura 9 - VLT do Subúrbio: Esquema Operacional das Linhas, no Cenário Q alternativo

8. SÍNTESE DOS RESULTADOS OBTIDOS

✓ <u>AVALIAÇÃO GERAL DAS ALTERNATIVAS "P & Q"</u>

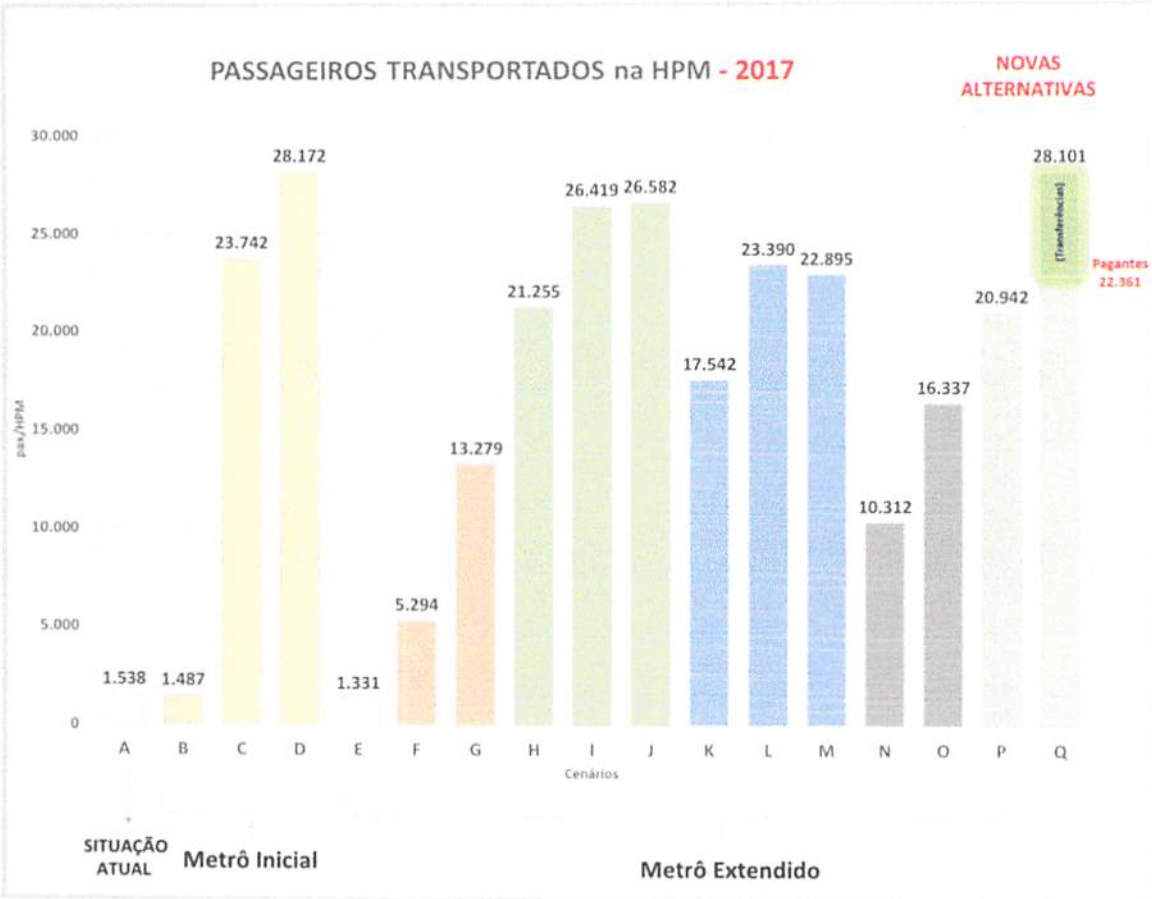
Na Tabela 1 a seguir estão apresentados os valores do **POTENCIAL DE DEMANDA** que pode ser agregada à operação da **nova linha sobre trilhos (VLT)**, considerando agora os dois novos cenário estudado. Nessa tabela são apresentados os **passageiros transportados,** sempre para o ano inicial de 2017 e na HPM:

Tabela 6 - Região Metropolitana de Salvador/BA - Estudo da Demanda Potencial do "VLT do Subúrbio"

CENÁRIO		TRECHO EM OPERAÇÃO				EXTENSÃO (km)	TARIFAS (R$)					PASSAGEIROS TRANSPORTADOS						
		METRÔ		TREM / VLT			Exclusivo			c/ Transbordo		EMBARQUES (pax na HPM)			TREM / VLT			
		Trecho	Integração	Trecho	Integração		trem	metrô	ônibus	trem	metrô	Urbanos (ÔNIBUS)	Metrop. (AUTOMÓVEL)	Total Embarques	DIÁRIOS Pax (DIA PPH x 3,38)	TEMPO de vida (mês)	Headway (min)	FROTA operacional (TUHs)
ESTUDO PRELIMINAR (dez-2013)		L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Contrato Programa	Ilha de São João <> Cambeba	SEM integração	19,94	3,30	3,30	3,30	3,30	4,60	7.676	18	7.697	91.894	87	10	10
SITUAÇÃO ATUAL (set - 2013) + CAML	A	L1 = LAPA <> RETIRO	Operação Atualida	Paripe <> Calçada	s/ tarifas	13,54	0,50	0,00	3,50	4,00	3,00	1.134	0	1.508	11.390	91	10	1
ETAPA 4 Metrô "Básico"	B	L1 = LAPA <> PIRAJÁ L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Paripe <> Calçada	s/ tarifas	13,54	0,50	3,30	3,30	3,30	3,30	1.487	0	1.483	10.934	91	10	1
	C	L1 = LAPA <> PIRAJÁ L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Ilha de São João <> Cambeba	MODERADO	19,94	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	22.115	1.629	23.742	175.116	87	10	10
	D	L1 = LAPA <> PIRAJÁ L2 = AC. NORTE <> AEROPORTO	Integração	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,93	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	26.500	1.672	28.172	207.500	102	10	10
ETAPA 5 Metrô "Estendido"	E	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Paripe <> Calçada	s/ tarifas	13,54	3,30	3,30	3,30	4,00	3,30	1.931	0	1.931	9.823	91	10	1
	F	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Calçada	s/ tarifas	20,43	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	5.895	9	5.894	36.095	88	10	8
	G	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Cambeba	s/ tarifas	19,94	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	13.260	10	13.170	91.000	97	10	10
	H	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Cambeba	MODERADO	19,94	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	30.602	993	31.595	156.862	92	10	10
	I	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,93	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	29.302	1.116	30.418	154.072	102	10	10
	J	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transoeste	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,87	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	25.443	1.139	26.582	136.179	102	10	10
	K	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Cambeba	MODERADO	19,94	3,30	3,30	3,30	4,00	4,20	16.567	0,95	17.542	129.463	99	10	10
	L	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,87	3,30	3,30	3,30	4,00	4,00	22.190	1.000	23.190	172.618	103	10	10
	M	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transoeste	Ilha de São João <> Lapa	MODERADO	20,87	3,30	3,30	3,30	4,00	4,00	21.734	1.121	22.855	166.965	102	10	10
	N	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	[illegible]	MODERADO	19,94	3,30	3,30	3,30	4,50	4,20	9.621	0,9	10.522	70.150	87	10	10
	O	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	Integração	[illegible]	MODERADO	20,93	3,30	3,30	3,30	4,50	4,50	15.428	0,9	16.267	108.947	102	10	10
ETAPA 5 NOVAS ALTERNATIVAS (novembro/2014)	P	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transoeste	Ilha de São João <> Lapa Ilha de São João <> Retiro "P"	MODERADO	24,22	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	20.208	334	20.542	154.532	102-94	10	9+1
	Q	L1 = LAPA <> ACLAS CLARAS L2 = AC. NORTE <> LAURO FREITAS	com BRT Transoeste	Barra do Paraí <> Lapa Ilha de São João <> Retiro "Q"	MODERADO	24,22	3,30	3,30	3,30	3,30	3,30	22.198	368	22.565	207.385	94-90	10	10+1

Por sua vez, a Figura 10 indica uma comparação absoluta e relativa (visual) dessas mesmas DEMANDAS TRANSPORTADAS em cada cenário simulado, na Hora Pico da Manhã (HPM) para o ano de 2017 (suposto como indicador para o início da operação dos sistemas sobre trilhos modernizados), ressaltando as principais diferenças de cada cenário simulado (originais e aqueles agora contemplados).

Figura 10 - Demanda Potencial Agregada ao "VLT do Subúrbio" (2017 - pax/HPM)



A Tabela 7 a seguir ilustra as quantidades de passageiros **transportados** e os "pagantes" nos novos Cenários P e Q. A alternativa do Cenário Q é aquela **onde há transferências entre as linhas do VLT** (na Baixa do Fiscal), o que ocasiona a diferença entre passageiros pagantes e transportados.

Tabela 7 - Passageiros Transportados e Pagantes nos Novos Cenários (2017, pax/HPM)

CENÁRIO	PASSAGEIROS		TRANSFERÊNCIAS entre Linhas de VLT (pax/HPM)
	TRANSPORTADOS (pax/HPM)	PAGANTES (pax/HPM)	
P	20.942	20.942	0
Q	28.101	22.361	5.740

8.1. AVALIAÇÃO CRÍTICA DOS DOIS NOVOS CENÁRIOS SIMULADOS – "P & Q"

✓ **CENÁRIO P**

É possível observar que este **Cenário**, com a **operação em "Y"**, indicou um total de 20.942 pax/hpm no subsistema VLT. Neste total, não há duplos embarques no VLT, **pois existem duas linhas** que percorrem todo o trecho de trilhos (Ilha de São João <> Lapa e Ilha de São João <> Retiro).

Este total de passageiros é 21% menor (20.942 / 26.582) do que o valor transportado no Cenário J, adotado como **referência para comparação**. A única diferença entre os cenários P e o J é o trecho adicional na Av. San Martin, que apresenta a interligação do VLT com o metrô L1 (em Retiro).

Este efeito pode ser explicado pelo aumento do valor do *headway* de 10 minutos para 20 minutos no Cenário P. Mesmo com um *headway* efetivo de 10 minutos no trecho com operação sobreposta (Ilha de São João <> Baixa do Fiscal), o passageiro que embarca com destino à região da Calçada e do Comércio (maioria dos destinos) deve no Cenário P esperar 20 minutos para embarcar no VLT, enquanto esperava 10 minutos no Cenário J, ou seja, para este usuário o VLT ficou menos atrativo.

Outro ponto a ser considerado é que o Cenário P apresenta maior custo de construção do que a alternativa J devido ao trecho adicional de 3,2 km a ser construído na Av. San Martin e transporta menos passageiros. Devido à redução do *headway* (em cada Linha de VLT), a frota de TUEs necessária para a operação das duas linhas de VLT é a mesma nos dois cenários P x J (10 composições; TUEs), definida em função do *headway* adotado.

✓ **CENÁRIO Q**

O **Cenário Q** apresentou um total de embarques de 28.101 pax/HPM no subsistema VLT. Este valor, apesar de ser o segundo maior de todos os cenários simulados (atrás somente da alternativa D), apresenta dupla contagem de embarques na estação Baixa do Fiscal (devido aos transbordos).

Este cenário com a **operação em "T"** torna obrigatória uma transferência na parada Baixa do Fiscal para os usuários que embarcam entre Ilha de São João e Santa Luzia e tem destino à região entre a Calçada e o Comércio (maioria dos destinos) da região do Subúrbio.

Pode-se observar que o número de transferências entre as duas novas linhas do VLT na parada Baixa do Fiscal é de 5.740 pax/hpm. Se este valor for subtraído do total de passageiros transportados no subsistema VLT, tem-se que o cenário com a operação em "T" transportou 21.658 pax/hpm, ou seja, tem 19% (21.658 / 26.582) menos passageiros do que no Cenário J, usado como referência para comparação.

Esta alternativa também apresenta maior custo de construção e, além disso, são necessários **14** veículos para a operação do VLT (11 para a operação do trecho entre Ilha de São João e Retiro e quatro para operação no trecho entre a Baixa do Fiscal e a Lapa).

Ou seja, esta alternativa é mais cara, transporta menos passageiros e obriga 26% (5.740 / 21.658) dos seus usuários a realizar uma transferência VLT x VLT na parada Baixa do Fiscal.

8.2. AVALIAÇÃO DAS DUAS NOVAS ALTERNATIVAS

✓ **Adequação Operacional**

Após a análise das dezessete (17) alternativas simuladas com distintas configurações de **oferta do VLT, concorrência do sistema de ônibus e diferentes sistemas tarifários**, e após diversas reuniões técnicas, foi constatado que a melhor alternativa a ser considerada para a implantação inicial do VLT seria o **CENÁRIO G: Ilha de São João <> Comércio**, com integração tarifária do tipo **bilhete único (BU)** e **"sem cortes"** das linhas de ônibus concorrentes na Av. Suburbana.

O "corte" de linhas é dificultoso devido ao VLT não conseguir absorver toda a demanda lindeira da região do Subúrbio, por sua topografia específica ou por locais onde a Av. Suburbana se afasta da linha férrea existente (região do Largo do Luso).

Diante desse contexto e após a análise dos dados dos **perfis de carga** da linha de VLT, apresentados anteriormente, além da situação atual da infraestrutura, **indica-se o VLT como um possível modal de transporte a ser considerado para a região**. Mas considerando-se a operação do VLT com uma LINHA DIRETA, desde Ilha de São João até a região do Comércio (Cenário G, do estudo original), REFORÇADO para a operação do trecho *crítico próximo à estação Sta. Luzia (saindo da* parada/estação de Plataforma, com ambas as Linhas de VLT atingindo, a região do Comércio, compondo dois "carrosséis", que se complementam).

9. AVALIAÇÃO FINAL DAS ALTERNATIVAS

9.1. CENÁRIOS OPERACIONAIS ESTUDADOS

Após a análise crítica sobre os resultados obtidos nas simulações das alternativas expostas anteriormente, tanto decorrentes do estudo inicial (Cenários A até O) – bem como das novas alternativas agora simuladas (Cenários P e Q), foi selecionado o **Cenário G** (original) para ser utilizado na continuidade deste estudo quanto ao **futuro VLT do Subúrbio**, com os seguintes ajustes (novos **Cenários G1 a G5).**

Em linhas gerais, esses cenários podem ser sintetizados considerando as seguintes PREMISSAS (complementares, em **negrito**):

(i) VLT completo = Ilha de São João <> Comércio;

(ii) 19,5 km de extensão e 22 paradas do VLT;

(iii) Linhas metroviárias:

a. L1 = Águas Claras <> Lapa;

b. L2 = Acesso Norte <> Lauro de Freitas;

(iv) **Sem seccionamento** das linhas de ônibus do STCO, no Subúrbio;

(v) Tarifa com valor único para todos os modais (R$ igual à dos ônibus, do STCO);

(vi) Integração temporal, até dois transbordos, com uso do Bilhete Único;

(vii) **Integração natural** (opcional, para os usuários do VLT);

(viii) Composições do VLT, com uso de TUEs de 600 pax/veic (com taxa de ocupação de 6 pax em pé/m²);

(ix) Velocidades operacionais do VLT, diferenciadas:

a. Em pista exclusiva = 32 km/h (junto à Av. Suburbana);

b. Em trânsito compartilhado = 16 km/h (nas avenidas Eng. Oscar Pontes e da França).

Como decorrência das observações formuladas no item 8.2 e, em função da nova configuração da logística de transportes para a região do Subúrbio, decorrente das premissas acima formuladas, foram desenvolvidas algumas **OPÇÕES OPERACIONAIS** alternativas, contendo as seguintes características:

G1 = Consideração de eventuais usuários integrados usando as linhas de ônibus, em relação à versão original do Cenário G - gerando apenas uma **integração natural** (ônibus<>VLT);

G2 = Criação de "carrossel" operacional, para reforço da oferta no trecho crítico identificado, de CURTÍSSIMA abrangência (Lobato <> Calçada), que se mostrou insuficiente;

G3 = Reforço operacional, mas com uso de "carrossel" MAIS EXTENSO, com cerca de 9 km (Plataforma <> Comércio);

G4 = Em função da existência de DUAS linhas de VLT no corredor suburbano, REDUÇÃO dos intervalos em ambas (*hdw* = 15 min).

G5 = **Ampliação do reforço operacional**, com a implementação de um carrossel TRIPLO, usando dois locais para retorno dos TUEs (nas estações de Periperi e Plataforma).

Além disso, com a consideração de velocidades operacionais diferenciadas para o percurso da Linha de VLT – trechos exclusivos com *vel.* = 32 km/h e trechos compartilhados com *vel.* = 16 km/h - pode-se fazer uma reavaliação dos tempos de ciclo de cada linha, resultando os valores especificados na Tabela 8, que apresenta a comparação consolidada dos resultados advindos das respectivas simulações, dessas cinco opções operacionais.

Tabela 8 - VLT do Subúrbio: Comparação de Alternativas Operacionais (Cen. G1 a G5)

7,38 = FPH

ALTERNATIVAS OPERACIONAIS		INTERVALO			CARREGAMENTO (pax. em 2017)					TRECHO CRÍTICO			EXTENSÃO			TEMPO DE CICLO			FROTA OPERACIONAL		
		VLT 1	VLT 2	VLT 3	TOTAL		VLT 1	VLT 2	VLT 3	VLT 1	VLT 2	VLT 3	VLT 1	VLT 2	VLT 3	VLT 1	VLT 2	VLT 3	f (pax/HPM, tr.crítico)		
cod.	descrição	(min)	(min)	(min)	(diário)	(na HPM)	(pax/HPM)	(pax/HPM)	(pax/HPM)	(pax/HPM)	(pax/HPM)	(pax/HPM)	(km)	(km)	(km)	(min)	(min)	(min)	VLT 1	VLT 2	VLT 3
G	Original (*hdw* = 10 min)	10	-	-	97.999	13.279	13.279	-	-	12.048	-	-	19,8	-	-	97	-	-	32,5	-	-
G 1	Ajustada	10	-	-	78.575	10.647	10.647	-	-	8.967	-	-	19,8	-	-	88	-	-	21,9	-	-
G 2	Reforço CURTO	10	10	-	83.697	11.341	10.631	710	-	8.979	606	-	19,8	3,4	-	88	19	-	21,9	1,0	-
G 3	Reforço LONGO	10	10	-	92.826	12.578	9.315	3263	-	8.034	2.968	-	19,8	9,0	-	88	48	-	19,6	4,0	-
G 4	*headway* 15 min (2x)	15	15	-	63.276	8.574	6.084	2.490	-	5.364	2.251	-	19,8	9,0	-	88	48	-	13,1	3,0	-
G 5	**Carrossel TRIPLO**	**20**	**20**	**10**	**81.852**	**11.091**	**4.240**	**3.384**	**3.467**	**3.702**	**3.102**	**3.154**	**18,2**	**14,1**	**9,0**	**88**	**72**	**48**	**9,0**	**6,2**	**4,2**

ESTRATÉGIA DA VIAGEM	%	Pax / DU
Exclusivos VLT	31,60%	25.866
VLT –> Ônibus	45,60%	37.324
Ônibus –> VLT	12,60%	10.313
Ônibus –> VLT –> Ônibus	10,20%	8.349
TOTAL	100,00%	81.852

9.2. CENÁRIO ESCOLHIDO

A partir desses resultados ficou definido o uso das informações decorrentes da simulação para a **ALTERNATIVA G5 (= duas linhas de reforço, compondo um "Carrossel Operacional TRIPLO"),** cujos resultados detalhados quanto à movimentação de usuários nas diversas paradas do VLT e respectivo perfil de carga nas três linhas (na HPM-2017) estão ilustrados nas Tabela 9 a Tabela 11 e Figura 11 a Figura 13, apresentadas individualmente para cada Linha de VLT.

Tabela 9 - VLT do Subúrbio: Movimentação nas Paradas do VLT 1 (Cenário G5)

VLT 1 - Sentido 1 (Ilha de São João-Comércio) VLT hdw: 20/20/10 (min)

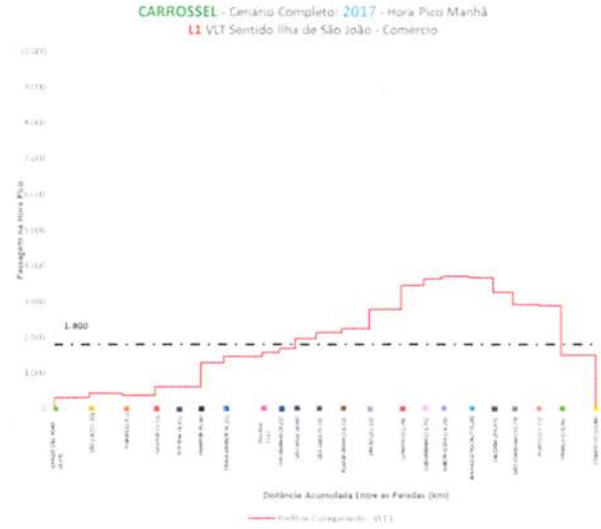
LINHA	PLATAFORMA	LINDEIROS		INTEGRADOS		TOTAL		Carregamento nos trens
		Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	
BAIRRO>CENTRO	ILHA DE SÃO JOÃO	207	0	96	0	302	0	302
	SÃO LUIZ	89	0	41	0	130	0	432
	PARIPE	70	0	0	128	70	128	374
	COUTOS	226	0	0	0	226	0	600
	SETUBAL	0	0	0	0	0	0	600
	PERIPERI	611	0	67	11	678	11	1.267
	PRAIA GRANDE	193	0	0	0	193	0	1.459
	ESCADA	104	0	0	0	103	0	1.562
	ITACARANHA	107	0	14	0	120	0	1.682
	SÃO BRAZ	287	0	0	0	286	0	1.968
	SÃO JOÃO	198	32	0	0	198	32	2.134
	PLATAFORMA	106	0	0	0	106	0	2.240
	UNIÃO	315	0	233	0	548	0	2.788
	LOBATO	507	6	171	0	678	6	3.460
	SUBURBANA	188	15	0	0	188	15	3.633
	SANTA LUZIA	84	15	0	0	84	15	3.702
	BAIXA DO FISCAL	68	8	20	114	87	122	3.667
	CALÇADA	0	174	0	229	0	403	3.264
	SÃO JOAQUIM	0	206	0	139	0	345	2.919
	PORTO	0	0	0	38	0	38	2.881
	FRANÇA	0	600	0	792	0	1.392	1.489
	COMÉRCIO	0	465	0	1.024	0	1.489	0
TOTAL		3.357	1.521	641	2.475	3.996	3.996	

Estações Existentes (2017)

VLT 1 - Sentido 2 (Comércio - Ilha de São João) VLT hdw: 20/20/10 (min)

LINHA	PLATAFORMA	LINDEIROS		INTEGRADOS		TOTAL		Carregamento nos trens
		Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	
CENTRO>BAIRRO	COMÉRCIO	0	0	2	0	2	0	2
	FRANÇA	0	0	0	0	0	0	2
	PORTO	0	0	1	0	1	0	3
	SÃO JOAQUIM	0	0	1	0	1	0	4
	CALÇADA	0	0	24	0	24	0	28
	BAIXA DO FISCAL	0	0	4	2	4	2	30
	SANTA LUZIA	0	0	0	0	0	0	30
	SUBURBANA	0	0	0	0	0	0	30
	LOBATO	0	0	0	0	0	0	30
	UNIÃO	11	4	0	0	11	4	37
	PLATAFORMA	56	35	0	0	56	35	58
	SÃO JOÃO	0	3	0	0	0	2	56
	SÃO BRAZ	0	0	0	0	0	0	56
	ITACARANHA	0	0	0	0	0	0	56
	ESCADA	0	0	0	0	0	0	56
	PRAIA GRANDE	0	0	17	0	17	0	73
	PERIPERI	0	21	0	7	0	28	45
	SETUBAL	0	0	0	0	0	0	45
	COUTOS	0	0	0	0	0	0	45
	PARIPE	0	0	128	145	128	145	28
	SÃO LUIZ	0	8	0	0	0	8	20
	ILHA DE SÃO JOÃO	0	20	0	0	0	20	0
TOTAL		67	91	177	153	244	244	

Figura 11 - VLT do Subúrbio: Perfis de Carga das Linhas do VLT 1 (Cenário G5)



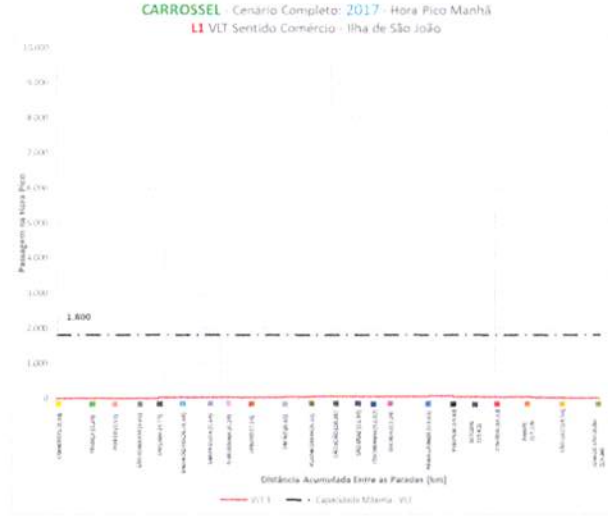


Tabela 10 - VLT do Subúrbio: Movimentação nas Paradas do VLT 2 (Cenário G5)

VLT 2 - Sentido 1 (PeriPeri-Comércio) VLT hdw: 20/20/10 (min)

LINHA	PLATAFORMA	LINDEIROS		INTEGRADOS		TOTAL		Carregamento nos trens
		Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	
BAIRRO>CENTRO	ILHA DE SÃO JOÃO	0	0	0	0	0	0	0
	SÃO LUIZ	0	0	0	0	0	0	0
	PARIPE	0	0	0	0	0	0	0
	COUTOS	0	0	0	0	0	0	0
	SETUBAL	0	0	0	0	0	0	0
	PERIPERI	611	0	67	11	678	11	667
	PRAIA GRANDE	193	0	0	0	192	0	859
	ESCADA	104	0	0	0	103	0	962
	ITACARANHA	107	0	14	0	120	0	1.082
	SÃO BRAZ	287	0	0	0	286	0	1.368
	SÃO JOÃO	198	32	0	0	198	32	1.534
	PLATAFORMA	106	0	0	0	106	0	1.640
	UNIÃO	315	0	233	0	548	0	2.188
	LOBATO	507	6	171	0	678	6	2.860
	SUBURBANA	188	15	0	0	188	15	3.033
	SANTA LUZIA	84	15	0	0	84	15	3.102
	BAIXA DO FISCAL	68	8	20	114	87	122	3.067
	CALÇADA	0	174	0	229	0	403	2.664
	SÃO JOAQUIM	0	164	0	111	0	275	2.389
	PORTO	0	0	0	38	0	38	2.351
	FRANÇA	0	460	0	608	0	1.068	1.283
	COMÉRCIO	0	401	0	882	0	1.283	0
TOTAL		2.765	1.276	504	1.992	3.268	3.268	

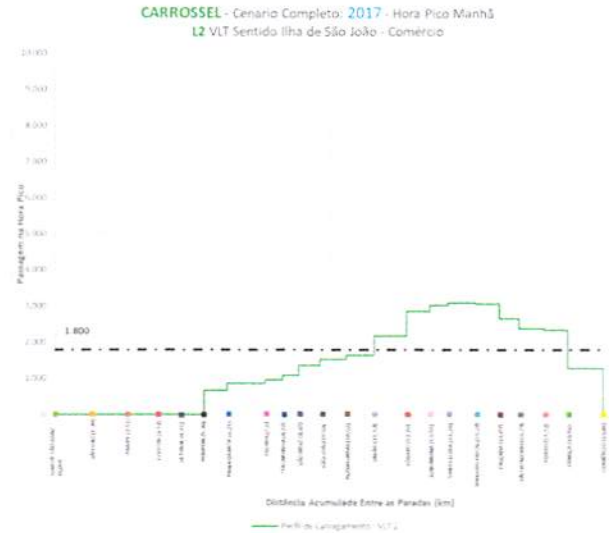
Estações Existentes (2017)

VLT 2 - Sentido 2 (Comércio-PeriPeri) VLT hdw: 20/20/10 (min)

LINHA	PLATAFORMA	LINDEIROS		INTEGRADOS		TOTAL		Carregamento nos trens
		Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	Embarque (pax/hpm)	Desembarque (pax/hpm)	
CENTRO>BAIRRO	COMÉRCIO	0	0	2	0	2	0	2
	FRANÇA	0	0	0	0	0	0	2
	PORTO	0	0	1	0	1	0	3
	SÃO JOAQUIM	0	0	1	0	1	0	4
	CALÇADA	0	0	24	0	24	0	28
	BAIXA DO FISCAL	0	0	4	2	4	2	30
	SANTA LUZIA	0	0	0	0	0	0	30
	SUBURBANA	0	0	0	0	0	0	30
	LOBATO	0	0	0	0	0	0	30
	UNIÃO	11	4	0	0	11	4	37
	PLATAFORMA	56	35	0	0	56	35	58
	SÃO JOÃO	0	3	0	0	0	2	56
	SÃO BRAZ	0	0	0	0	0	0	56
	ITACARANHA	0	0	0	0	0	0	56
	ESCADA	0	0	0	28	0	28	28
	PRAIA GRANDE	0	0	17	0	17	0	45
	PERIPERI	0	35	0	10	0	45	0
	SETUBAL	0	0	0	0	0	0	0
	COUTOS	0	0	0	0	0	0	0
	PARIPE	0	0	0	0	0	0	0
	SÃO LUIZ	0	0	0	0	0	0	0
	ILHA DE SÃO JOÃO	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL		67	76	49	40	116	116	

Estações Existentes (2017)

Figura 12 - VLT do Subúrbio: Perfis de Carga das Linhas do VLT 2 (Cenário G5)



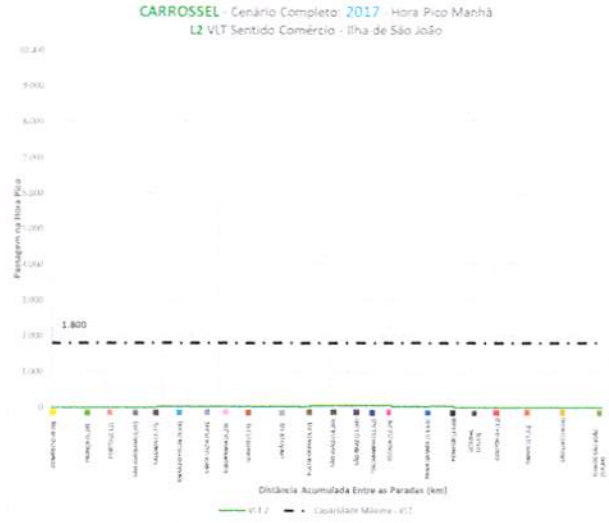


Tabela 11 - VLT do Subúrbio: Movimentação nas Paradas do VLT 3 (Cenário G5)

VLT 3 - Sentido 1 (Plataforma-Comércio) VLT hdw: 20/20/10 (min)

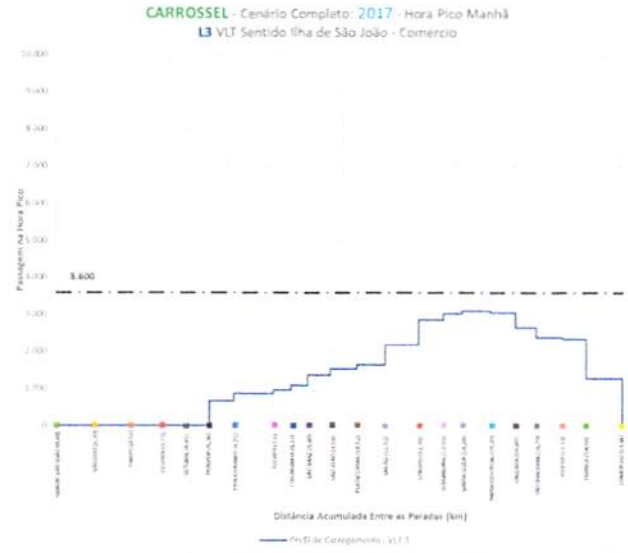
	UNHA	PLATAFORMA	LINDEIROS Embarque (pax/hpm)	LINDEIROS Desembarque (pax/hpm)	INTEGRADOS Embarque (pax/hpm)	INTEGRADOS Desembarque (pax/hpm)	TOTAL Embarque (pax/hpm)	TOTAL Desembarque (pax/hpm)	Carregamento nos trens
BAIRRO>CENTRO		ILHA DE SÃO JOÃO	0	0	0	0	0	0	0
		SÃO LUIZ	0	0	0	0	0	0	0
		PARIPE	0	0	0	0	0	0	0
		COUTOS	0	0	0	0	0	0	0
		SETUBAL	0	0	0	0	0	0	0
		PERIPERI	0	0	0	0	0	0	0
		PRAIA GRANDE	0	0	0	0	0	0	0
		ESCADA	0	0	0	0	0	0	0
		ITACARANHA	0	0	0	0	0	0	0
		SÃO BRAZ	0	0	0	0	0	0	0
		SÃO JOÃO	0	0	0	0	0	0	0
		PLATAFORMA	212	0	0	0	212	0	212
		UNIÃO	631	0	467	0	1.098	0	1.310
		LOBATO	1.014	14	343	0	1.357	13	2.654
		SUBURBANA	376	30	0	0	376	30	3.000
		SANTA LUZIA	168	31	0	0	168	30	3.138
		BAIXA DO FISCAL	135	10	39	148	174	158	3.154
		CALÇADA	0	183	0	241	0	424	2.730
		SÃO JOAQUIM	0	143	0	97	0	240	2.490
		PORTO	0	0	0	46	0	46	2.444
		FRANÇA	0	479	0	633	0	1.112	1.332
		COMÉRCIO	0	415	0	917	0	1.332	0
	TOTAL		2.536	1.305	849	2.081	3.385	3.385	

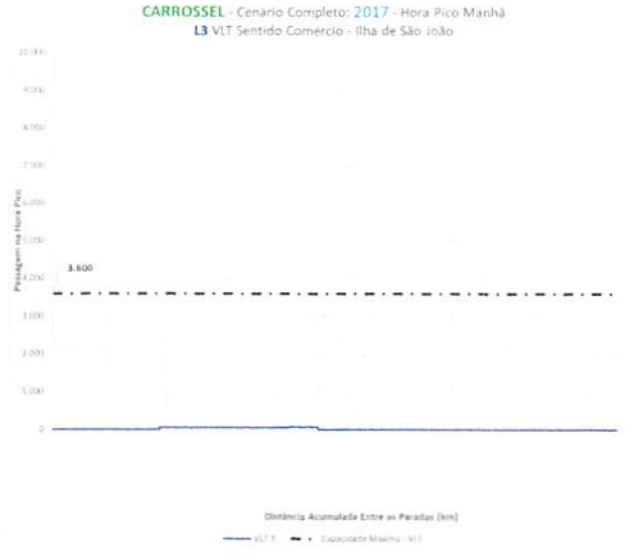
Estações Existentes (2017)

VLT 3 - Sentido 2 (Comércio-Plataforma) VLT hdw: 20/20/10 (min)

	UNHA	PLATAFORMA	LINDEIROS Embarque (pax/hpm)	LINDEIROS Desembarque (pax/hpm)	INTEGRADOS Embarque (pax/hpm)	INTEGRADOS Desembarque (pax/hpm)	TOTAL Embarque (pax/hpm)	TOTAL Desembarque (pax/hpm)	Carregamento nos trens
CENTRO>BAIRRO		COMÉRCIO	0	0	4	0	4	0	4
		FRANÇA	0	0	0	0	0	0	4
		PORTO	0	0	0	0	0	0	4
		SÃO JOAQUIM	0	0	0	0	0	0	4
		CALÇADA	0	0	48	0	48	0	52
		BAIXA DO FISCAL	0	0	8	4	8	4	56
		SANTA LUZIA	0	0	0	0	0	0	56
		SUBURBANA	0	0	0	0	0	0	56
		LOBATO	0	0	0	0	0	0	56
		UNIÃO	23	8	0	0	22	8	70
		PLATAFORMA	0	71	0	0	0	70	0
		SÃO JOÃO	0	0	0	0	0	0	0
		SÃO BRAZ	0	0	0	0	0	0	0
		ITACARANHA	0	0	0	0	0	0	0
		ESCADA	0	0	0	0	0	0	0
		PRAIA GRANDE	0	0	0	0	0	0	0
		PERIPERI	0	0	0	0	0	0	0
		SETUBAL	0	0	0	0	0	0	0
		COUTOS	0	0	0	0	0	0	0
		PARIPE	0	0	0	0	0	0	0
		SÃO LUIZ	0	0	0	0	0	0	0
		ILHA DE SÃO JOÃO	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL		23	79	60	4	82	82	

Figura 13 - VLT do Subúrbio: Perfis de Carga das Linhas do VLT 3 (Cenário G5)





9.3. ANÁLISE DE SENSIBILIDADE DA DEMANDA POTENCIAL

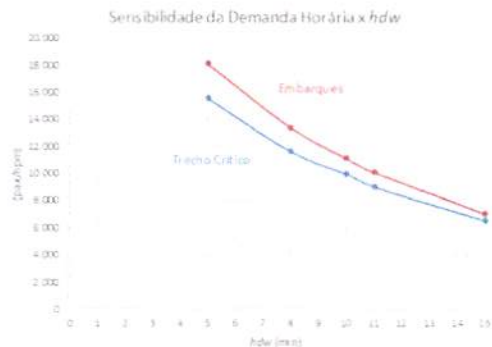
Após a definição da operação do "Sistema VLT do Subúrbio", com a consideração de um **"Carrossel TRIPLO"**, foi analisada a DEMANDA no Sistema VLT em função da combinação de *"headways"* entre as distintas linhas, sempre objetivando a maior oferta possível no trecho crítico, próximo à região da Calçada.

Essa **análise de sensibilidade**, assumiu que sempre haveria uma combinação de valores múltiplos dos *headways*, cujos resultados estão sintetizados na Tabela 12 e respectivos gráficos considerando a variação de passageiros no trecho crítico, no total de embarques na HPM ou na expansão para o dia útil, sempre referenciados ao ano de 2017.

Tabela 12 - Análise de Sensibilidade da Demanda Potencial x *Headway* das Linhas

Premissa Operacional = TRES "CARROSSÉIS"

LINHAS DO CARROSSEL				COMBINAÇÃO de *Headways* (min)														
				30/30/15			22/22/11			20/20/10			16/16/8			10/10/5		
Tipo de Linha	Descrição	Extensão (km)	Ciclo (min)	Trecho Crítico (pax/hpm)	Embarq. HPM (pax/hpm)	Embarq. Dia (pax/du)	Trecho Crítico (pax/hpm)	Embarq. HPM (pax/hpm)	Embarq. Dia (pax/du)	Trecho Crítico (pax/hpm)	Embarq. HPM (pax/hpm)	Embarq. Dia (pax/du)	Trecho Crítico (pax/hpm)	Embarq. HPM (pax/hpm)	Embarq. Dia (pax/du)	Trecho Crítico (pax/hpm)	Embarq. HPM (pax/hpm)	Embarq. Dia (pax/du)
LONGA	Comércio <> I. São João	19,84	88	2.127	2.293	16.922	3.122	3.662	27.026	3.702	4.240	31.291	4.623	5.353	39.505	7.019	8.042	59.350
MEDIA	Comércio <> Periperi	14,12	72	2.291	2.437	17.985	2.846	3.129	23.092	3.102	3.384	24.974	3.668	4.132	30.494	4.461	5.079	37.483
CURTA	Comércio <> Plataforma	8,96	48	2.127	2.293	16.922	3.029	3.280	24.206	3.154	3.467	25.586	3.323	3.882	28.649	4.053	4.970	36.679
SISTEMA VLT (3 LINHAS)				6.545	7.023	51.830	8.997	10.071	74.324	9.958	11.091	81.852	11.614	13.367	98.648	15.533	18.091	133.512



ANALISE DE SENSIBILIDADE (c/ *headway*)

HEADWAY (min)	Tr. Crítico (pax/hpm)	Embq. /HPM (pax/hpm)	Embq./DU (pax/DU)
15	6.545	7.023	51.830
11	8.997	10.071	74.324
10	9.958	11.091	81.852
8	11.614	13.367	98.648
5	15.533	18.091	133.512

10. CONCLUSÃO & RECOMENDAÇÕES

10.1. AVALIAÇÃO DOS CARREGAMENTOS NO ANO INICIAL

Os trabalhos de simulação fornecem indicações do carregamento em cada linha de transporte coletivo sendo analisada (ver Figura 14), decorrentes dos totais de usuários embarcando e desembarcando em cada parada do VLT, com destaque para aqueles usuários que nelas fazem um TRANSBORDO NATURAL entre modais. Esse resultado, por ser obtido num processo de simulação, tem uma margem de imprecisão em cerca de dez pontos percentuais (para mais ou para menos).

Da análise dos carregamentos entre paradas, indicados em cada trecho das linhas do VLT (1, 2 e 3), pode-se verificar que a **carga máxima** em cada uma delas ocorreu entre as paradas de **Sta. Luzia e Baixa do Fiscal**, conforme mostrado no capítulo anterior.

Em síntese (Tabela 13), verifica-se uma necessidade de atendimento, nesse trecho crítico, de 3.702 **pax/HPM no VLT1** (linha LONGA), 3.102 **pax/HPM no VLT 2** (reforço operacional MÉDIO) e 3.154 pax\HPM no VLT3 (reforço CURTO), sempre no sentido dominante (Bairro → Centro, no pico da manhã), cujo resumo das condições simuladas - **premissas e resultados** – estão informadas a seguir, sempre referente à **ALTERNATIVA SELECIONADA - Cenário G5 = Ilha de São João <> Comércio e "Carrossel TRIPLO"** (ver Figura 14).

Está salientado nessa mesma Tabela 13 a estimativa feita para INICIO da operação do VLT (após 19º mês), ainda durante as Fases de Implantação parcial (em trechos operacionais indicados, com restrição de horários, uso gratuito, trechos curtos etc. - trecho Comércio <> Baixa do Fiscal).

Tabela 13 – VLT do Subúrbio: Pré-dimensionamento da Frota (HPM – 2017)

VLT do Subúrbio
ESTIMATIVA DA DEMANDA POTENCIAL

DIMENSIONAMENTO DA FROTA
Fases Iniciais da Operação

Estimativas com base no HPM

Capac de 600 pax/TUE

CENÁRIO				LINHA de VLT			DEMANDA POTENCIAL					OPERAÇÃO		FROTA do Sistema VLT				
Fases de Implantação	Mês de Referência	Trecho em Operação	"Carrossel"	Extensão (km)	Estações (nº)	Cobrança Tarifária	Hora Pico (pax/hpm)	Expansão Diária: Operação (%)	Expansão Diária: Fator (nº)	Expansão Diária: Demanda (pax/dia)	Trecho Crítico (pax/hpm)	Headway na HPM (min)	Tempo de Ciclo (min)	Calculados Básicos: Capac. TUE (nº)	Calculados Básicos: Frequência (nº)	Operação Reserva na HPM (nº)	Operação Reserva Técnica (nº)	TOTAL (nº)
I	18º ao 21º	Comércio <> Baixa do Fiscal	Linha Única & no entre-picos	4,34	6	grátis	784	8	5,26	4.124	670	20	45	0,84	2,25	2	1	3
II	22º ao 24º	Comércio <> Baixa do Fiscal	Linha Única & horário pico	4,34	6	plena	-	-	13,31	-	-	20	45	-	2,25	2	1	3
III - PLENA	25º em diante	Comércio <> Ilha de São João	Comércio <> Ilha de São João	19,84	21	plena	4.240	19	7,38	31.291	3.702	20	88	9,05	4,40	4		
			Comércio <> Periperi	14,12	17	plena	3.384	19	7,38	24.974	3.102	20	72	6,20	3,60	4	1	14
			Comércio <> Plataforma	8,96	11	plena	3.467	19	7,38	25.586	3.154	10	48	4,21	4,80	5		
									DU =	81.852								

Salienta-se que para atender à demanda total no curto trecho crítico e em apenas poucas horas do dia está considerada uma ocupação média superior à taxa de ocupação de 6 pax/pé/m² normalmente considerada!

Das considerações mostradas no capítulo anterior deste relatório, em especial os diagramas representativos dos perfis de carga (Figura 11 a Figura 13) pode-se aglutiná-los para **avaliação do trecho crítico do VLT** do Subúrbio, conforme indicado na Tabela 14 e Figura 15 seguintes.

Figura 14 – VLT do Subúrbio: Áreas de Influência e Linhas Propostas (VLT 1 = linha LONGA; VLT 2 = reforço operacional MÉDIO; VLT3 = reforço operacional CURTO)

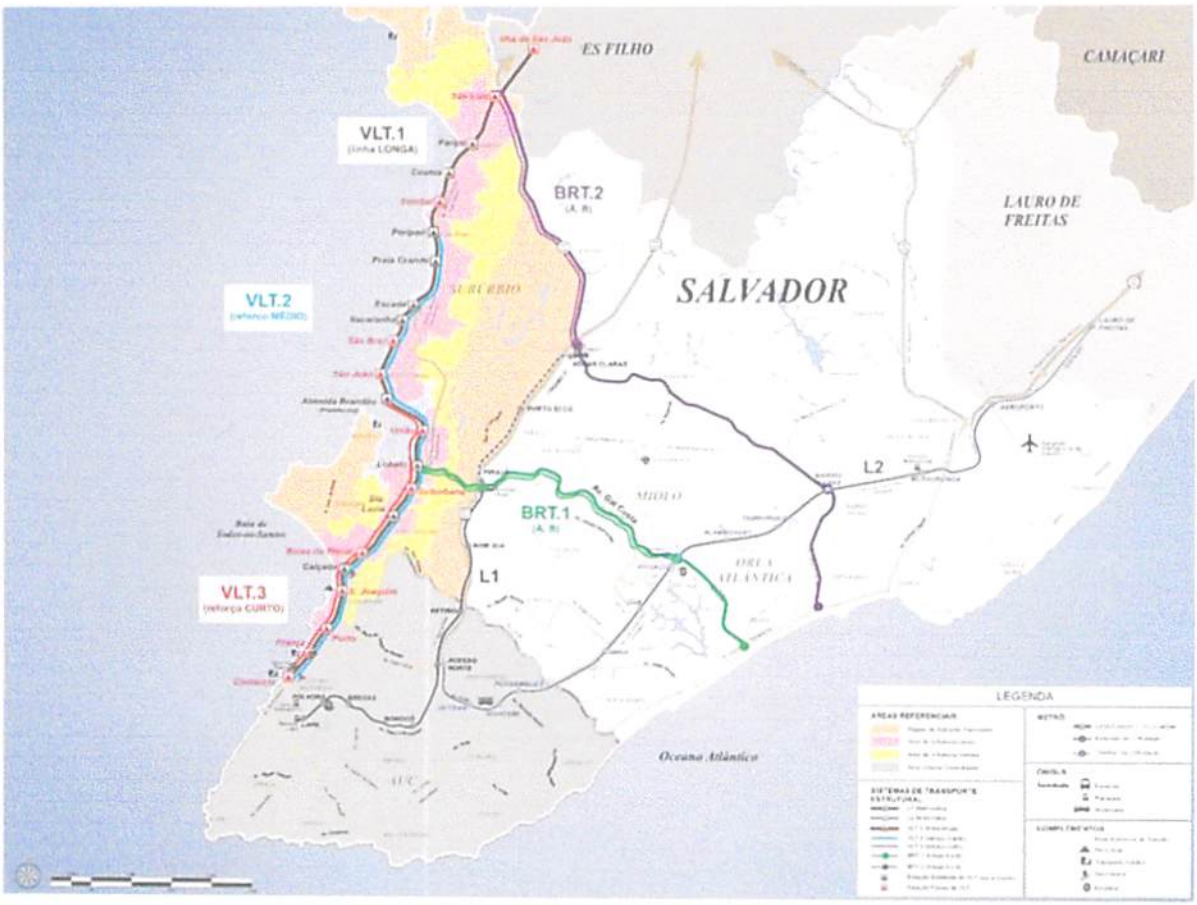
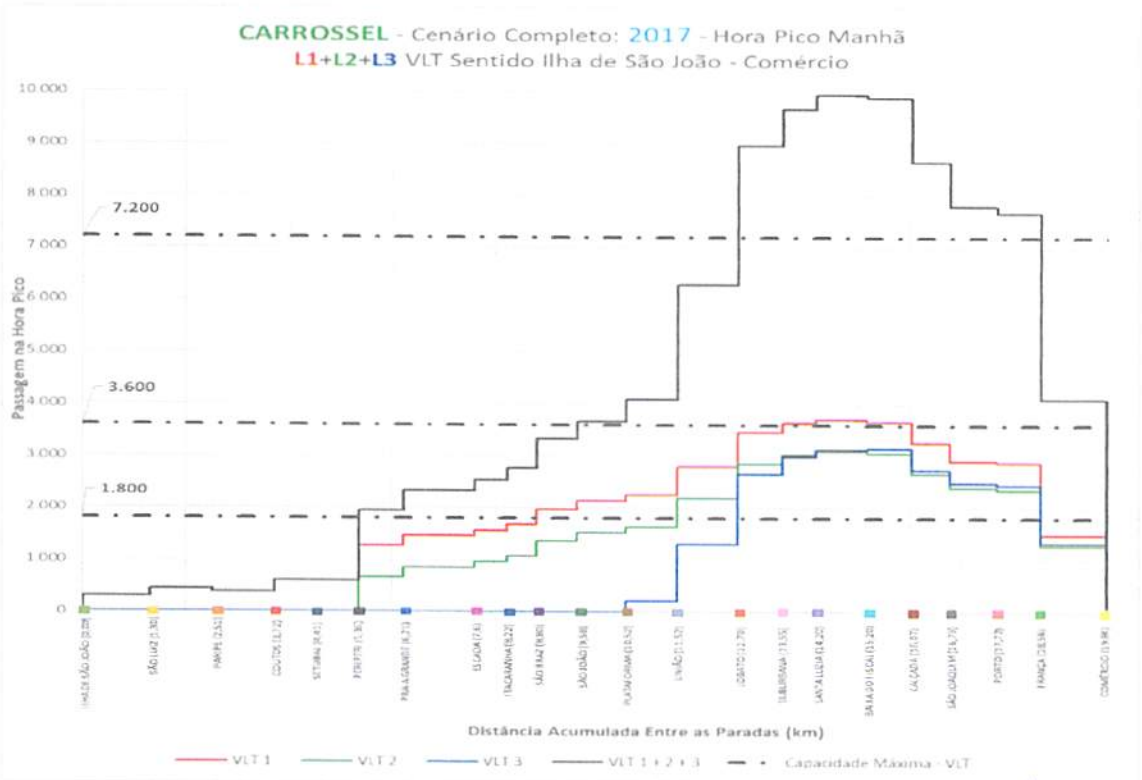


Tabela 14 – VLT do Subúrbio: Carregamento no sentido dominante (2017- pax/HPM)

Paradas do VLT	Distância até as Paradas (km)	Fluxo de Usuários (pax/hpm)			
		VLT L1	VLT L2	VLT L3	VLT 1+2+3
ILHA DE SÃO JOÃO	0,00	0	0	0	0
SÃO LUIZ	1,30	302	0	0	302
PARIPE	2,51	432	0	0	432
COUTOS	3,72	374	0	0	374
SETUBAL	4,41	600	0	0	600
PERIPERI	5,36	600	0	0	600
PRAIA GRANDE	6,21	1.267	667	0	1.934
ESCADA	7,60	1.459	859	0	2.318
ITACARANHA	8,22	1.562	962	0	2.524
SÃO BRAZ	8,80	1.682	1.082	0	2.764
SÃO JOÃO	9,58	1.968	1.368	0	3.336
PLATAFORMA	10,52	2.134	1.534	0	3.668
UNIÃO	11,52	2.240	1.640	212	4.092
LOBATO	12,70	2.788	2.188	1.310	6.286
SUBURBANA	13,55	3.460	2.860	2.654	8.974
SANTA LUZIA	14,20	3.633	3.033	3.000	9.666
BAIXA DO FISCAL	15,20	3.702	3.102	3.138	9.942
CALÇADA	16,07	3.667	3.067	3.154	9.888
SÃO JOAQUIM	16,79	3.264	2.664	2.730	8.658
PORTO	17,72	2.919	2.389	2.490	7.798
FRANÇA	18,56	2.881	2.351	2.444	7.676
COMÉRCIO	19,84	1.489	1.283	1.332	4.104

Figura 15 – VLT do Subúrbio: Perfil de Carga Combinado (2017- pax/HPM)



10.2. CONCLUSÃO FINAL DESTE ESTUDO

Avaliando-se o **"novo perfil de carga combinado"** das três linhas do VLT (Figura 15), identifica-se que o **PLENO ATENDIMENTO DO CARREGAMENTO DO TRECHO CRÍTICO**, inclusive numa extensão percentualmente pequena face ao total da linha (< 32%) e no atendimento de poucas horas diárias com uma demanda semelhante, **INDUZ** a que se adote uma frequência de **12 TUEs/h nesse trecho crítico** ;ou seja, **intervalos de 20 min em cada uma das linhas de VLT mais extensas (LONGA e MÉDIA) e de 10 min na linha do VLT3 (mais CURTA)**, considerando principalmente:

a) A necessidade de **"minimizar o impacto no trânsito geral"**, no trecho central (entre Calçada e Comércio) face a uma maior frequência do VLT;

b) O provável **"achatamento"** da atual Hora Pico da Manhã (HPM=13,6% do total diário, identificado pela Pesquisa OD/2012, para a região do Subúrbio), decorrente de uma maior regularidade e economia de tempo de viagem, quando se utiliza um sistema confiável de transporte sobre trilhos;

c) A redução da **"ociosidade da frota"** caso ela fosse dimensionada para atender plenamente um **pico extremamente concentrado** (e de curta extensão ao longo do dia), que indicou a conveniência de se adotar cerca de 75% do valor máximo observado.

d) A consideração de que estes resultados são decorrentes de um **"processo de simulação"**, naturalmente baseado em premissas, que sempre podem ser reformuladas, em função de **políticas de integração e/ou de arranjo físico** dos sistemas de transporte na região (outros modais).

10.3. EVOLUÇÃO ANUAL DA DEMANDA DIÁRIA

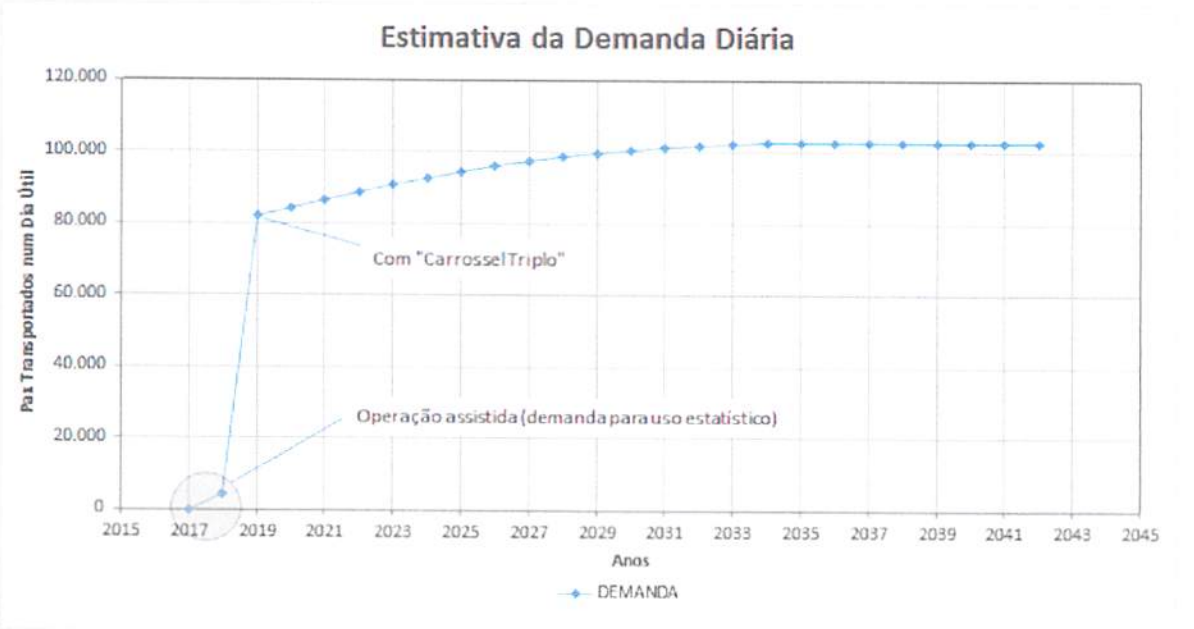
Para possibilitar uma avaliação da Demanda Futura está indicada na Tabela 15 e Figura 16, uma evolução do crescimento da demanda diária estimada, ocorrendo ao longo do período do estudo, adotando-se uma taxa anual de crescimento inicial de 2,9% a.a. e decrescente anualmente, estabilizando-se a partir do vigésimo ano (2037).

Obs.: Admitiu-se um período inicial (6 meses) com operação parcial, (8h30 – 16h30) apenas no trecho inicial do reforço operacional (entre Comércio e Baixa do Fiscal); e operação assistida, portanto, sem cobrança tarifária (do 19º ao 24º mês).

Tabela 15 - Evolução da Demanda Diária (2016-2046)

ANO DE REFERÊNCIA	TAXA ANUAL DE CRESCIMENTO (% a.a.)	DEMANDA DIÁRIA (pax/DU)	
2017	0	-	
2018	0	4.124	Op. Assistida
2019	0	81.852	(gratuita)
2020	2,9	84.225	
2021	2,7	86.499	
2022	2,5	88.662	
2023	2,3	90.701	
2024	2,1	92.605	
2025	1,9	94.365	
2026	1,7	95.969	
2027	1,5	97.409	
2028	1,3	98.675	
2029	1,1	99.760	
2030	0,9	100.658	
2031	0,7	101.363	
2032	0,5	101.870	
2033	0,4	102.277	
2034	0,3	102.584	
2035	0,2	102.789	
2036	0,1	102.892	
2037	0,0	102.892	
2038	0,0	102.892	
2039	0,0	102.892	
2040	0,0	102.892	
2041	0,0	102.892	
2042	0,0	102.892	
2043	0,0	102.892	
2044	0,0	102.892	
2045	0,0	102.892	
2046	0,0	102.892	
2047	0,0	102.892	

Figura 16 – Estimativa da Demanda Diária (pax/DU)



Com essas considerações e, **definindo-se o intervalo combinado de 5 minutos para atender o trecho crítico e assim, o centro de Salvador (Calçada <> Comércio), operando o "Carrossel TRIPLO", reco**menda-se uma logística operacional, para a Hora Pico da Manhã, de 4 **TUEs na linha LONGA** (VLT 1, com Tc = 88 min); de 4 **TUEs no reforço operacional MEDIO** (VLT 2, com Tc = 72 min); e, 5 TUEs no reforço CURTO (VLT 3, com Tc = 48 min) que, com a composição de reserva técnica, resulta uma **FROTA TOTAL de 14 TUEs** para o VLT do Subúrbio.

ANEXO 9 – GARANTIA DO PODER CONCEDENTE

CONTEÚDO:

- CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS
- 1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS
- 2º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS
- ESTATUTO DO FUNDO GARANTIDOR BAIANO DE PARCERIAS – FGBP
- REGULAMENTO DO FUNDO GARANTIDOR BAIANO DE PARCERIAS - FGBP

Publicado em 29/30/01/2010

Assinatura

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DA FAZENDA
SECRETARIA EXECUTIVA DE PPP

CONTRATO SF/PS/PPP/01/10

CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS

O presente Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Contas é celebrado entre:

(i) **BANCO DO BRASIL S.A.**, instituição financeira, com sede na Capital Federal, setor Bancário Sul, Quadra I, Bloco "C", Edifício Sede III, 24º andar, inscrito no CNPJ/MF sob o nº. 00.000.000/0001-91, neste ato representado na forma de seu Estatuto Social, doravante denominado simplesmente "Agente de Pagamento";

(ii) **DESENBAHIA – AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A.**, agência de fomento controlada pelo Estado da Bahia, constituída na forma de sociedade anônima de acordo com as leis brasileiras, com sede na Avenida Tancredo Neves, nº 776, Caminho das Árvores, na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, inscrita no CNPJ/MF sob o nº. 15.163.587/0001-27, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante denominada simplesmente "Desenbahia";

(iii) **ESTADO DA BAHIA**, pessoa jurídica de direito público interno, com sede no Centro Administrativo da Bahia, na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, inscrito no CNPJ/MF sob o nº. 13.937.032/0001-60, (doravante denominado simplesmente "Estado"), através da **SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DA BAHIA**, órgão da Administração Direta estadual, com sede na Avenida Luiz Viana Filho, nº 260, Centro Administrativo da Bahia, na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, inscrita no CNPJ/MF sob nº 13.937.073/0001-56, neste ato representada na forma do seu regimento interno, doravante denominada simplesmente "Sefaz";

denominados, em conjunto, como "Partes";

CONSIDERANDO que:

1. Em conformidade com o disposto no artigo 159 da Constituição Federal, a União deve transferir aos Estados e ao Distrito Federal o valor correspondente a 21,5% (vinte e um e meio por cento) do total arrecadado com a cobrança dos impostos sobre a renda e os proventos de qualquer natureza e sobre produtos industrializados, por meio de transferência ao Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal ("FPE");

2. Ao Banco do Brasil S.A., conforme Lei Federal nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, compete precipuamente, sob a supervisão do Conselho Monetário Nacional e como instrumento de execução da política creditícia e financeira do Governo Federal, na qualidade de Agente Financeiro do Tesouro Nacional, receber, a crédito do Tesouro Nacional, as importâncias provenientes da arrecadação de tributos ou rendas federais e realizar os pagamentos e suprimentos necessários à execução do Orçamento Geral da União e leis complementares;

DESENBAHIA VISTO UJC

DESENBAHIA Samuel Oliveira OAB/BA nº 10.986 GJU

Marco Aurélio Félix Cohim Silva Diretor Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Petitinga Presidente

3. Nos termos da Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, o Banco do Brasil S.A., à medida em que for recebendo as comunicações do recolhimento do imposto de renda e proventos de qualquer natureza e do imposto sobre produtos industrializados, para escrituração na conta "Receita da União", efetuará automaticamente o destaque do percentual definido na Constituição Federal para crédito ao Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal, constituindo-se, dessa forma, em agente financeiro responsável pelo repasse do FPE aos Estados e ao Distrito Federal;

4. A Lei Estadual nº. 11.477, de 01 de julho de 2009, autorizou o agente financeiro responsável pelo repasse dos recursos do FPE a efetuar a transferência do valor correspondente a 12% (doze por cento) dos recursos financeiros oriundos desse Fundo destinados ao Estado ("Recursos Apartados do FPE") à Desenbahia, para fins de adimplemento das obrigações ("Obrigações") contraídas pelo Estado da Bahia e por suas entidades da administração indireta, na condição de poder concedente ("Poder Concedente"), em contratos de parcerias público-privadas ("Contratos de PPP");

5. Entende-se por Estado da Bahia ("Estado"), o ente ora contratante, que na condição de titular dos recursos do FPE confere poderes ao Agente de Pagamento para administrar os Recursos Apartados do FPE. Já o Poder Concedente ("Poder Concedente") é o Estado da Bahia por sua Administração Direta ou Indireta, que ao firmar Contratos de PPP, contrai obrigações inerentes a esses contratos;

6. A Lei Estadual nº. 11.477, de 01 de julho de 2009, determinou que a Desenbahia deverá manter os Recursos Apartados do FPE segregados dos demais recursos de sua titularidade, em conta corrente específica ("Conta Corrente Específica") a ser aberta no agente financeiro responsável pelo repasse do FPE, destinando-os, exclusivamente, ao adimplemento das Obrigações contraídas pelo Poder Concedente em Contratos de PPP;

7. Nos termos da Lei Estadual nº 11.477, de 01 de julho de 2009, o Estado e a Desenbahia pretendem constituir em favor das concessionárias privadas ("Concessionárias") um sistema de pagamento, a partir do fluxo de Recursos Apartados do FPE, para fins de adimplemento das Obrigações, notadamente das contrapartidas pecuniárias ("Contraprestações Públicas"), por meio de mecanismo de pagamento ("Mecanismo de Pagamento") utilizando a Conta Corrente Específica;

8. O Banco do Brasil S.A., na qualidade de Agente Financeiro do Tesouro Nacional no Repasse dos Recursos do FPE, está de acordo em atuar como Agente de Pagamento e Administração de Contas dos Recursos Apartados do FPE e empregados no Mecanismo de Pagamento, e o Estado e a Desenbahia estão de acordo em nomear o Agente de Pagamento para o desempenho de tal função;

9. E, ainda, a inexigibilidade de licitação nº 175.160/2009-4, reconhecida no Processo Administrativo nº PGE/2009277857-0;

têm as Partes entre si justo e acordado celebrar o presente Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Contas ("Contrato"), que se regerá pela Lei Estadual nº 9.290/04 e pelas cláusulas a seguir estipuladas:

Cláusula 1. Definições

1.1 Os termos iniciados com letra maiúscula aqui utilizados terão o significado a eles atribuídos no corpo deste Contrato, no singular ou no plural.

Cláusula 2. Objeto

2.1 Este Contrato estabelece, em favor de Concessionárias signatárias de Contratos de PPP, Mecanismo de Pagamento administrado pelo Agente de Pagamento, cuja finalidade é assegurar o integral, pontual e fiel adimplemento das Obrigações contraídas pelo Poder Concedente.

2.2 O Mecanismo de Pagamento será composto por uma Conta Corrente Específica de titularidade da Desenbahia, movimentada exclusivamente pelo Agente de Pagamento, sem que sejam necessárias quaisquer autorizações ou aprovações além das previstas neste Contrato, observado que a Conta Corrente Específica será destinada ao pagamento das Obrigações, sobretudo das Contraprestações Públicas.

DESENBAHIA VISTO

DESENBAHIA Samuel Oliveira OAB/BA nº 10.986 GJU

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

2.3 Anteriormente à celebração de qualquer Contrato de PPP, o Estado, por meio da Sefaz, observará o montante de Recursos Apartados do FPE não comprometido em pagamentos das Obrigações contraídas em Contratos de PPP, de acordo com fontes orçamentárias e informações fornecidas pela Desenbahia, de modo que os Recursos Apartados do FPE sejam suficientes para honrar as Obrigações, nos termos da Cláusula 6.3, para cada Contrato de PPP a ser celebrado pelo Poder Concedente.

2.4 A adesão das entidades da Administração Indireta do Poder Executivo Estadual, na qualidade de Poder Concedente, dar-se-á por Termo de Adesão, na forma do Anexo ÚNICO, o qual será publicado na imprensa oficial do Estado ou em outro veículo de comunicação usualmente utilizado para essa finalidade, sem prejuízo de novas adesões acordadas entre as partes promovendo-se as adaptações, se necessárias, ao atendimento de situações específicas obedecidas a legislação em vigor e os interesses da pessoa jurídica pertencente à Administração Indireta.

Cláusula 3. Nomeação do Agente de Pagamento

3.1 A Desenbahia e o Estado, neste ato, em caráter incondicional, irrevogável e irretratável, nomeiam e constituem o Banco do Brasil S.A. como Agente de Pagamento, outorgando-lhe suficientes poderes para, na qualidade de mandatário, abrir, administrar e movimentar a Conta Corrente Específica de acordo com os termos e condições abaixo estipulados, e o Agente de Pagamento neste ato aceita tal nomeação, obrigando-se a cumprir todos os termos e condições previstas neste Contrato, empregando, na execução do mandato ora outorgado, a mesma diligência que empregaria na gerência de seus próprios negócios. Os deveres e responsabilidades do Agente de Pagamento estarão limitados aos termos deste Contrato, não estando implícita nenhuma outra função ou responsabilidade adicional ou complementar e sendo certo que o Mecanismo de Pagamento somente poderá ser alterado por meio de instrumento escrito assinado por todas as Partes.

3.2 Pelo cumprimento de suas obrigações previstas neste Contrato, o Agente de Pagamento fará jus a uma remuneração mensal de R$ 10.750,00 (Dez mil, setecentos e cinquenta reais), que serão corrigidos anualmente e de forma automática pelo INPC ou IPCA, o que for menor, ambos divulgados pelo IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, ou outro índice que legalmente venha a substituí-los. Em caso de deflação serão mantidos os valores das tarifas vigentes na data do reajuste anual. Para efeito do cálculo anual será utilizada a variação do índice para cada período de 12 (doze) meses, estando o Agente de Pagamento autorizado a reter e descontar os valores de remuneração diretamente dos Recursos Apartados do FPE creditados na Conta Corrente Específica, nos termos da Cláusula 6.3 (b).

3.2.1 A transferência de recursos do FPE e o subseqüente débito para pagamento das contraprestações do Poder Concedente, de que trata a Cláusula 6, aí incluída a remuneração do Agente de Pagamento e da Desenbahia, deverá ser expressamente prevista nos respectivos Contratos de PPP assinados pelo Poder Concedente e pelas Concessionárias.

3.2.2 O Agente de Pagamento e a Desenbahia farão jus à remuneração mensal indicada nas Cláusulas 3.2 e 8.1 nos meses em que houver o efetivo cumprimento de quaisquer das obrigações previstas na Cláusula 6 deste Contrato.

Cláusula 4. Administração das Contas

4.1 A Desenbahia e o Estado, por este ato, conferem ao Agente de Pagamento plenos poderes para administrar e direcionar os Recursos Apartados do FPE e fazer os pagamentos devidos a cada Concessionária estritamente em consonância com o Mecanismo de Pagamento.

4.2 Em razão dos poderes ora conferidos nos termos da Cláusula 4.1, o Agente de Pagamento fica, por meio do presente Contrato, autorizado a movimentar os Recursos Apartados do FPE transferidos à Desenbahia com a finalidade de assegurar o cumprimento das Obrigações, estritamente de acordo com o presente instrumento, sem que qualquer ordem adicional venha a ser necessária.

DESENBAHIA

DESENBAHIA
Samuel Oliveira
OAB/BA nº 10.986
GJU

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor-Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

4.3 Em decorrência do disposto na Cláusula 4.1, a Desenbahia e o Estado concordam que nenhuma outra finalidade poderá ser dada pelo Agente de Pagamento aos Recursos Apartados do FPE e ao Mecanismo de Pagamento que não aquelas previstas neste Contrato, independente de qualquer notificação em sentido contrário recebida pelo Agente de Pagamento de qualquer das Partes.

4.4 Todos e quaisquer recursos, a qualquer tempo depositados na Conta Corrente Específica, serão movimentados exclusivamente pelo Agente de Pagamento, nos termos deste Contrato, e terão como finalidade exclusiva a constituição de Mecanismo de Pagamento, objeto deste Contrato, destinado a assegurar as Obrigações em Contrato de PPP.

Cláusula 5. Abertura da Conta Corrente Específica

5.1 Imediatamente após a celebração deste Contrato, deverá o Agente de Pagamento abrir e manter aberta durante toda a vigência deste Contrato uma Conta Corrente Específica, a qual será atribuída número 992.473-6, na agência 3832-6 Setor Público Salvador, do Banco do Brasil S.A., em nome da Desenbahia, na qual serão depositados os Recursos Apartados do FPE, nos termos da Lei Estadual nº. 11.477, de 01 de julho de 2009, para movimentação em conformidade com o disposto na Cláusula 6.

5.2 Ainda em relação à Conta Corrente Específica, citada na Cláusula 5.1, nenhuma tarifa será cobrada à Desenbahia pelo Agente de Pagamento, sendo que, além das Contraprestações Públicas, somente serão debitadas dessa conta as obrigações acessórias decorrentes do Mecanismo de Pagamento contratado, quais sejam a remuneração do Agente de Pagamento e da Desenbahia, previstas nas Cláusulas 3.2 e 8.1.

Cláusula 6. Administração da Conta Corrente Específica

6.1 Fica o Agente de Pagamento autorizado a transferir os Recursos Apartados do FPE da conta corrente de crédito dos Recursos do FPE, de titularidade do Tesouro do Estado da Bahia, para a Conta Corrente Específica, nos termos deste Contrato e da Lei Estadual nº. 11.477, de 01 de julho de 2009.

6.1.1 A transferência de recursos prevista na Cláusula 6.1 somente ocorrerá nos meses em que houver a previsão de pagamento de contraprestações públicas contratadas pelo Poder Concedente, observado, em qualquer hipótese, a Cláusula 6.2.

6.2 Até a data da primeira distribuição do FPE de cada mês, deverá a Desenbahia informar por escrito ao Agente de Pagamento o valor da Contraprestação Pública a ser transferido a cada Concessionária na data prevista na Cláusula 6.3 (f), observado que:

(a) na ausência de informação do valor mensal da contraprestação pública no prazo acima estipulado, fica o Agente de Pagamento autorizado a realizar o pagamento da Contraprestação Pública, em seu valor contratual integral, reajustado para o ano corrente, conforme informado pela Desenbahia nos termos da Cláusula 8.5 (d); e

(b) caso o valor previsto na Cláusula 8.5 (d) também não tenha sido informado pela Desenbahia, fica o Agente de Pagamento desobrigado de efetuar qualquer pagamento, sem que isso represente qualquer responsabilidade para o mesmo perante as partes, cabendo à Desenbahia total responsabilidade pelos questionamentos que eventualmente vierem a ocorrer.

6.3 Independente de qualquer autorização adicional, o Agente de Pagamento:

(a) *em primeiro lugar*, na data da primeira distribuição do FPE de cada mês, transferirá diretamente para a Conta Corrente Específica, em nome da Desenbahia, os Recursos Apartados do FPE, equivalentes a 12% (doze por cento) do total de Recursos de FPE transferidos da União ao Estado da Bahia no mês imediatamente anterior;

DESENBAHIA
Samuel Oliveira
OAB/BA nº 10.986
GJU

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

(b) *em segundo lugar*, ainda na mesma data citada na alínea anterior, deduzirá a quantia que lhe é devida a título de remuneração pelos serviços prestados, além de repassar a quantia devida à Desenbahia por desempenhar as funções de Agente Gestor de Pagamentos, nos termos da Cláusula 8.1;

(c) *em terceiro lugar*, ainda na mesma data citada na alínea (a) desta Cláusula, transferirá o montante total necessário a adimplir as Contraprestações Públicas em seu valor contratual mensal integral, previsto nos Contratos de PPP em vigor e informados pela Desenbahia na forma da Cláusula 8.5 (d), para conta interna de titularidade do Agente de Pagamento;

(d) *em quarto lugar*, ainda na mesma data citada na alínea (a) desta Cláusula, transferirá à Conta Única do Tesouro do Estado da Bahia, o excedente dos Recursos Apartados do FPE não comprometidos com a transferência das alíneas (b) e (c) anteriores;

(e) *em quinto lugar*, dois dias úteis após a data citada na alínea (a) desta Cláusula, retornará os valores das Contraprestações Públicas alocados em conta interna de sua titularidade, diretamente à Conta Corrente Específica da Desenbahia;

(f) *em sexto lugar*, ainda na mesma data citada na alínea (e) desta Cláusula, de posse das informações de pagamento prestadas pela Desenbahia nos termos e prazo estabelecidos nas Cláusulas 6.2 e 8.5 (c) e (e), transferirá os valores das Contraprestações Públicas devidas, da Conta Corrente Específica, diretamente para as contas correntes de titularidade das Concessionárias;

(g) *em sétimo lugar*, ainda na mesma data citada na alínea (e) desta Cláusula, transferirá à Conta Única do Tesouro do Estado da Bahia o excedente entre os valores alocados na Conta Corrente Específica da Desenbahia conforme alínea (e) acima, após realizados os movimentos previstos nas alíneas (a) a (d), e os pagamentos previstos na alínea (f) anterior, caso existente.

6.4 Qualquer falha ou atraso na transferência referida na Cláusula 6.3, cuja causa seja atribuída ao Agente de Pagamento ou à Concessionária, não acarretará responsabilidade de natureza moratória à Desenbahia, ao Estado ou às suas entidades da Administração Indireta.

6.5 Qualquer falha no Mecanismo de Pagamento decorrente da ausência, atraso ou incorreção das informações prestadas pela Desenbahia ao Agente de Pagamento não acarretarão qualquer tipo de responsabilidade ao Agente de Pagamento.

6.6 Na hipótese de insuficiência dos Recursos Apartados do FPE para adimplemento das Contraprestações Públicas de todos os Contratos de PPP vigentes, nos termos da Cláusula 6.3 (f), será observada a ordem cronológica de assinatura dos Contratos de PPP em vigor, de modo que sejam adimplidas as Contraprestações Públicas do primeiro Contrato de PPP, e assim sucessivamente, sem prejuízo das responsabilidades que cabem ao Poder Concedente, ao Estado e à Desenbahia.

Cláusula 7. Direitos e Obrigações do Agente de Pagamento

7.1 O Agente de Pagamento somente estará obrigado a cumprir qualquer instrução para a movimentação ou liberação dos recursos da Conta Corrente Específica ou de seguir qualquer aviso ou instrução, que (i) esteja de acordo com os termos e condições deste Contrato, ou (ii) decorra de decisão judicial.

7.2 Se (i) qualquer montante objeto deste Contrato for, em qualquer ocasião, arrestado, penhorado ou bloqueado nos termos de uma decisão judicial; (ii) o pagamento, cessão, transferência, transmissão ou entrega de tal montante for suspenso ou determinado por uma decisão judicial; ou (iii) uma decisão judicial for proferida afetando tal montante, total ou parcialmente, o Agente de Pagamento deverá acatar e agir de acordo com tal decisão judicial, devendo enviar uma Notificação à Desenbahia quando do recebimento dessa determinação.

7.3 Sem prejuízo das demais obrigações contidas neste Contrato, o Agente de Pagamento terá as seguintes obrigações:

DESENBAHIA
Samuel Oliveira
OAB/BA nº 10.986
GJU

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor-Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

(a) proceder ao pagamento periódico das Contraprestações Públicas às Concessionárias, conforme estabelecido neste Contrato;
(b) disponibilizar informações do extrato da Conta Corrente Específica à Desenbahia via acesso WEB, através do gerenciador financeiro, para os representantes outorgados pelo titular da Conta Corrente Específica;

(c) prestar contas e informações à Desenbahia, por escrito, (i) sempre que assim solicitado, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados de tal solicitação, e (ii) após a sua renúncia ou destituição, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados da data de comunicação pela Parte destinatária;

(d) administrar a Conta Corrente Específica conforme determinado neste Contrato, empregando a mesma diligência aplicada na gestão de recursos e negócios próprios.

7.4 Fica entendido e ajustado entre as Partes que o Agente de Pagamento:

(a) não estará obrigado a realizar pagamentos com recursos da Conta Corrente Específica para Contratos de PPP que não contemplem a obrigação de remuneração do Agente de Pagamento com Recursos Apartados do FPE, nos termos do disposto na Cláusula 3.2.1 deste Contrato;

(b) não estará obrigado a aceitar quaisquer instruções que não as previstas neste Contrato;

(c) não estará obrigado a realizar pagamentos parciais de Obrigações, ressalvadas eventuais deduções do valor da Contraprestação Pública em razão do descumprimento dos parâmetros de desempenho previstos nos Contratos de PPP, a serem informadas pela Desenbahia no prazo estabelecido na Cláusula 6.2, observado que as referidas deduções não configuram pagamento parcial da Contraprestação Pública;

(d) não estará obrigado a realizar pagamentos com recursos da Conta Corrente Específica para novos Contratos de PPP cujos valores tornem o montante de Recursos Apartados do FPE insuficiente para adimplir as Obrigações decorrentes de Contratos de PPP em vigor;

(e) não estará obrigado a realizar pagamentos adicionais, derivados de revisões das Contraprestações Públicas por motivo de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de PPP, quando tais pagamentos adicionais tornem o montante não comprometido de Recursos Apartados do FPE insuficiente para adimplir os Contratos de PPP em vigor;

(f) não tem qualquer responsabilidade em relação ao Contrato de PPP ou qualquer outro documento a ele relacionado, ficando entendido que seus deveres são exclusivamente aqueles decorrentes do mandato outorgado nos termos deste Contrato;

(g) sem prejuízo de suas obrigações nos termos deste Contrato, não possui qualquer responsabilidade pelas conseqüências do cumprimento das instruções recebidas de acordo com este Contrato, tampouco estará obrigado a verificar a correção dos dados e informações que lhe sejam apresentados nos termos deste Contrato;

(h) não confere, pela assinatura deste Contrato ou de qualquer instrumento a este relacionado, qualquer espécie de garantia real ou pessoal do Agente de Pagamento em favor do Estado e de suas entidades da administração indireta, da Desenbahia e da Concessionária;

(i) só possui responsabilidade por atos e omissões, decorrentes de descumprimento de suas obrigações previstas neste contrato, que venham a ser declarados em decisão judicial transitada em julgado como causa principal de prejuízo ao Estado, às suas entidades da administração indireta ou à Desenbahia. Nos demais casos, o Estado se obrigará a solicitar, em juízo, sua integração à lide, momento em que requererá a exclusão do Agente de Pagamento, visando eximi-lo de qualquer responsabilidade, bem como ressarcirá eventuais valores que o Agente de Pagamento tenha sido compelido a desembolsar por conta de decisões judiciais.

DESENBAHIA

DESENBAHIA
Samuel Oliveira
OAB/BA nº 10.986
GJU

Marco Aurélio Félix Cobim Silva
Diretor Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

Cláusula 8. Direitos e Obrigações do Estado, de suas entidades da administração indireta e da Desenbahia

8.1 A título de remuneração pelos serviços de Agente Gestor de Pagamento, a Desenbahia fará jus a uma remuneração mensal de R$ 500,00 (quinhentos reais), corrigida segundo os parâmetros estabelecidos na Cláusula 3.2, estando o Agente de Pagamento autorizado a reter e transferir o valor da remuneração para a conta corrente de nº 888-5, agência 3832-6 Setor Público Salvador, no Banco do Brasil S.A., de titularidade da Desenbahia, diretamente dos Recursos Apartados do FPE creditados na Conta Corrente Específica, nos moldes da Cláusula 6.3 (b) do presente Contrato.

8.2 A Desenbahia só possui responsabilidade por atos e omissões, decorrentes de descumprimento de suas obrigações previstas neste contrato, que venham a ser declarados em decisão judicial transitada em julgado como causa principal de prejuízo ao Estado, às suas entidades da administração indireta ou ao Agente de Pagamento. Nos demais casos, o Estado se obrigará a solicitar, em juízo, sua integração à lide, momento em que requererá a exclusão da Desenbahia, visando eximi-la de qualquer responsabilidade, bem como ressarcirá eventuais valores que o Agente Gestor de Pagamento tenha sido compelido a desembolsar por conta de decisões judiciais.

8.3 As entidades da Administração Indireta que aderirem aos termos do presente contrato prestarão ao Estado as informações necessárias ao cumprimento das obrigações previstas na Cláusula 8.4.

8.4 O Estado, através da Sefaz, terá as seguintes obrigações, sem prejuízo das demais previstas neste Contrato ou na legislação aplicável:

(a) prestar ao Agente de Pagamento todos os esclarecimentos solicitados nos termos deste Contrato e demais esclarecimentos necessários para fins do cumprimento pelo Agente de Pagamento de suas obrigações nos termos deste Contrato;

(b) fornecer à Desenbahia informações completas sobre o fluxo presente e projetado do FPE, bem como toda e qualquer informação complementar solicitada pela Desenbahia, referente ao FPE;

(c) informar à Desenbahia, tempestivamente e a qualquer tempo, sempre que houverem alterações, os dados bancários necessários para o pagamento de cada Concessionária, por projeto;

(d) informar à Desenbahia, tempestivamente e a qualquer tempo, sempre que houverem alterações, a data de contratação ou de término de cada Contrato de PPP, e o valor contratual integral da Contraprestação Pública, com seus respectivos reajustes, devidos mensalmente nos termos de cada Contrato de PPP;

(e) informar mensalmente à Desenbahia o valor da Contraprestação Pública devida nos termos de cada Contrato de PPP, já deduzida ou acrescida de eventuais montantes contratualmente devidos, observado que o Agente de Pagamentos não poderá ser responsabilizado pelo pagamento de acréscimos que superem o valor da contraprestação mensal integral apartado para efeito do Mecanismo de Pagamento, na forma da Cláusula 6.3 (c);

(f) informar ao Agente de Pagamento, à Desenbahia e à Concessionária, por escrito, a existência de qualquer demanda judicial ou extrajudicial que possa afetar os direitos da Concessionária e os recursos depositados na Conta Corrente Específica;

(g) fornecer à Desenbahia toda e qualquer informação ou documentação que se faça necessária ao fiel cumprimento deste Contrato e à preservação do Mecanismo de Pagamento.

8.5 A Desenbahia terá as seguintes obrigações, sem prejuízo das demais previstas neste Contrato ou na legislação aplicável:

(a) fornecer ao Agente de Pagamento cópia dos Contratos de PPP firmados, destacando a cláusula que contém a obrigação de remuneração do Agente de Pagamento com Recursos Apartados do PFE;

DESENBAHIA

DESENBAHIA Samuel Oliveira OAB/BA nº 10.986 GJU

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor-Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

(b) prestar ao Agente de Pagamento todos os esclarecimentos solicitados nos termos deste Contrato e demais esclarecimentos necessários para fins do cumprimento pelo Agente de Pagamento de suas obrigações nos termos deste Contrato;

(c) informar ao Agente de Pagamento, tempestivamente e a qualquer tempo, sempre que houverem alterações, os dados bancários necessários para o pagamento de cada Concessionária, por projeto;

(d) informar ao Agente de Pagamento, tempestivamente e a qualquer tempo, sempre que houverem alterações, a data de contratação ou de término de cada Contrato de PPP, e o valor contratual integral da Contraprestação Pública, com seus respectivos reajustes, devido mensalmente nos termos de cada Contrato de PPP;

(e) informar mensalmente ao Agente de Pagamento o valor da Contraprestação Pública devida nos termos de cada Contrato de PPP, já deduzida ou acrescida de eventuais montantes contratualmente devidos, observado que o Agente de Pagamentos não poderá ser responsabilizado pelo pagamento de acréscimos que superem o valor da contraprestação mensal integral apartado para efeito do Mecanismo de Pagamento, na forma da Cláusula 6.3 (c);

(f) tomar todas as providências cabíveis e aplicáveis nos termos da legislação vigente para afastar qualquer forma de ônus ou restrição que recaia sobre os recursos a qualquer tempo depositados na Conta Corrente Específica;

(g) informar ao Agente de Pagamento, ao Estado, ao Poder Concedente e à Concessionária, por escrito, a existência de qualquer demanda judicial ou extrajudicial que possa afetar os direitos da Concessionária e os recursos depositados na Conta Corrente Específica;

(h) disponibilizar em seu sítio na Internet informações completas, objetivas e atualizadas acerca do Mecanismo de Pagamento, incluindo a indicação, mês a mês: (i) do montante global do FPE utilizado como referência para transferência dos Recursos Apartados do FPE, equivalentes a 12% (doze por cento) do FPE, a serem transferidos para a Conta Corrente Específica; (ii) do montante dos Recursos Apartados do FPE efetivamente disponibilizados; (iii) dos montantes das Obrigações devidas e efetivamente pagas relativas a cada Contrato de PPP; (iv) dos montantes eventualmente revertidos ao Tesouro do Estado da Bahia.

Cláusula 9. Término e Liberação das Obrigações

9.1 As obrigações previstas neste Contrato permanecerão em pleno vigor e eficácia enquanto vigerem cada Contrato de PPP, em relação às respectivas Partes, ressalvadas as hipóteses de renúncia e destituição do Agente de Pagamento.

Cláusula 10 Renúncia e Destituição do Agente de Pagamento

10.1 O atraso ou não exercício pelas Partes de qualquer poder ou direito aqui contido não deverá operar como uma renúncia e nem tampouco a novação ou alteração contratual, a não ser que assim seja expressamente manifestado. Os direitos estabelecidos no presente Contrato são cumulativos, poderão ser exercidos isolados ou simultaneamente e não excluem quaisquer direitos estabelecidos em lei.

10.2 O Agente de Pagamento poderá, a qualquer tempo, renunciar ao mandato conferido de acordo com este instrumento, mediante aviso por escrito ao Estado e à Desenbahia, em seus respectivos endereços conforme estabelecido neste Contrato, com 90 (noventa) dias de antecedência.

10.3 A Desenbahia e o Estado, conforme o caso, poderão, a qualquer tempo durante a vigência deste Contrato, destituir o Agente de Pagamento, caso este descumpra qualquer das obrigações aqui previstas ou não cumpra as instruções por ele recebidas nos termos deste Contrato, se, concedido o prazo legal para defesa e providências cabíveis, continuar inadimplente, mediante notificação prévia de 90 (noventa) dias, encaminhada ao Agente de Pagamento.

DESENBAHIA VISTO

DESENBAHIA Samuel Oliveira OAB/BA nº 10.986 GJU

Marco Aurélio Félix Cohim Silva Diretor Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Petitinga Presidente

10.4 Após transcorrido o prazo para que a renúncia de que trata a Cláusula 10.2 ou a destituição tratada na Cláusula 10.3 se torne efetiva, extinguem-se as obrigações e responsabilidades das partes contratantes.

Cláusula 11. Notificações

11.1 Qualquer aviso, instrução, notificação ou outra comunicação exigida ou permitida nos termos deste Contrato serão dados, exclusivamente, por escrito, devidamente assinado por representantes legais abaixo indicados, através de entrega em mãos, serviço de entrega rápida ou por correspondência registrada, com recibo de entrega:

(a) pelo Banco do Brasil: Sr. Francisco de Assis Vieira de Araújo, brasileiro, casado, inscrito no CPF sob o nº 370.902.324-68 e portador do CNH nº 841.233.939;

(b) pela Desenbahia: Sr. Marco Aurélio Félix Félix Cohim Silva, brasileiro, casado, inscrito no CPF sob o nº 262.455.235-91 e portador do RG nº 0132738171, expedido pela SSP-BA;

(c) pelo Estado da Bahia: Sr. Rogério De Faria Princhak, brasileiro, casado, inscrito no CPF sob o nº 185.559.885-87 e portador do RG nº 957757, expedido pela SSP-BA;

11.2 Todo e qualquer aviso, instrução e comunicação nos termos deste Contrato serão válidos e considerados entregues, na data de seu recebimento, conforme comprovado através de protocolo assinado pela Parte à qual são entregues ou, em caso de transmissão por correio, com aviso de recebimento.

11.3 A alteração dos representantes indicados no item 11.1 acima poderá ser realizada mediante aviso dirigido à outra parte, na forma e modo disciplinados nesta Cláusula.

Cláusula 12. Adesão

12.1 As Concessionárias poderão se tornar, cada qual individualmente, parte deste Contrato, mediante adesão integral e incondicional aos termos e condições nele estipulados, através da assinatura do termo de adesão ("Termo de Adesão"), de acordo com modelo constante do Anexo ÚNICO deste Contrato, devendo o Termo de Adesão assinado estar acompanhado de cópia do Contrato de PPP celebrado com o Poder Concedente.

12.2 Os Termos de Adesão referidos nesta Cláusula não poderão alterar quaisquer disposições do presente Contrato, salvo se prévia e expressamente acordado entre as Partes.

12.3 A adesão ao Contrato por parte de qualquer Concessionária não implica em nenhum compromisso ou responsabilidade, direta ou indireta, do Agente de Pagamento para com a Concessionária, para todos os fins e efeitos de direito.

12.4 Os Termos de Adesão de Concessionárias, cujo modelo encontra-se no Anexo ÚNICO deste Contrato, serão sempre indicados por letras (A, B, C, ..., Z, AA, AB, ...).

Cláusula 13. Aditamentos ou Modificações

13.1 Todo e qualquer aditamento ou modificação de qualquer dos termos ou disposições do presente Contrato somente serão válidos se por escrito e assinados pelas Partes.

Cláusula 14. Foro

14.1 As partes elegem o Foro da Capital do Estado da Bahia, com exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir questões oriundas do Contrato que não puderem ser resolvidas pelas partes.

DESENBAHIA
Samuel Oliveira
OAB/BA nº 10.986
GJU

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor-Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Potitinga
Presidente

Cláusula 15. Publicação deste Contrato

15.1 O Estado da Bahia obriga-se a providenciar a publicação deste Contrato ou o seu extrato no Diário Oficial do Estado em até 5 (cinco) dias após a sua assinatura.

E, por estarem assim justas e contratadas, as Partes assinam o presente Contrato em 3 (três) vias de igual teor, na presença das duas testemunhas abaixo assinadas.

Salvador, 25 de maio de 2010.

BANCO DO BRASIL S.A.

Nome: Wanger Antônio de Alencar Rocha
Cargo: Superintendente de Governo
CPF: 259.750.054-34

DESENBAHIA – AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A.

Nome: Luiz Alberto Bastos Pétitinga
Cargo: Diretor Presidente
CPF: 110.118.585-68

Nome: Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Cargo: Diretor de Administração e Finanças
CPF: 262.455.235-91

ESTADO DA BAHIA

Nome: Carlos Martins Marques de Santana
Cargo: Secretário da Fazenda

TESTEMUNHAS:

1. Nome: Frederico Gomes Dias
RG: 113 423 736 66 - SSP/BA

2. Nome: CAMILA AGUIAR SILVA
RG: 7929278-00

DESENBAHIA
Samuel Oliveira
OAB/BA nº 10.986
GJU

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor Administração e Finanças

ANEXO ÚNICO

MODELO DE TERMO DE ADESÃO

[A, B, C...]

TERMO DE ADESÃO AO CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS

Considerando que [•], CNPJ [•] ("Concessionária"), celebrou com o [•], CNPJ [•] ("Poder Concedente"), um contrato de parceria público-privada ("Contrato de PPP") para execução de serviços públicos referentes a [•];

Considerando que a Concessionária e o Poder Concedente manifestaram interesse em aderir inteiramente aos termos do **CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS** ("Contrato"), firmado entre o **BANCO DO BRASIL S.A.**, a **DESENBAHIA – AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A.** e o **ESTADO DA BAHIA,** em [•] de 2010;

Resolvem as partes contratantes do Contrato de PPP, de comum acordo, firmar o presente TERMO DE ADESÃO, o qual se regerá pelas seguintes cláusulas e condições:

Cláusula 1. Objeto

1.1 Pelo presente instrumento, a Concessionária e o Poder Concedente aderem aos termos e condições do Contrato e declaram aceitá-los incondicional e irrevogavelmente, de modo que, para todos os fins e efeitos de direito, independentemente de sua transcrição, passarão a regular e reger este termo de adesão, naquilo que não conflitarem com o aqui disposto.

1.2 A adesão ao Contrato por parte da Concessionária ou do Poder Concedente não implica em qualquer compromisso ou responsabilidade, direta ou indireta, do Agente de Pagamento para com a Concessionária ou para com o Poder Concedente, para todos os fins e efeitos de direito.

Cláusula 2. Eficácia do Termo de Adesão

2.1 A presente adesão mantém-se vinculada à vigência do Contrato de PPP firmado entre a Concessionária e o Poder Concedente.

Salvador, [•] de 2010

PODER CONCEDENTE	CONCESSIONÁRIA
Nome:	Nome:
Cargo:	Cargo:

DESENBAHIA
Samuel Oliveira
OAB/BA nº 10.986
GJU

Marco Aurélio Félix Cobum Silva
Diretor-Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

DIÁRIO OFICIAL

Salvador, Bahia · Sábado e Domingo
29 e 30 de maio de 2010
Ano · XCIV · Nos 20.282 e 20.283

SECRETARIA DA FAZENDA

RESUMO CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS

1.Contrato: SF/PS/PPP/01/10 – PPP; 2.Contratante: Estado da Bahia/SEFAZ; 3.Contratadas: BANCO DO BRASIL S/A e DESENBAHIA; 4.Objeto: Estabelecer, em favor de Concessionárias signatárias de Contratos de PPP, Mecanismo de Pagamento administrado pelo Banco do Brasil S/A, cuja finalidade é assegurar o integral, pontual e fiel adimplemento das Obrigações contraídas pelo Poder Público; 5.Forma de pagamento: mensal; 6.Valor: R$ 10.750,00 devidos ao Banco do Brasil e R$ 500,00 à DESENBAHIA 7.Amparo Legal: Lei Estadual nº 9.290/04 e Portaria 139/10; 8.Modalidade: Inexigibilidade de Licitação nº 175.160/2009-4 - PPP, reconhecida no Processo Administrativo nº PGE/2009277857-0; 9.Assinam: Carlos Martins Marques de Santana – Secretário da Fazenda, Wanger Antônio de Alencar Rocha – Superintendente de Governo do Banco do Brasil S/A, Luiz Alberto Bastos Petitinga – Diretor Presidente da Desenbahia e Marco Aurélio Félix Cohim Silva – Diretor de Administração e Finanças da Desenbahia; 10.Data: 25/05/10.

Publicado em 18/06/2010

Assinatura

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DA FAZENDA
SECRETARIA EXECUTIVA DE PPP

1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO SF/PS/PPP/01/10 DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS, CELEBRADO ENTRE O ESTADO DA BAHIA, O BANCO DO BRASIL E A DESENBAHIA

As Partes abaixo qualificadas:

(i) **BANCO DO BRASIL S.A.**, instituição financeira, com sede na Capital Federal, setor Bancário Sul, Quadra I, Bloco "C", Edifício Sede III, 24º andar, inscrito no CNPJ/MF sob o nº. 00.000.000/0001-91, neste ato representado na forma de seu Estatuto Social, doravante denominado simplesmente "Agente de Pagamento";

(ii) **DESENBAHIA – AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A.**, agência de fomento controlada pelo Estado da Bahia, constituída na forma de sociedade anônima de acordo com as leis brasileiras, com sede na Avenida Tancredo Neves, nº 776, Caminho das Árvores, na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, inscrita no CNPJ/MF sob o nº. 15.163.587/0001-27, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante denominada simplesmente "Desenbahia";

(iii) **ESTADO DA BAHIA**, pessoa jurídica de direito público interno, com sede no Centro Administrativo da Bahia, na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, inscrito no CNPJ/MF sob o nº. 13.937.032/0001-60, (doravante denominado simplesmente "Estado"), através da **SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DA BAHIA**, órgão da Administração Direta estadual, com sede na Avenida Luiz Viana Filho, nº 260, Centro Administrativo da Bahia, na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, inscrita no CNPJ/MF sob nº 13.937.073/0001-56, neste ato representada na forma do seu regimento interno, doravante denominada simplesmente "Sefaz";

Resolvem, de mútuo e comum acordo, celebrar o presente Termo Aditivo ao Contrato n. **SF/PS/PPP/01/10** celebrado em 25 de maio de 2010, nos termos das seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – CONSIDERAÇÕES

1.1. Ficam alterados os itens 05 e 08 das Considerações do Contrato, que passam a vigorar com a seguinte redação:

5. *Entende-se por Estado da Bahia ("Estado"), o ente ora contratante, que na condição de titular dos recursos do FPE confere poderes ao Agente de Pagamento para administrar os Recursos Apartados do FPE. E por Poder Concedente ("Poder Concedente"), o Estado da Bahia e/ou suas entidades da Administração Indireta, na qualidade de contratante em Contratos de PPP;*

DESENBAHIA VISTO GJC

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor Administração e Finanças

DESENBAHIA Samuel Oliveira OAB/BA nº 10.986 GJU

8. *O Banco do Brasil S.A., na qualidade de Agente Financeiro do Tesouro Nacional responsável pelo Repasse dos Recursos do FPE, está de acordo em atuar como Agente de Pagamento e Administração de Contas dos Recursos Apartados do FPE e empregados no Mecanismo de Pagamento, e o Estado e a Desenbahia estão de acordo em nomear o Agente de Pagamento para o desempenho de tal função;*

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

2.1. Fica excluída a Cláusula 2.4 do Contrato.

CLÁUSULA TERCEIRA – NOMEAÇÃO DO AGENTE DE PAGAMENTO

3.1 Fica alterada a Cláusula 3.2 do Contrato e incluída a Cláusula 3.2.3, que passam a vigorar com a seguinte redação:

3.2 Pelo cumprimento de suas obrigações previstas neste Contrato, o Agente de Pagamento fará jus a uma remuneração mensal de R$ 10.750,00 (Dez mil, setecentos e cinqüenta reais), estando o Agente de Pagamento autorizado a reter e descontar os valores de remuneração diretamente dos Recursos Apartados do FPE creditados na Conta Corrente Específica, nos termos da Cláusula 6.3 (b).

3.2.3 Os valores previstos na Cláusula 3.2 serão corrigidos anualmente e de forma automática pelo INPC ou IPCA, o que for menor, ambos divulgados pelo IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, ou outro índice que legalmente venha a substituí-los. Em caso de deflação serão mantidos os valores das tarifas vigentes na data do reajuste anual. Para efeito do cálculo anual será utilizada a variação do índice para cada período de 12 (doze) meses.

CLÁUSULA QUARTA – ABERTURA DA CONTA CORRENTE ESPECÍFICA

4.1 Fica alterada a Cláusula 5.2 do Contrato, que passa a vigorar com a seguinte redação:

5.2 Em razão da Conta Corrente Específica nenhuma tarifa será cobrada à Desenbahia pelo Agente de Pagamento, sendo que, além das Contraprestações Públicas, somente serão debitadas dessa conta as obrigações acessórias decorrentes do Mecanismo de Pagamento contratado, quais sejam a remuneração do Agente de Pagamento e da Desenbahia, previstas nas Cláusulas 3.2 e 8.1.

CLÁUSULA QUINTA – ADMINISTRAÇÃO DA CONTA CORRENTE ESPECÍFICA

a. Fica alterado o item "b" da Cláusula 6.2 do Contrato, que passa a vigorar com a seguinte redação:

6.2 ...
(a) ....
(b) caso o valor previsto na Cláusula 8.5 (d) também não tenha sido informado pela Desenbahia, fica o Agente de Pagamento autorizado a realizar o pagamento da Contraprestação Pública em seu último valor contratual integral informado, sem que isso

DESENBAHIA VISTO UJC

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor-Administração e Finanças

DESENBAHIA Samuel Oliveira OAB/BA nº 10.986 GJU

represente qualquer responsabilidade para o mesmo perante as partes, cabendo à Desenbahia total responsabilidade pelos questionamentos que eventualmente vierem a ocorrer;

CLÁUSULA SEXTA – DIREITOS E OBRIGAÇÕES DO AGENTE DE PAGAMENTO

6.1 Fica alterado o item "c" da Cláusula 7.3 do Contrato, que passa a vigorar com a seguinte redação:

7.3 ...
(a) ...
(b) ...
(c) prestar contas e informações à Desenbahia, por escrito, (i) sempre que assim solicitado, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados de tal solicitação, e (ii) após a sua renúncia ou destituição, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados da data da ciência da renúncia ou destituição pela Parte destinatária;

6.2 Fica excluído o item "e" da Cláusula 7.4 do Contrato.

CLÁUSULA SÉTIMA – DIREITOS E OBRIGAÇÕES DO ESTADO E DA DESENBAHIA

7.1 Ficam alteradas as Cláusulas 8.1 e 8.3 e os itens "e" da Cláusula 8.4 e "a" e "e" da Cláusula 8.5 do Contrato, que passam a vigorar com a seguinte redação:

8.1 A título de remuneração pelos serviços de Agente Gestor de Pagamento, a Desenbahia fará jus a uma remuneração mensal de R$ 500,00 (quinhentos reais), corrigida segundo os parâmetros estabelecidos na Cláusula 3.2.3, estando o Agente de Pagamento autorizado a reter e transferir o valor da remuneração para a conta corrente de nº 888-5, agência 3832-6 Setor Público Salvador, no Banco do Brasil S.A., de titularidade da Desenbahia, diretamente dos Recursos Apartados do FPE creditados na Conta Corrente Específica, nos moldes da Cláusula 6.3 (b) do presente Contrato.

8.3 O Poder Concedente que aderir aos termos do presente contrato prestará ao Estado as informações necessárias ao cumprimento das obrigações previstas na Cláusula 8.4.

8.4 ....
(a) ...
(b) ...
(c) ...
(d) ...
(e) informar mensalmente à Desenbahia o valor da Contraprestação Pública devida nos termos de cada Contrato de PPP, já deduzida ou acrescida de eventuais montantes contratualmente devidos, observado que o Agente de Pagamento não poderá ser responsabilizado pelo pagamento de acréscimos que superem o valor contratual mensal integral das Contraprestações Públicas apartado para efeito do Mecanismo de Pagamento, na forma da Cláusula 6.3 (c);

8.5 ...
(a) fornecer ao Agente de Pagamento cópia dos Contratos de PPP firmados, destacando a cláusula que contém a obrigação de remuneração do Agente de Pagamento e da Desenbahia com Recursos Apartados do FPE;
(b) ...

DESENBAHIA VISTO UJC

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor Administração e Finanças

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

DESENBAHIA Samuel Oliveira OAB/BA nº 10.986 GJU

(c) ...
(d) ...
(e) informar mensalmente ao Agente de Pagamento o valor da Contraprestação Pública devida nos termos de cada Contrato de PPP, já deduzida ou acrescida de eventuais montantes contratualmente devidos, observado que o Agente de Pagamento não poderá ser responsabilizado pelo pagamento de acréscimos que superem o valor contratual mensal integral das Contraprestações Públicas apartado para efeito do Mecanismo de Pagamento, na forma da Cláusula 6.3 (c);

7.2 Fica incluído o item "i" da Cláusula 8.5 ao Contrato, que vigorará com a seguinte redação:

8.5 ...
(i) ocorrendo as hipóteses previstas nas alíneas (a) e (b) da Cláusula 6.2, a Desenbahia promoverá as devidas compensações em parcelas subseqüentes.

CLÁUSULA OITAVA – ADESÃO

8.1 Fica alterada a Cláusula 12.1 do Contrato, que passa a vigorar com a seguinte redação:

12.1 As Concessionárias e o Poder Concedente poderão se tornar, cada qual individualmente, parte deste Contrato, mediante adesão integral e incondicional aos termos e condições nele estipulados, através da assinatura do termo de adesão ("Termo de Adesão"), de acordo com modelo constante do Anexo Único deste Contrato, devendo o Termo de Adesão assinado estar acompanhado de cópia do Contrato de PPP celebrado com o Poder Concedente e ser publicado na imprensa oficial do Estado ou em outro veículo de comunicação usualmente utilizado para essa finalidade.

CLÁUSULA NONA – DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

9.1 Ficam incluídas as Cláusulas 16 e 16.1 ao Contrato, que vigorarão com a seguinte redação:

Cláusula 16. Dotação Orçamentária

16.1 As despesas para o pagamento deste Contrato correrão por conta dos recursos da Dotação Orçamentária a seguir especificada:

Fonte de Recursos : 00 - Recursos Ordinários Não Vinculados do Tesouro
Projeto/Atividade: 04.121.209.1039 - Implementação de Projetos de Parcerias Público-Privadas
Elemento de Despesa: 3.3.90.39 - Serviços de Terceiros - Pessoa Jurídica
Unidade Gestora: 3.13.004 - Secretaria da Fazenda - DG
Produto - 3823 - Projeto Implementado

CLÁUSULA DÉCIMA – DISPOSIÇÕES FINAIS

10.1. Fica alterado o Anexo Único do Contrato, que passa a vigorar na forma do Anexo Único deste Termo Aditivo.

DESENBAHIA VISTO UJC

DESENBAHIA Samuel Oliveira OAB/BA nº 10.986 GJU

Luiz Alberto B. Petitinga
Presidente

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor-Administração e Finanças

10.2. Exceto se expressamente indicado ou definido de forma diversa neste Aditamento, os termos em maiúsculo aqui empregados terão os significados a eles respectivamente atribuídos no Contrato.

10.3. Exceto pelo disposto neste Aditamento, as demais cláusulas do Contrato permanecerão inalteradas, válidas e vinculantes em relação às Partes, sendo neste ato plenamente ratificadas.

E, por estarem as Partes justas e acordadas, lavrou-se o presente Aditamento em 3 (três) vias de igual teor e forma, as quais, após lidas, conferidas e achadas em conformidade com todos os seus termos, serão assinadas pelas Partes, na presença de duas testemunhas devidamente identificadas.

Salvador, 17 de junho de 2010.

BANCO DO BRASIL S.A.

Nome: Wanger Antônio de Alencar Rocha
Cargo: Superintendente de Governo
CPF: 259.750.054-34

DESENBAHIA – AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A.

Nome: Luiz Alberto Bastos Petitinga
Cargo: Diretor Presidente
CPF: 110.118.585-68

Nome: Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Cargo: Diretor de Administração e Finanças
CPF: 262.455.235-91

ESTADO DA BAHIA

Nome: Carlos Martins Marques de Santana
Cargo: Secretário da Fazenda

TESTEMUNHAS:

1. Nome: CARLOS ROBERTO SILVA
RG: 7285278-00

2. Nome: FRANCISCO GOMMAZ DUTRA
RG: 013 103 73 66 - SSP-BA

DESENBAHIA
VISTO
CHEFE UJC
GERALDO FERREIRA JUNIOR

Marco Aurélio Félix Cohim Silva
Diretor-Administração e Finanças

DESENBAHIA
Samuel Oliveira
OAB/BA nº 10.986
GJU

ANEXO ÚNICO

MODELO DE TERMO DE ADESÃO

[A, B, C...]

TERMO DE ADESÃO AO CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS

Considerando que [•], CNPJ [•] ("Concessionária"), celebrou com o [•], CNPJ [•] ("Poder Concedente"), contrato de parceria público-privada ("Contrato de PPP") para execução de serviços públicos referentes a [•];

Considerando que a Concessionária e o Poder Concedente manifestaram interesse em aderir inteiramente aos termos do **CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS n. SF/PS/PPP/01/10** ("Contrato") e do **1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO SF/PS/PPP/01/10** ("Termo Aditivo"), firmados entre o **BANCO DO BRASIL S.A.**, a **DESENBAHIA – AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A.** e o **ESTADO DA BAHIA,** em 25 de maio de 2010 e em [•] de 2010, respectivamente;

Resolvem as partes contratantes do Contrato de PPP, de comum acordo, firmar o presente TERMO DE ADESÃO, o qual se regerá pelas seguintes cláusulas e condições:

Cláusula 1. Objeto

1.1 Pelo presente instrumento, a Concessionária e o Poder Concedente aderem aos termos e condições do Contrato e Termo Aditivo e declaram aceitá-los incondicional e irrevogavelmente, de modo que, para todos os fins e efeitos de direito, independentemente de sua transcrição, passarão a regular e reger este termo de adesão, naquilo que não conflitarem com o aqui disposto.

1.2 A adesão ao Contrato e Termo Aditivo por parte da Concessionária ou do Poder Concedente não implica em qualquer compromisso ou responsabilidade, direta ou indireta, do Agente de Pagamento para com a Concessionária ou para com o Poder Concedente, para todos os fins e efeitos de direito.

Cláusula 2. Eficácia do Termo de Adesão

2.1 A presente adesão mantém-se vinculada à vigência do Contrato de PPP firmado entre a Concessionária e o Poder Concedente.

Salvador, [•] de 2010

PODER CONCEDENTE	**CONCESSIONÁRIA**
Nome:	Nome:
Cargo:	Cargo:

DESENBAHIA VISTO CHEFE UJC GERALDO FERREIRA JUNIOR

Marco Antônio Félix Cobim Silva Diretor-Administração e Finanças

DESENBAHIA Samuel Oliveira OAB/BA nº 10.986 GJU

Luiz Alberto B. Petiting
Presidente

DIÁRIO OFICIAL

Salvador, Bahia · Sexta-feira
18 de junho de 2010
Ano · XCIV · Nº 20.298

SECRETARIA DA FAZENDA

RESUMO DO 1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO SF/PS/PPP/01/10 – PPP

1.TA-01/10; 2.Contratante: Estado da Bahia/SEFAZ; 3.Contratados: BANCO DO BRASIL S/A e DESENBAHIA; 4.Objeto: Estabelecer, em favor de Concessionárias signatárias de Contratos de PPP, Mecanismo de Pagamento administrado pelo Banco do Brasil S/A, cuja finalidade é assegurar o integral, pontual e fiel adimplemento das Obrigações contraídas pelo Poder Público; 5.Forma de pagamento: mensal; 6.Valor: R$ 10.750,00 devidos ao Banco do Brasil e R$ 500,00 à DESENBAHIA; 7.Amparo Legal: Lei Estadual nº 9.290/04 e Portaria 139/10; 8.Modalidade: Inexigibilidade de Licitação nº 175.160/2009-4 - PPP, reconhecida no Processo Administrativo nº PGE/2009277857-0; 9.Dotação: UG: 3.13.004, P/A: 04.121.209.1039, ED: 3.3.90.39, Fonte: 00, Produto: 3823; 10.Adita: Alteração de cláusulas contratuais; 11.Assinam: Carlos Martins Marques de Santana – Secretário da Fazenda, Wanger Antônio de Alencar Rocha – Superintendente de Governo do Banco do Brasil S/A, Luiz Alberto Bastos Petitinga – Diretor Presidente da Desenbahia e Marco Aurélio Félix Cohim Silva – Diretor de Administração e Finanças da Desenbahia; 12.Data: 17/06/10.

Publicado em 12/06/2015

Assinatura

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DA FAZENDA
SECRETARIA EXECUTIVA DE PPP

2º TERMO ADITIVO AO CONTRATO SF/PS/PPP/01/10 DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS, CELEBRADO ENTRE O ESTADO DA BAHIA, O BANCO DO BRASIL E A DESENBAHIA

As Partes abaixo qualificadas:

(i) **BANCO DO BRASIL S.A.**, instituição financeira, com sede na Capital Federal, setor Bancário Sul, Quadra I, Bloco "C", Edifício Sede III, 24º andar, inscrito no CNPJ/MF sob o nº. 00.000.000/0001-91, neste ato representado na forma de seu Estatuto Social, doravante denominado simplesmente "Agente de Pagamento";

(ii) **DESENBAHIA – AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A.**, agência de fomento controlada pelo Estado da Bahia, constituída na forma de sociedade anônima de acordo com as leis brasileiras, com sede na Rua Ivonne Silveira, nº 213, Bairro Doron, na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, inscrita no CNPJ/MF sob o nº. 15.163.587/0001-27, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante denominada simplesmente "Desenbahia";

(iii) **ESTADO DA BAHIA**, pessoa jurídica de direito público interno, com sede no Centro Administrativo da Bahia, na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, inscrito no CNPJ/MF sob o nº. 13.937.032/0001-60, doravante denominado simplesmente "Estado", através da **SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DA BAHIA**, órgão da Administração Direta estadual, com sede na Avenida Luiz Viana Filho, nº 260, Centro Administrativo da Bahia, na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, inscrita no CNPJ/MF sob nº 13.937.073/0001-56, neste ato representada na forma do seu regimento interno, doravante denominada simplesmente "Sefaz";

denominados, em conjunto, como "Partes";

CONSIDERANDO que:

A Lei Estadual nº. 12.610 de 27 de dezembro de 2012 alterou a Lei nº 11.477, de 01 de julho de 2009, passando a autorizar o agente financeiro responsável pelo repasse dos recursos do FPE a efetuar a transferência do valor correspondente a 18% (dezoito por cento) dos recursos financeiros oriundos desse Fundo destinados ao Estado ("Recursos Apartados do FPE") à Desenbahia, para fins de adimplemento das obrigações ("Obrigações") contraídas pelo Estado da Bahia e por suas entidades da administração indireta, na condição de poder concedente ("Poder Concedente"), em contratos de parcerias público-privadas ("Contratos de PPP").

Resolvem as Partes, de mútuo e comum acordo, celebrar o presente 2º Termo Aditivo ao Contrato n. **SF/PS/PPP/01/10** celebrado em 25 de maio de 2010, nos termos das seguintes cláusulas e condições:

Mayanna Brandão
Advogada Desenbahia
OAB/BA 23.467

CLÁUSULA PRIMEIRA – ALTERAÇÕES

1.1. Ficam alterados o item 4 das Considerações do Contrato, o item "a" da Cláusula 6.3, a Cláusula 6.6, os itens "h" e "i" da Cláusula 8.5 e a Cláusula 12.1 do Contrato, que passam a vigorar com a seguinte redação:

4. A Lei Estadual nº. 11.477, de 01 de julho de 2009, alterada pela Lei 12.610/2012, autoriza o agente financeiro responsável pelo repasse dos recursos do FPE a efetuar a transferência do valor correspondente a 18% (dezoito por cento) dos recursos financeiros oriundos desse Fundo destinados ao Estado ("Recursos Apartados do FPE") à Desenbahia, para fins de adimplemento das obrigações ("Obrigações") contraídas pelo Estado da Bahia e por suas entidades da administração indireta, na condição de poder concedente ("Poder Concedente"), em contratos de parcerias público-privadas ("Contratos de PPP");

6.3 ...
(a) em primeiro lugar, na data da primeira distribuição do FPE de cada mês, transferirá diretamente para a Conta Corrente Específica, em nome da Desenbahia, os Recursos Apartados do FPE, equivalentes a 18% (dezoito por cento) do total de Recursos de FPE transferidos da União ao Estado da Bahia no mês imediatamente anterior;

6.6 Na hipótese de insuficiência dos Recursos Apartados do FPE para adimplemento das Contraprestações Públicas de todos os Contratos de PPP vigentes, nos termos da Cláusula 6.3 (f), será observada a ordem cronológica de assinatura dos Contratos de PPP em vigor, de modo que sejam prioritariamente adimplidas as Contraprestações Públicas dos Contratos de PPP mais antigos, ainda que haja revisão para maior do contrato em razão de reequilíbrio econômico-financeiro, e assim sucessivamente, sem prejuízo das responsabilidades que cabem ao Poder Concedente, ao Estado e à Desenbahia.

8.5 ...
(h) disponibilizar em seu sítio na Internet informações completas, objetivas e atualizadas acerca do Mecanismo de Pagamento, incluindo a indicação, mês a mês: (i) do montante global do FPE utilizado como referência para transferência dos Recursos Apartados do FPE, equivalentes a 18% (dezoito por cento) do FPE, a serem transferidos para a Conta Corrente Específica; (ii) do montante dos Recursos Apartados do FPE efetivamente disponibilizados; (iii) dos montantes das Obrigações devidas e efetivamente pagas relativas a cada Contrato de PPP; (iv) dos montantes eventualmente revertidos ao Tesouro do Estado da Bahia;

(i) ocorrendo as hipóteses previstas nas alíneas (a) e (b) da Cláusula 6.2, a Desenbahia promoverá as devidas compensações em parcelas subseqüentes, com comunicação ao Agente de Pagamento na forma da alínea (e) desta Cláusula.

12.1 As Concessionárias e o Poder Concedente poderão se tornar, cada qual individualmente, parte deste Contrato, mediante adesão integral e incondicional aos termos e condições nele estipulados, através da assinatura concomitante entre Concessionária e Poder Concedente do termo de adesão ("Termo de Adesão"), de acordo com o modelo constante no Anexo Único deste Contrato, devendo o Termo de Adesão assinado estar acompanhado de cópia do Contrato de PPP celebrado com o Poder Concedente e ser publicado na imprensa oficial do Estado ou em outro veículo de comunicação usualmente utilizado para essa finalidade.

Mayanna Brandão
Advogada Desenbahia
OAB/BA 23.467

CLÁUSULA SEGUNDA – DISPOSIÇÕES FINAIS

2.1. Fica alterado o Anexo Único do Contrato, que passa a vigorar na forma do Anexo Único deste Termo Aditivo.

2.2. Exceto se expressamente indicado ou definido de forma diversa neste Aditamento, os termos em maiúsculo aqui empregados terão os significados a eles respectivamente atribuídos no Contrato.

2.3. Exceto pelo disposto neste Aditamento, as demais cláusulas do Contrato permanecerão inalteradas, válidas e vinculantes em relação às Partes, sendo neste ato plenamente ratificadas.

2.4. O Estado da Bahia obriga-se a providenciar a publicação deste Contrato ou o seu extrato no Diário Oficial do Estado em até 5 (cinco) dias após a sua assinatura.

E, por estarem as Partes justas e acordadas, lavrou-se o presente Aditamento em 3 (três) vias de igual teor e forma, as quais, após lidas, conferidas e achadas em conformidade com todos os seus termos, serão assinadas pelas Partes, na presença de duas testemunhas devidamente identificadas.

Salvador, 29 de maio de 2015.

BANCO DO BRASIL S.A.

Nome: Francisco de Assis Vieira de Araujo
Cargo: Gerente Geral da Agência Setor Público Salvador
CPF: 370.902.324-68

DESENBAHIA – AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A.

Nome: Otto Roberto Mendonça de Alencar Filho
Cargo: Diretor Presidente
CPF: 678.712.245-49

Mayanna Brandão
Advogada Desenbahia
OAB/BA 23.467

Nome: Paulo de Oliveira Costa
Cargo: Diretor de Operações
CPF: 069.388.413-49

ESTADO DA BAHIA

Nome: Manoel Vitório da Silva Filho
Cargo: Secretário da Fazenda
CPF: 337.193.655-49

TESTEMUNHAS:

1. Carla Catarina A. do Espírito Santo
Nome:
RG: 1194456030

2. Stefane Silva Oliveira
Nome:
RG: 1396494685

Mayanna Brandão
Advogada Desenbahia
OAB/BA 23.467

ANEXO ÚNICO

MODELO DE TERMO DE ADESÃO

[A, B, C...]

TERMO DE ADESÃO AO CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS

Considerando que [•], CNPJ [•] ("Concessionária"), celebrou com o [•], CNPJ [•] ("Poder Concedente"), contrato de parceria público-privada ("Contrato de PPP") para execução de serviços públicos referentes a [•];

Considerando que a Concessionária e o Poder Concedente manifestaram interesse em aderir inteiramente aos termos do **CONTRATO DE NOMEAÇÃO DE AGENTE DE PAGAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DE CONTAS n. SF/PS/PPP/01/10** ("Contrato"), do **1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO SF/PS/PPP/01/10** e do **2º TERMO ADITIVO AO CONTRATO SF/PS/PPP/01/10** ("Termos Aditivos"), firmados entre o **BANCO DO BRASIL S.A.**, a **DESENBAHIA – AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DA BAHIA S.A.** e o **ESTADO DA BAHIA;**

Resolvem as partes contratantes do Contrato de PPP, de comum acordo, firmar o presente TERMO DE ADESÃO, o qual se regerá pelas seguintes cláusulas e condições:

Cláusula 1. Objeto

1.1 Pelo presente instrumento, a Concessionária e o Poder Concedente aderem aos termos e condições do Contrato e Termos Aditivos e declaram aceitá-los incondicional e irrevogavelmente, de modo que, para todos os fins e efeitos de direito, independentemente de sua transcrição, passarão a regular e reger este termo de adesão, naquilo que não conflitarem com o aqui disposto.

1.2 A adesão ao Contrato e Termos Aditivos por parte da Concessionária ou do Poder Concedente não implica em qualquer compromisso ou responsabilidade, direta ou indireta, do Agente de Pagamento para com a Concessionária ou para com o Poder Concedente, para todos os fins e efeitos de direito.

Cláusula 2. Eficácia do Termo de Adesão

2.1 A presente adesão mantém-se vinculada à vigência do Contrato de PPP firmado entre a Concessionária e o Poder Concedente.

Salvador, [•] de 201_

PODER CONCEDENTE

Nome:
Cargo:

CONCESSIONÁRIA

Nome:
Cargo:

Mayanna Brandão
Advogada Desenbahia
OAB/BA 23.467

DIÁRIO OFICIAL

Salvador, Bahia Sexta-feira

12 de junho de 2015
Ano · XCIX · Nº 21.714

SECRETARIA DA FAZENDA

RESUMO DO 2º TERMO ADITIVO AO CONTRATO SF/PS/PPP/01/10 - PPP

1.TA-01/15; 2.Contratante: Estado da Bahia/SEFAZ; 3.Contratados: BANCO DO BRASIL S/A e DESENBAHIA; 4.Objeto: Estabelecer, em favor de Concessionárias signatárias de Contratos PPP, Mecanismo de Pagamento administrado pelo Banco do Brasil S/A, cuja finalidade é assegurar o integral, pontual e fiel adimplemento das Obrigações contratadas pelo Poder Público; 5.Forma de pagamento: mensal; 6.Valor: R$ 10.750,00 devidos ao Banco do Brasil e R$ 500,00 à Desenbahia; 7.Amparo Legal: Lei Estadual nº 9.290/04 e Portaria 139/10; 8.Modalidade: Inexigibilidade de Licitação nº 175.160/2009-4 - PPP, reconhecida no Processo Administrativo nº PGE/2009277857-0; 9.Dotação: U.O.: 13.101; U.G.: 0003; P/A: 04.121.209.1039; N/D: 3.3.90.39.00; D/R: 0.100.000000; 10.Adita: Alteração de cláusulas contratuais; 11.Assinam: Manoel Vitório da Silva Filho – Secretário da Fazenda, Otto Roberto Mendonça de Alencar Filho - Diretor Presidente da Desenbahia, Paulo de Oliveira Costa - Diretor de Operações da Desenbahia, Francisco de Assis Vieira de Araújo - Gerente Geral da Agência Setor Público Salvador; 12.Data: 29/05/2015.

RESUMO DE TERMO DE ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA

1.Acordo: SF/TACT/DA/01/15; 2.Parte: Estado da Bahia/SEFAZ; 3.Parte: Estado de Santa Catarina/SEFAZ; 4.Objeto: O reembolso de vencimentos ou salários e vantagens, encargos, benefícios e outras despesas da servidora MÁRCIA ALMEIDA SAMPAIO GOULART, pertencente ao Quadro de Pessoal do Estado, ao Estado de Santa Catarina; 5.Vigência: Este Acordo produzirá efeitos a partir de 01/01/2015, consoante Decreto Simples s/nº, que colocou a servidora à disposição do ESTADO DE SANTA CATARINA e vigorará até 31/12/2015; 6. Assinam: Manoel Vitório da Silva Filho – Secretário da Fazenda da Bahia, Antonio Marcos Gavazzoni – Secretário da Fazenda de Santa Catarina; 7.Data: 11/06/2015.

RESUMO DO 1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO SF/PS/DA/24/14 – DIRAD

1.TA-01/15; 2.Contratante: Estado da Bahia/SEFAZ; 3.Contratada: Companhia de Processamento de Dados do Estado da Bahia - PRODEB; 4.Objeto: prestação de serviços do Projeto FIPLAN - Sistema Integrado de Planejamento, Contabilidade e Finanças do Estado as Bahia; 5.Forma de pagamento: no prazo de até 08 (oito) dias úteis, contados da data de apresentação de cada fatura; 6.Valor: R$ 6.454.800,00 global anual estimado; 7.Modalidade: Dispensa de Licitação nº 03/14 – DIRAD, Processo Administrativo nº 050.945/2014-0; 8.Adita: prorroga o Contrato original a partir de 10/06/15 até 09/06/16; 9.Assinam: Manoel Vitório da Silva Filho – Secretário da Fazenda, Samuel Pereira Araújo - Diretor Presidente, Andrea Maria de Araujo Andrade - Diretora de Relacionamento e Atendimento; 10.Data: 09/06/15.

DESENBAHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A.
CNPJ CNPJ/MF sob o nº 15.163.587/0001-27

ESTATUTO DO FUNDO GARANTIDOR BAIANO DE PARCERIAS - FGBP

CAPÍTULO I
DENOMINAÇÃO, NATUREZA, SEDE E DURAÇÃO

Art. 1º – O Fundo Garantidor Baiano de Parcerias, doravante denominado – FGBP, tem natureza privada, com patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas, sujeito a direitos e obrigações próprias, cujos participantes podem ser o Estado da Bahia, suas autarquias, fundações públicas e empresas estatais dependentes que a ele aderirem, adiante consignados como cotistas.

Art. 2º – O FGBP reger-se-á pelo presente Estatuto, pelo seu Regulamento, pelas instruções e outros atos que forem baixados pelos órgãos competentes de sua administração e pela legislação a ele aplicável, em especial a Lei Estadual nº 12.610, de 27 de dezembro de 2012.

Art. 3º – A natureza do FGBP não poderá ser alterada, nem suprimidas as suas finalidades, conforme definidas no Art. 6º deste Estatuto.

Art. 4º – O FGBP terá sede e foro na cidade de Salvador, Estado da Bahia, e poderá possuir escritórios, agentes ou representantes em outros Municípios do Estado.

Art. 5º – O prazo de duração do FGBP é indeterminado.

CAPÍTULO II
DA FINALIDADE

Art. 6º – O FGBP tem por finalidade prestar garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas por entes da Administração Direta ou Indireta do Estado da Bahia, em virtude das parcerias público-privadas que vierem a ser celebradas, conforme disposto neste Estatuto, no seu Regulamento e na legislação vigente.

§ 1º - O FGBP não poderá prestar garantia para qualquer outro tipo de operação, senão apenas para aquelas citadas no caput deste Artigo.

§ 2º - O FGBP somente prestará garantia na forma aprovada pela Assembleia de Cotistas.

§ 3º - O FGBP poderá prestar contra-garantias a seguradoras, instituições financeiras, organismos internacionais, empresas estatais ou fundos vinculados à União que garantirem as obrigações pecuniárias dos cotistas em contratos de parcerias público-privadas.

CAPÍTULO III
DAS CATEGORIAS DOS COTISTAS

Art. 7º – O Estado da Bahia constitui-se no cotista inicial do FGBP, que pode ainda, após manifestação favorável da Assembleia de Cotistas, autorizar individualmente a subscrição de cotas por autarquias, fundações públicas e empresas estatais dependentes estaduais.

CAPÍTULO IV
DOS ÓRGÃOS ESTATUTÁRIOS

Art. 8º – São órgãos estatutários do FGBP:
I – a Assembleia de Cotistas; e
II – o Conselho Consultivo.

Seção I – Da Assembleia de Cotistas

Art. 9º – À Assembleia de Cotistas, órgão máximo do FGBP, compete privativamente:
I - aprovar o tipo de garantia e seu valor máximo;
II - alterar o Regulamento do FGBP;
III - examinar anualmente as contas relativas ao FGBP; e
IV- deliberar sobre:
a. demonstrações financeiras, contábeis e relatórios de administração;
b. fusão, incorporação, cisão, transformação ou liquidação do FGBP;
c. alteração da taxa de administração;
d. política de investimento;
e. emissão e subscrição de novas cotas;
f. aprovação do laudo de avaliação de bens, utilizados na sua integralização;

g. aprovação do plano de terceirização; e
h. os casos omissos a este Estatuto.
§ 1º - A Assembleia de Cotistas não deliberará sobre pagamento de garantias.
§ 2º - Compete, ainda, à Assembleia de Cotistas, determinar à instituição administradora do FGBP a adoção de medidas específicas de política de investimentos que não importem alteração do Regulamento do FGBP.

Art. 10 – A Assembleia de Cotistas reunir-se-á:
I - ordinariamente uma vez por ano, quando da apresentação das demonstrações financeiras, contábeis e relatórios de administração; e
II - extraordinariamente sempre que a instituição administradora do FGBP indicar a necessidade de deliberação ou, ainda, quando convocada por algum cotista.

Seção II – Do Conselho Consultivo

Art. 11 – O FGBP contará com um Conselho Consultivo que se reunirá ordinariamente uma vez por semestre, e, extraordinariamente, sempre que convocado por seu Presidente.
Art. 12 – O Conselho Consultivo será composto por:
I - Secretário da Fazenda, que o presidirá;
II - Secretário do Planejamento;
III - Presidente da DESENBAHIA;
IV - Procurador Geral do Estado;
IV. - um representante de cada cotista.
Parágrafo único. Na ausência do Secretário da Fazenda, a Presidência do Conselho Consultivo será exercida pelo Secretário do Planejamento, e os membros suplentes dos demais componentes do Conselho serão indicados pelos respectivos titulares.
Art. 13 – Ao Conselho Consultivo compete:
I - acompanhar o desempenho do FGBP a partir dos relatórios elaborados pelo administrador;
II - opinar sobre os estudos de viabilidade das garantias prestadas pelo FGBP;
III - opinar quanto à possibilidade de pagamento direto à conta dos financiadores do parceiro privado;
IV - acompanhar os relatórios de gestão do FGBP;
V - propor aos cotistas as políticas e diretrizes para a gestão do FGBP;
VI - opinar quanto ao planejamento e estratégia de atuação do FGBP;
VII - apreciar, previamente à Assembleia de Cotistas, o relatório de administração do FGBP;
VIII - examinar os relatórios de auditorias interna e externa do FGBP; e
IX - examinar a prestação de contas anual do FGBP, manifestando-se sobre suas demonstrações financeiras e contábeis.

CAPÍTULO V
DO PATRIMÔNIO

Art. 14 – O FGBP terá patrimônio próprio, separado do patrimônio dos cotistas, sujeito a direitos e obrigações próprias.
§ 1º - O patrimônio do FGBP será formado pelo aporte de bens e direitos realizados pelos cotistas, por meio da integralização de cotas e pelos rendimentos obtidos com sua administração.
§ 2º - A integralização das cotas poderá ser realizada em dinheiro, títulos da dívida pública, bens imóveis dominicais, bens móveis ou outros direitos com valor patrimonial.
Art. 15 – O FGBP não pagará rendimentos a seus cotistas, assegurando-se a quaisquer deles o direito de requerer o resgate total ou parcial de suas cotas, correspondente ao patrimônio ainda não utilizado para a concessão de garantias, fazendo-se a liquidação com base na situação patrimonial do Fundo.
Art. 16 – A política de investimentos do FGBP deverá buscar a valorização das cotas através da gestão e administração de uma carteira de ativos financeiros, títulos e valores mobiliários, moeda corrente, bens móveis e imóveis, ou outros direitos com valor patrimonial, buscando a manutenção de sua rentabilidade, segurança e liquidez.

CAPÍTULO VI
DO REGIME FINANCEIRO E CONTÁBIL

Art. 17 – O exercício social do FGBP compreende o período de 01 de janeiro a 31 de dezembro de cada ano e, ao seu término, serão elaboradas as demonstrações financeiras e contábeis exigidas pela legislação específica.
Parágrafo Único – Além das informações citadas no caput deste Artigo, o parecer do auditor independente e o relatório de administração, relativas ao exercício findo, deverão ser submetidos ao Conselho Consultivo, para apreciação, e à Assembleia de Cotistas, para aprovação.
Art. 18 – A demonstrações financeiras e contábeis do FGBP serão levantadas observando os princípios contábeis geralmente aceitos e as regras estabelecidas pelo Banco Central do Brasil e pela Comissão de Valores Mobiliários, no que couber.

CAPÍTULO VII
DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 19 – O FGBP será criado, administrado, gerido e representado, judicial e extrajudicialmente, pela DESENBAHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A., pessoa jurídica de direito privado, constituída como sociedade anônima de capital fechado, conforme autorização da Lei nº 2.321, de 11 de abril de 1966, para operar como instituição financeira controlada, direta ou indiretamente, pelo Estado da Bahia.
Parágrafo Único – Caberá ao Administrador deliberar sobre a gestão e alienação dos bens e direitos do FGBP, zelando pela mitigação de riscos e pela manutenção de sua rentabilidade e liquidez, em conformidade com este Estatuto, o Regulamento e as decisões da Assembleia de Cotistas.
Art. 20 – Compete ainda ao Administrador:
I - analisar a viabilidade das garantias, incluindo-se a modalidade adequada a cada projeto de parceria público-privada;
II - propor, à Assembleia de Cotistas, a modalidade mais adequada de outorga de garantia para o projeto de parceria público-privada;
III - outorgar as garantias aprovadas pela Assembleia de Cotistas; e
IV - honrar as garantias outorgadas em caso de inadimplemento do parceiro público em contratos de parceria público-privada;
V – desempenhar outras atividades relacionadas às finalidades do FGBP ou delas decorrentes, tais como o desenvolvimento ou a contratação de estudos técnicos, planejamentos, pareceres, perícias, avaliações, assessorias ou consultorias técnicas, auditorias contábeis e financeiras, patrocínio ou defesa de causas judiciais ou administrativas, treinamento e aperfeiçoamento de pessoal.
Art. 21 – O Administrador poderá ainda contratar terceiros para exercer, individual ou conjuntamente, total ou parcialmente, a gestão de ativos do FGBP, tanto quanto também para operar as atividades de custódia, controladoria, escrituração de emissões, de resgate de cotas e tesouraria.
Art. 22 – A responsabilidade do Administrador estende-se à gestão de garantias, atividade que compreende, quanto a estas, avaliação, outorga, acompanhamento, quitação, liberação e defesa, administrativa e judicial, dos direitos e interesses a elas relativos ou delas decorrentes.
Art. 23 – Constituem obrigações do Administrador:
I - agir sempre no único e exclusivo benefício dos cotistas e do FGBP, empregando na defesa de seus direitos a diligência exigida pelas circunstâncias e praticando todos os atos necessários a assegurá-los, judicial ou extrajudicialmente;
II - divulgar aos cotistas, tempestivamente, qualquer ato ou fato relevante alusivo ao FGBP ou às suas operações, inclusive quanto a contingências judiciais e a variações significativas no patrimônio do Fundo; e
III - outras discriminadas na Lei Estadual nº 12.610, de 27 de dezembro de 2012, e no Regulamento do FGBP.

CAPÍTULO VIII
DA LIQUIDAÇÃO

Art. 24 – A liquidação do FGBP, deliberada pela Assembleia de Cotistas, ficará condicionada à prévia quitação da totalidade dos débitos garantidos ou liberação das garantias pelos credores.

Parágrafo Único – Liquidado o FGBP, o seu patrimônio será rateado entre os cotistas, com base na situação patrimonial à data da dissolução.

CAPÍTULO IX
DAS ALTERAÇÕES ESTATUTÁRIAS

Art. 25 – Este Estatuto somente poderá ser alterado por decisão da Assembleia de Cotistas.
Parágrafo Único – As alterações do Estatuto que se impuserem por força de lei serão a ele incorporadas pela Assembleia de Cotistas e submetidas, previamente, ao Conselho Consultivo e comunicadas ao Administrador.
Art. 26 – As alterações do Estatuto do FGBP não poderão:
I – contrariar as finalidades referidas no Art. 6º deste Estatuto; ou
II – ferir contratos já firmados.
Art. 27 – Este Estatuto entrará em vigor após sua aprovação pela Assembleia de Cotistas, devendo sua versão final e alterações posteriores, após registro no órgão cartorário competente, ser publicadas no Diário Oficial do Estado e divulgadas no sítio eletrônico mantido pelo Administrador do Fundo na internet.

REGISTRADO NO CARTÓRIO DO 2º REGISTRO DE TÍTULOS E DOCUMENTOS em 06/02/2015 sob nº 00411171 – Livro B-3 - Registro efetuado à margem do Registro Primitivo nº 00388771

DESENBAHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A.
CNPJ CNPJ/MF sob o nº 15.163.587/0001-27

REGULAMENTO DO FUNDO GARANTIDOR BAIANO DE PARCERIAS – FGBP

CAPÍTULO I
DO FUNDO

Art. 1º – O Fundo Garantidor Baiano de Parcerias – FGBP, regido pelo presente Regulamento e demais disposições legais e regulamentares que lhe forem aplicáveis, é constituído por prazo indeterminado.

§ 1º - O FGBP tem natureza privada e patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas e está sujeito a direitos e obrigações próprias.

§ 2º - O FGBP tem por finalidade precípua prestar garantias de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pela Administração Direta ou Indireta do Estado da Bahia, em virtude das parcerias público-privadas celebradas nos termos da Lei Estadual nº 9.290, de 27 de dezembro de 2004, desde que previstas em projeto previamente aprovado pelo Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas.

§ 3º - O FGBP fica autorizado à prática de qualquer uma das atividades previstas ou a quaisquer outras necessárias ao fiel cumprimento dos seus objetivos, tal como dispostos neste Regulamento.

§ 4º - O patrimônio do FGBP é formado pelo aporte de bens e direitos realizado pelos cotistas, por meio da integralização de cotas e pelos rendimentos obtidos com a sua administração.

§ 5º - Os bens e direitos transferidos ao FGBP serão avaliados por empresa especializada, que deve apresentar laudo fundamentado, com indicação dos critérios de avaliação adotados, e instruído com os documentos relativos aos bens avaliados.

§ 6º - O FGBP responde por suas obrigações com os bens e direitos integrantes de seu patrimônio, não respondendo o Administrador, ou os cotistas, por qualquer obrigação do Fundo, salvo se agir em desacordo com este Regulamento, no caso do Administrador, e pela integralização das cotas que subscrevem, no caso dos cotistas.

§ 7º - O Regulamento do FGBP será aprovado em Assembleia de Cotistas.

CAPÍTULO II
DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 2º – O FGBP é administrado, gerido e representado, judicial e extrajudicialmente, pela DESENBAHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A., pessoa jurídica de direito privado, constituída como sociedade anônima de capital fechado, conforme autorização da Lei Estadual nº 2.321, de 11 de abril de 1966, para operar como instituição financeira controlada, direta ou indiretamente, pelo Estado da Bahia.

§ 1º - Compete ao Administrador:

I - administrar e dispor dos ativos do FGBP em conformidade com a política de investimentos fixada neste Regulamento e nas decisões de Assembleia de Cotistas;

II - propor, à Assembleia de Cotistas, em concordância com o Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privada, a modalidade mais adequada de outorga de garantia para o projeto de parceria público-privada em análise, dentre aquelas permitidas e previstas no art. 11 deste Regulamento;

III - analisar a viabilidade das garantias, incluindo-se a modalidade e condições adequadas a cada projeto de parceria público-privada;

IV - estimar o valor presente das garantias a serem outorgadas pelo FGBP, considerando parâmetros e metodologias compatíveis com as utilizadas pelo mercado;

V - outorgar as garantias aprovadas pela Assembleia de Cotistas;

VI - em caso de inadimplemento do parceiro público em contrato de parceria público-privada, honrar as garantias outorgadas, nos termos deste Regulamento e dos respectivos contratos de parceria;

VII - representar o FGBP, ativa ou passivamente, judicial ou extrajudicialmente;

VIII - zelar pela observância da diretriz de que o valor presente das garantias prestadas não ultrapasse o valor dos ativos do FGBP;

IX - deliberar sobre a gestão e alienação dos bens e direitos do FGBP, zelando pela mitigação de riscos e pela manutenção de sua rentabilidade e liquidez;

X - submeter, à Assembleia de Cotistas, Plano de Terceirização de Serviços, incluindo critérios a serem utilizados na escolha dos prestadores de serviços; e

XI - desempenhar outras atividades relacionadas às finalidades do FGBP, tais como o desenvolvimento ou a contratação de estudos técnicos, planejamentos, pareceres, perícias, avaliações, assessorias ou consultorias técnicas, auditorias contábeis e financeiras, patrocínio ou defesa de causas judiciais ou administrativas, treinamento e aperfeiçoamento de pessoal.

§ 2º - A responsabilidade do Administrador estende-se à gestão das garantias, atividade que compreende, quanto a estas, avaliação, outorga, acompanhamentos, quitação, liberação e defesa, administrativa e judicial, dos direitos e interesses a elas relativos ou delas decorrentes.

§ 3º - A responsabilidade pela gestão de garantias é do Administrador, ainda que contrate terceiros para desempenhar tal atividade. Nesta hipótese, o Administrador responderá perante os cotistas solidariamente ao gestor contratado, devendo constar do contrato com o gestor cláusula expressa nesse sentido.

§ 4º - O Administrador também pode contratar terceiros para exercer, individual ou conjuntamente, total ou parcialmente, a gestão de ativos do FGBP, tanto quanto também para realizar as atividades de custódia, controladoria e escrituração da emissão, resgate de cotas e tesouraria. Estas contratações devem constar do Plano de Terceirização de Serviços aprovado pela Assembleia de Cotistas.

§ 5º - Quanto aos ativos constituídos por valores mobiliários, a contratação referida no § 4º somente poderá ser feita com pessoas jurídicas autorizadas pela CVM para o exercício da atividade de administração de carteira, as quais responderão administrativamente por seus atos, em conjunto com o Administrador, na forma da regulamentação em vigor.

§ 6º - Cada prestador de serviço contratado responde individualmente perante o FGBP, sendo seus respectivos cotistas responsáveis administrativa, civil e criminalmente por ações ou omissões contrárias à lei, ao Estatuto do Fundo, a este Regulamento e às deliberações da Assembleia de Cotistas.

§ 7º - Fica o Administrador autorizado a realizar todas as operações e a praticar todos os atos que se relacionem com a finalidade do FGBP, para tanto podendo exercer todas as prerrogativas inerentes à propriedade dos bens e direitos integrantes do patrimônio do FGBP, observadas a legislação em vigor, o Estatuto do Fundo, este Regulamento e as deliberações da Assembleia de Cotistas.

Art. 3º – São obrigações do Administrador:

I - custodiar, às suas expensas, atualizados e em perfeita ordem, os documentos do FGBP;

II - receber rendimentos ou quaisquer valores devidos ao FGBP;

III - agir sempre no único e exclusivo benefício dos cotistas e do FGBP, empregando na defesa de seus direitos a diligência exigida pelas circunstâncias e praticando todos os atos necessários a assegurá-los, judicial ou extrajudicialmente;

IV - manter custodiados em instituição prestadora de serviços de custódia, devidamente autorizada pela CVM, os títulos e valores mobiliários do FGBP;

V - divulgar aos cotistas qualquer ato ou fato relevante relativo ao FGBP ou às suas operações, inclusive quanto a contingências judiciais e a variações significativas no patrimônio do Fundo;

VI – divulgar anualmente o valor patrimonial da cota, a rentabilidade apurada no período e o saldo disponível para outorga de novas garantias;

VII - preparar, anualmente, as demonstrações financeiras, contábeis e o relatório de administração do FGBP;

VIII - contratar os auditores independentes do FGBP e diligenciar para que estes emitam, anualmente, parecer;

IX - encaminhar aos órgãos de controle interno do Poder Executivo e ao controle externo exercido pela Assembleia Legislativa, com auxílio do Tribunal de Contas do Estado da Bahia, no prazo de trinta dias a partir da realização da assembleia geral da DESENBAHIA, Administradora do FGBP:

a) o relatório de administração do FGBP;

b) as demonstrações financeiras e contábeis do FGBP; e

c) o parecer emitido pelo auditor independente;

X - anualmente, organizar e disponibilizar, no prazo de até trinta dias após aprovação das contas do FGBP pela Assembleia de Cotistas, relatório com dados do FGBP aos representantes de parceiros privados que tenham recebido alguma modalidade de garantia do Fundo.

XI - manter à disposição dos cotistas, em sua sede, informações, atualizadas mensalmente, relativas à:

a) valor patrimonial das cotas e dos bens e direitos integrantes do patrimônio do FGBP; e

b) relação das demandas judiciais ou extrajudiciais em que o FGBP seja parte, indicando objeto, valores discutidos e sumário do andamento.

Art. 4º – O Administrador deve exigir dos terceiros contratados para a execução do Plano de Terceirização de Serviços:

I – o cumprimento, no que couber, das obrigações listadas no Art. 3º deste Regulamento;

II – o caso da gestão de ativo, o registro na CVM na qualidade de administradora de recursos de terceiros.

Art. 5º – O Administrador responde:

I – por quaisquer danos causados ao patrimônio do FGBP, em especial os que decorram:

a) de atos que configurem má gestão ou gestão temerária;

b) de atos que configurem violação da Lei, do presente Regulamento, ou de determinação de Assembleia de Cotista; e

c) de operação de qualquer natureza realizada entre o FGBP e seus cotistas, seu Administrador ou quaisquer terceiros, quando caracterizada situação de conflito de interesse manifestada pelo Administrador;

II – pela evicção de direito, no caso de alienação de imóveis ou direitos integrantes do patrimônio do FGBP, caso o cotista não tenha sido alertado desse risco no momento de integralização do ativo no FGBP, sendo facultado ao Administrador vetar a integralização de ativos, desde que devidamente justificado.

Art. 6º – O Administrador segregará a gestão do FGBP de suas demais atividades e ainda:

I – estabelecerá práticas claras e precisas que assegurem o bom uso de instalações, equipamentos e arquivos comuns à gestão do FGBP e outras atividades do Administrador;

II – adotará procedimentos operacionais visando à preservação de informações confidenciais pelos administradores, empregados e prestadores de serviço do Administrador envolvidos na gestão do FGBP;

III – zelará para que somente funcionários envolvidos com a administração e gestão do FGBP tenham acesso às informações confidenciais; e

IV – estabelecerá políticas relacionadas à aquisição e alienação de valores mobiliários, por parte de administradores e empregados do Administrador envolvidos na administração do FGBP.

Art. 7º – É vedado ao Administrador do Fundo, no exercício das suas funções e utilizando os recursos do FGBP:

I – investir em valores mobiliários de sua emissão, ou de emissão de suas subsidiárias;

II – conceder ou tomar empréstimos, adiantar rendas futuras ao cotista ou abrir créditos sob quaisquer modalidades, ou ainda conceder garantias a pessoas naturais ou jurídicas, salvo se relativamente às parcerias público-privadas;

III – prestar fiança, aval, aceite ou coobrigar-se, sob qualquer forma, exceto conforme disposto neste Regulamento;

IV – aplicar recursos na aquisição de cotas do próprio FGBP;

V – vender à prestação as cotas do FGBP, admitida a divisão da emissão em classes e séries;

VI – prometer rendimento predeterminado ao cotista;

VII – realizar operações do FGBP quando caracterizada situação de conflito de interesses;

VIII – onerar, sob qualquer forma, os ativos do FGBP, exceto conforme disposto neste Regulamento;

IX – negociar com títulos não autorizados pela Comissão de Valores Mobiliários; e

X – negociar ativos do FGBP desnecessariamente, com a finalidade de aumentar sua remuneração.

Parágrafo único – É vedado ao Administrador, bem como as suas controladas, coligadas e fundos por elas geridos, receber qualquer vantagem ou benefício direto ou indireto, relacionados às atividades do FGBP sob sua administração, exceto aquelas permitidas pelo presente Regulamento.

CAPÍTULO III
DA POLÍTICA DE INVESTIMENTO

Art. 8º – O FGBP tem por objetivo proporcionar a valorização das cotas através da gestão e administração de uma carteira de ativos financeiros, títulos e valores mobiliários, moeda corrente, bens móveis e imóveis, ou outros direitos com valor patrimonial, buscando a manutenção de sua rentabilidade, segurança e liquidez.

Art. 9º – O patrimônio de cada cotista é a soma da quantidade de cotas multiplicada pelo respectivo valor das mesmas.

Art. 10 – A gestão do FGBP deve buscar compatibilizar a evolução do ativo comprometido com a trajetória esperada para as obrigações assumidas, de acordo com os respectivos prazos e indexadores.

CAPITULO IV
DAS GARANTIAS

Art. 11 – Poderá o FGBP prestar as seguintes modalidades de garantias devidamente aprovadas na Assembleia de Cotistas:

I – fiança sem benefício de ordem para o fiador;

II – penhor de bens móveis ou de direitos integrantes do patrimônio do FGBP, sem transferência da posse da coisa empenhada, antes da execução da garantia;

III – hipoteca de bens imóveis do patrimônio do FGBP;

IV – alienação fiduciária, permanecendo a posse direta dos bens com o FGBP ou com agente fiduciário por ele contratado antes da execução da garantia;

V – outros contratos que produzam efeitos de garantias, desde que não transfiram a titularidade ou posse direta dos bens ao parceiro privado antes da execução da garantia; e

VI – garantia real ou pessoal, vinculada a um patrimônio de afetação constituído em decorrência da separação de bens e direitos pertencentes ao FGBP.

§ 1º – O FGBP poderá ainda prestar contra-garantias a instituições financeiras, seguradoras, organismos internacionais, estatais ou fundos vinculados à União que garantirem as obrigações pecuniárias dos cotistas em contratos de parcerias público-privadas.

§ 2º – A contra-garantia prestada na forma do § 1º implicará redução do limite de garantia do respectivo cotista.

§ 3º – É facultada a constituição de patrimônio de afetação, que não se comunicará com o restante do patrimônio do FGBP, ficando vinculado exclusivamente à garantia em virtude da qual tiver sido constituído, não podendo ser objeto de penhora, arresto, sequestro, busca e apreensão ou qualquer ato de constrição judicial decorrentes de outras obrigações do FGBP.

§ 4º – A constituição do patrimônio de afetação será feita por registro em Cartório de Registro de Títulos e Documentos ou, no caso de bem imóvel, no Cartório de Registro Imobiliário.

§ 5º – As cotas do FGBP são inalienáveis, não podendo ser dadas como garantia ao parceiro privado.

§ 6º – O FGBP poderá prestar garantia mediante contratação de instrumentos disponíveis no mercado, inclusive para complementação das modalidades previstas nos incisos I a VI deste artigo.

Art. 12 – É vedada a concessão de garantias cujos valores presentes, somados aos das garantias anteriormente prestadas e demais obrigações, superem o ativo total do FGBP.

§ 1º – O FGBP poderá garantir, total ou parcialmente, de acordo com a solicitação dos cotistas, as obrigações pecuniárias assumidas por esses em contratos de parcerias público-privadas.

§ 2º – O Administrador realizará suas análises com ênfase nas obrigações e riscos pecuniários do parceiro público, em relação ao projeto de parceria proposto, consubstanciando as respectivas conclusões em laudo sobre a viabilidade das garantias, tendo em consideração a situação patrimonial do FGBP.

§ 3º – Para cada contrato de parceria público-privada que se pretenda garantir com recursos do FGBP, o Administrador deverá apresentar versão preliminar do laudo de viabilidade da garantia ao Conselho Consultivo do Fundo, para sobre ele opinar, submetendo-o em seguida, à Assembleia de Cotistas, propondo o tipo e o valor da garantia que considera cabível e demonstrando que esta se articula com a correlata política de investimento.

§ 4º – Fica o Administrador autorizado a contratar consultores especializados, para subsidiar o FGBP com as análises de viabilidade de garantias pleiteadas, ficando os estudos, laudos e pareceres técnicos resultantes de tais serviços à disposição dos cotistas, na sede do Administrador.

§ 5º – Compete à Assembleia de Cotistas deliberar sobre a concessão de garantias pleiteadas.

§ 6º - O ato que formalizar a concessão da garantia pleiteada, além de indicar sua modalidade e valor máximo, autorizará o FGBP a encaminhar laudo definitivo de viabilidade à Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia, que poderá sugerir a inclusão da garantia no edital de licitação para contratação de parceria público-privada, nos termos aprovados pela Assembleia de Cotistas.

§ 7º – Em razão da garantia prestada, o FGBP poderá ser remunerado pelo parceiro público contratante da parceria público-privada beneficiada, em montante a ser estabelecido pela Assembleia de Cotistas.

Art. 13 – As garantias outorgadas pelo FGBP deverão especificar o valor máximo garantido em moeda corrente nacional, passível de correção anual por índice a ser especificado contratualmente, acima do qual o FGBP não poderá ser chamado a responder por quaisquer encargos, obrigações ou valores.
Art. 14 – Cabe ao Administrador zelar pelo equilíbrio entre os ativos e passivos do FGBP.
§ 1º – O limite de garantia disponível deve ser atualizado periodicamente.
§ 2º – Sempre que constatado desequilíbrio entre o valor presente das garantias concedidas e o valor presente dos ativos do FGBP, fica o Administrador obrigado a solicitar dos cotistas aportes de recursos em montante suficiente para a eliminação do déficit.
§ 3º – Na hipótese do parágrafo precedente, as solicitações de aportes serão instruídas com justificativa formal sobre as causas determinantes do déficit constatado e com a indicação das providências adotadas para evitar novos desequilíbrios.
Art. 15 – Sem prejuízo do disposto nos arts. 11 a 14 deste Regulamento e visando a garantir o adimplemento das obrigações contraídas em contratos de parceria público-privadas, o FGBP manterá conta corrente específica para cada contrato, com saldo mínimo equivalente a 06 (seis) remunerações mensais, computados os encargos e atualizações monetárias, segregados dos demais recursos de sua titularidade.
Parágrafo único – Constatada a redução do saldo mínimo referido no caput do Artigo e verificada a ausência de recursos para sua recomposição, o Administrador do Fundo notificará, em até 05 (cinco) dias, a Assembleia de Cotistas para que adote as providências necessárias a recompor o saldo no prazo máximo de 30 dias.
Art. 16 – A concessão de garantias pelo FGBP ficará adstrita aos contratos de parcerias público-privadas celebrados a partir da edição da Lei Estadual nº 12.610, de 27 de dezembro de 2012, desde que os instrumentos respectivos prevejam expressamente em suas cláusulas a adoção de uma das modalidades estabelecidas nos artigos anteriores.
Art. 17 – O FGBP somente concederá garantias para contratos de parceria público-privada cujo edital e minuta de contrato tenham sido previamente aprovados pelo Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas.

CAPÍTULO V
DO INADIMPLEMENTO DO PARCEIRO PÚBLICO E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Art. 18 – O FGBP poderá ser acionado para honrar a garantia prestada nas seguintes situações:
I – quando o parceiro privado for titular de crédito líquido e certo, constante de título exigível, aceito e não pago pelo parceiro público após 15 (quinze) dias, contados da data de vencimento;
II – quando o parceiro privado for credor de faturas emitidas e não aceitas pelo parceiro público, após 45 (quarenta e cinco) dias, contados da data de vencimento, desde que não tenha havido rejeição expressa por ato motivado.
Art. 19 – Na hipótese do parceiro público não realizar o pagamento das obrigações pecuniárias previstas nos contratos de parceria público-privada, o parceiro privado deverá notificar o Administrador do FGBP sobre a inadimplência, conforme modelo de instrumento previamente aprovado, a fim de que sejam executadas as garantias prestadas, devendo a notificação ser instruída com os seguintes documentos:
I – o título de crédito referido no inciso I do Art. 18, deste Regulamento;
II – as faturas referidas no inciso II do art. 18, deste Regulamento, com ou sem o aceite do parceiro público;
III – o comprovante de protocolo da cópia da notificação referida no caput, juntamente com os documentos indicados nos incisos I e II acima, perante o parceiro público.
§ 1º – Recebida a notificação prevista no caput, o Administrador do Fundo dará ciência do seu inteiro teor ao parceiro público, facultando-lhe purgar a mora no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, contados do protocolo da carta de cientificação.
§ 2º – O parceiro público comunicará ao Administrador do Fundo, no menor prazo possível, o pagamento da contraprestação devida.
§ 3º – Definida a procedência do pedido de execução de garantia, fica o Administrador do Fundo obrigado a honrá-la, caso não tenha ainda sido efetuado o pagamento pelo ordenador de despesa ou a publicação de ato motivado de rejeição expressa da fatura, no prazo máximo de 05 (cinco) dias úteis, contados do decurso do prazo previsto no §1º, devendo encaminhar correspondência ao ordenador de despesa, ao cotista e ao Conselho Consultivo do FGBP, comunicando o pagamento.

§ 4º – Cabe ao Administrador do Fundo realizar diligências junto ao ordenador de despesa responsável pela parceria público-privada com o intuito de verificar a pertinência da solicitação do parceiro privado, consoante disposições previstas neste Regulamento e no contrato de parceria público-privada.

Art. 20 – Caso o parceiro público não pague o valor devido no prazo estipulado no §1º do Art. 19 deste Regulamento, o Administrador procederá da seguinte forma:

I – primeiramente, deverão ser executados os recursos existentes na conta prevista no Art. 15 deste Regulamento;

II – verificada a insuficiência de recursos na forma consignada no Art. 14 deste Regulamento, fica o Administrador obrigado a realizar quaisquer atos necessários, na forma da legislação aplicável e nos termos deste Regulamento, para possibilitar que a garantia prestada seja efetivamente honrada.

Parágrafo único - Resolvida a situação de inadimplência, nos casos em que tenha sido necessária a excussão de garantias, o Administrador deverá enviar notificação escrita aos respectivos cotistas, demonstrando a situação atualizada do Fundo e solicitando, caso necessário, a complementação ou a recomposição do volume financeiro das garantias objeto deste Regulamento.

Art. 21 – O FGBP procederá a honra da garantia, creditando os valores respectivos na conta corrente do parceiro privado ou transferindo a posse do bem ou direito dado como garantia.

Art. 22 – A quitação de débitos pelo FGBP importará sua sub-rogação nos direitos do parceiro privado, situação na qual o Administrador deverá acionar o ordenador de despesa e o órgão superior correspondente.

Parágrafo Único - Caso haja redução do saldo mínimo do FGBP, após a honra das garantias, deverão ser observados os mecanismos de recomposição previstos na Lei 12.610 e alterações.

Art. 23 – Em caso de inadimplemento pelo FGBP, seus bens e direitos poderão ser objeto de constrição judicial e alienação para satisfazer as obrigações garantidas, no limite da garantia prestada ou dos bens afetados àquela obrigação.

Art. 24 – Nos casos em que a minuta do contrato da parceria público-privada previr expressamente a possibilidade de emprego de mecanismos privados de resolução de conflitos, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996, para dirimir conflitos decorrentes ou relacionados ao contrato de parceria, fica o Administrador do Fundo autorizado a prever no instrumento de garantia o emprego de mecanismos similares de solução.

Art. 25 – A quitação pelo parceiro público de cada parcela de débito garantido pelo FGBP importará exoneração proporcional da garantia.

CAPÍTULO VI
DAS INTEGRALIZAÇÕES E RESGATES

Art. 26 – Os bens e direitos transferidos ao FGBP serão avaliados por empresa especializada, que deverá apresentar laudo fundamentado, com indicação dos critérios de avaliação adotados, e instruído com os documentos relativos aos bens avaliados.

§ 1º – Caberá ao Administrador do Fundo escolher a empresa especializada de avaliação referida no caput deste artigo.

§ 2º – A integralização das cotas poderá ser realizada em dinheiro, títulos da divida pública, bens imóveis, inclusive ações de sociedade de economia mista estadual excedente ao necessário para a manutenção de seu controle pelo Estado da Bahia, ou outros direitos com valores patrimoniais.

§ 3º – O aporte de bens de uso especial ou de uso comum no FGBP será condicionado a sua desafetação de forma individualizada.

§ 4º – No caso de bens imóveis e bens móveis, será feito um levantamento, pela empresa especializada de avaliação, citada no caput deste artigo, de todas as despesas necessárias à manutenção do bem pelo período de 35 anos. Esse valor será aportado pelo cotista mediante integralização de cotas no montante necessário às despesas, sendo ainda garantida a possibilidade de custear essa despesa com o patrimônio do FGBP.

Art. 27 – O FGBP não pagará rendimentos a seus cotistas, assegurando-se a qualquer deles o direito de requerer o resgate total ou parcial de suas cotas, correspondente ao patrimônio ainda não utilizado para a concessão de garantias, fazendo-se a liquidação com base com base na situação patrimonial do Fundo.

§ 1º – O cotista indicará o montante que deseja resgatar, indicando a sua preferência por dinheiro ou ativo, não havendo prazo de carência.

§ 2º – Fica o Administrador do Fundo obrigado a verificar o equilíbrio entre o valor presente dos ativos e das garantias, somente podendo atender ao pedido de resgate até o montante que não prejudique o equilíbrio mencionado.
§ 3º – O Administrador do Fundo, observado o disposto no § 4º deste artigo, terá prazo de até 5 dias úteis para atendimento da solicitação de resgate, ou conforme a liquidez de algum ativo em prazo superior ao estabelecido neste parágrafo.
§ 4º – Na impossibilidade de converter os ativos em dinheiro ou de fazê-lo em prejuízo do próprio cotista, ficará este obrigado a receber o ativo ou optar pela prorrogação do prazo de resgate.
§ 5º – O resgate será feito pelo valor patrimonial das cotas na data da solicitação do mesmo.
§ 6º – O resgate não poderá exceder o valor presente dos ativos não comprometidos com garantias outorgadas ao parceiro privado à disposição do cotista resgatante, na data da solicitação de resgate, calculada em relação a patrimônio do FGBP.

CAPÍTULO VII
DA REMUNERAÇÃO
Art. 28 – O Administrador do Fundo fará jus às seguintes remunerações:
I – uma Taxa de Administração equivalente a um percentual ao ano a ser aprovado em Assembleia de Cotistas, incidente sobre o rendimento das aplicações financeiras do patrimônio liquido do FGBP, calculada e provisionada diariamente.
II – uma Taxa de Gestão de Garantias outorgadas pelo FGBP, em percentual anual a ser aprovado em Assembleia de Cotistas, incidente sobre o valor presente das garantias já outorgadas pelo FGBP, destinada à remuneração do Administrador e cobertura das despesas incorridas em atividades administrativas e de suporte à gestão de garantias do FGBP que não sejam debitadas diretamente ao FGBP, devendo ser calculada e provisionada diariamente.
§ 1º – A remuneração decorrente da gestão de garantias deverá ser cobrada até o terceiro dia útil do mês subsequente, sendo eventuais incorreções compensadas no pagamento seguinte.
§ 2º – De forma a preservar o princípio do equilíbrio econômico financeiro do FGBP, os valores indicados acima poderão ser renegociados, devendo qualquer alteração ser submetida à aprovação da Assembleia de Cotistas.
§ 3º – Na hipótese do Administrador realizar a contratação de terceiros para exercer total ou parcialmente a gestão de ativos do FGBP, na forma prevista no § 4º do Art. 2º deste Regulamento, a totalidade ou parte da taxa de Administração prevista no inciso I do caput, poderá ser paga diretamente pelo FGBP ao terceiro contratado.

CAPÍTULO VIII
DOS ÓRGÃOS ESTATUTÁRIOS
Art. 29 – São órgãos estatutários do FGBP:
I – a Assembleia de Cotistas; e
II – o Conselho Consultivo.
§1º - As competências da Assembleia de Cotistas são aquelas descritas no Estatuto do FGBP.
§2º - A composição e competências do Conselho Consultivo são aquelas descritas no Estatuto do FGBP.

CAPÍTULO IX
DOS ENCARGOS E DESPESAS DO FGBP
Art. 31 – Constituirão encargos do FGBP, a serem debitados pelo Administrador, as seguintes despesas:
I – remuneração do Administrador e dos consultores especializados, se houver;
II – taxas, impostos ou contribuições federais, estaduais, municipais ou autárquicas que recaiam ou vierem a recair sobre bens, direitos e obrigações que compõem o patrimônio do FGBP;
III – honorários e despesas do auditor independente encarregado da auditoria das demonstrações financeiras do FGBP;
IV – comissões, emolumentos e quaisquer outras despesas relativas às operações com ativos imobiliários ou mobiliários efetuadas em nome ou para benefício do FGBP;
V – honorários de advogados, custas e despesas correlatas incorridas em razão de defesa dos interesses do FGBP, judicial ou extrajudicialmente, inclusive o valor de condenações eventualmente imputadas ao FGBP;

VI – parcela de prejuízos eventuais não cobertos por apólices de seguros desde que não decorram diretamente de culpa ou dolo do Administrador do Fundo, no exercício de suas funções;
VII – prêmios de seguros, bem como quaisquer despesas relativas aos bens ou direitos integrantes do patrimônio do FGBP;
VIII – quaisquer despesas inerentes à constituição ou liquidação do FGBP e à realização de Assembleia de cotistas;
IX – taxa de custódia de títulos ou valores mobiliários do FGBP;
X – despesas administrativas incorridas pelo Administrador na gestão das garantias do FGBP;
XI – outras despesas necessárias e de interesse exclusivo do FGBP, em especial às de manutenção, conservação e reparos de bens móveis e imóveis integrantes do patrimônio do FGBP.

CAPÍTULO X
DAS NORMAS CONTÁBEIS E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
Art. 32 – O FGBP terá escrituração contábil destacada daquela relativa ao Administrador.
Parágrafo único – O exercício social do FGBP compreende o período de 01 de janeiro a 31 de dezembro de cada ano.
Art. 33 – As informações a serem divulgadas anualmente pelo Administrador do FGBP compreendem:
I – Demonstrações Financeiras e Contábeis exigidas pela legislação;
II – Parecer do Auditor Independente;
III – Relatório do representante dos Cotistas;
IV – Relatório de Administração.
Parágrafo único – As seguintes notas explicativas serão objeto de divulgação:
I – informação analítica da posição dos investimentos imobiliários, na data do encerramento do período, detalhando cada empreendimento, com endereço, metragem de área total e área construída, estágio em que se encontra, suas características, valor líquido aplicado e valor de mercado, bem como sua movimentação no período;
II – valor de mercado dos demais ativos;
III – informação sobre os gastos com a taxa de administração do FGBP e com consultores especializados.
Art. 34 – As informações a serem divulgadas serão publicadas em página na internet e em jornais escolhidos pelo Administrador do Fundo para este fim, e previamente comunicados aos cotistas, sendo que qualquer alteração deverá ser precedida de aviso.
Art. 35 – O relatório da Administração deverá conter no mínimo:
I – descrição dos negócios realizados no ano, especificamente em relação a cada um, os objetivos, os montantes dos investimentos feitos, as receitas auferidas, a origem dos recursos investidos, bem como a rentabilidade apurada no período;
II – programa de investimentos para o ano seguinte;
III – informações baseadas em premissas e fundamentos devidamente explicitados sobre:
a) conjuntura econômica do segmento do mercado financeiro, imobiliário e mercantil em que se concentrarem as operações do FGBP, relativos ao ano findo;
b) as perspectivas da Administração para o ano seguinte;
c) o valor de mercado dos bens e direitos integrantes do patrimônio do FGBP, incluindo o percentual médio de valorização ou desvalorização apurado no período com base em análises técnicas especialmente realizadas para esse fim, em observância dos critérios de orientação usualmente praticados para avaliação dos ativos financeiros, valores mobiliários, bens móveis e imóveis integrantes do patrimônio do FGBP, critérios estes que deverão estar devidamente indicados no relatório;
IV – relação das obrigações contraídas no período;
V – a rentabilidade nos últimos 04 (quatro) semestres-calendário;
VI – o valor patrimonial da cota, por ocasião dos balanços, nos últimos 04 (quatro) semestres-calendário; e
VII – a relação dos encargos debitados ao FGBP em cada um dos 02 (dois) últimos exercícios, especificando valor e percentual em relação ao patrimônio líquido médio semestral em cada exercício.
Art. 36 – A demonstrações financeiras e contábeis do FGBP serão levantadas observando os princípios contábeis geralmente aceitos e as regras estabelecidas pelo Banco Central do Brasil e pela Comissão de Valores Mobiliários, no que couber.

CAPÍTULO XI
DA DISSOLUÇÃO
Art. 37 – A dissolução do FGBP, deliberada pela Assembleia de Cotistas, ficará condicionada à prévia quitação da totalidade dos débitos garantidos ou liberação das garantias pelos credores.
Parágrafo único – Dissolvido o FGBP, o seu patrimônio será rateado entre os cotistas, com base na situação patrimonial à data da dissolução.

CAPÍTULO XII
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS
Art. 38 – Fica eleito o foro da cidade de Salvador, Capital do Estado da Bahia, com expressa renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para quaisquer ações nos processos judiciais relativos ao FGBP ou a questões decorrentes deste Regulamento.
Art. 39 – Este Regulamento entrará em vigor após sua aprovação pela Assembleia de Cotistas, devendo sua versão final e alterações posteriores, após registro no órgão cartorário competente, ser publicadas no Diário Oficial do Estado e divulgadas no sítio eletrônico mantido pelo Administrador do Fundo na internet.

REGISTRADO NO CARTÓRIO DO 2º REGISTRO DE TÍTULOS E DOCUMENTOS em 06/02/2015 sob nº 00411171 – Livro B-3 - Registro efetuado à margem do Registro Primitivo nº 00388771

ANEXO 10

Diretrizes para Contratação do Verificador Independente

1. DISPOSIÇÕES GERAIS

O VERIFICADOR INDEPENDENTE constitui-se em pessoa jurídica de direito privado que comprove total independência e imparcialidade face à CONCESSIONÁRIA e ao CONCEDENTE.

O VERIFICADOR INDEPENDENTE será selecionado pelo CONCEDENTE e contratado, sob o regime privado, pela CONCESSIONÁRIA, a quem competirá arcar, integralmente, com os respectivos custos da contratação.

A atuação do VERIFICADOR INDEPENDENTE terá início na fase de operação dos serviços concedidos e perdurará até o final do Contrato de Concessão.

Considera-se VERIFICADOR INDEPENDENTE a empresa responsável por auxiliar o CONCEDENTE na fiscalização do Contrato de Concessão durante todas as suas etapas.

O trabalho do VERIFICADOR INDEPENDENTE deve ser desenvolvido em parceria com o CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA, promovendo a integração das equipes e alinhamento em relação aos melhores práticas a serem adotados.

O VERIFICADOR INDEPENDENTE não substitui o Poder Público na função de fiscalização, ao qual é reservada a prerrogativa de exercer a atividade fiscalizadora por meio de auditorias, visitas técnicas ou de solicitações de quaisquer informações concernentes ao âmbito do CONTRATO DE CONCESSÃO que a Administração Pública julgar necessárias.

É importante ressaltar também que, se por um lado, o VERIFICADOR INDEPENDENTE auxilia a administração nas atividades de fiscalização, por outro, ajuda na imparcialidade da relação contratual, dando a segurança necessária ao parceiro privado por se tratar de avaliação de desempenho independente.

Portanto, a atuação do VERIFICADOR INDEPENDENTE representa um instrumento que contribui para o controle e garantia da consistência das informações repassadas pela CONCESSIONÁRIA, possibilitando a manutenção de serviços públicos de qualidade e assegurando o retorno financeiro adequado ao parceiro privado.

A contratação do VERIFICADOR INDEPENDENTE deverá observar as diretrizes indicadas no corpo deste Anexo e no Contrato de Concessão.

2. CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar, para prévia homologação do CONCEDENTE, no prazo de 120 (cento e vinte) dias antes do início da Operação do VLT, ao menos 3 (três) empresas que reúnam as condições mínimas de qualificação para atuar como VERIFICADOR INDEPENDENTE.

As empresas deverão atender aos seguintes requisitos:

a) Ter pelo menos 5 (cinco) anos de experiência no objeto;

b) Ter comprovadamente executado, através de atestados, serviços de características semelhantes aos descritos neste item, assim entendidos como atividades de:

   1) Fiscalização ou Verificação Independente de contratos de PPP / Concessão;
   2) Gerenciamento de Projetos;
   3) Avaliação de Indicadores de Desempenho;
   4) Fiscalização e Controle de Processos / Indicadores;
   5) Modelagem econômico-financeira de PPPs / Concessão no Brasil;
   6) Implementação de plataforma WEB para compartilhamento de informações;
   7) Análise de vulnerabilidade em ambientes de Tecnologia da Informação, sob o ponto de vista de segurança da informação.

c) Apresentar plano de trabalho demonstrando a metodologia a ser aplicada na condução dos trabalhos de acompanhamento das atividades da CONCESSIONÁRIA e seus contratados;

d) Não ser controladora, controlada ou coligada da CONCESSIONÁRIA ou de seus acionistas;

e) Não estar submetida a liquidação, intervenção ou Regime de Administração Especial Temporária - RAET, falência ou recuperação judicial; não encontrar-se em cumprimento de pena de suspensão temporária de participação em licitação ou impedimento de contratar com a Administração; não ter sido declarada inidônea para licitar ou contratar com a Administração Pública, bem como não ter sido condenada, por sentença transitada em julgado, a pena de interdição de direitos devido à prática de crimes ambientais, conforme disciplinado no art. 10 da Lei nº9.605, de 12.02.19 98;

f) Contar com equipe técnica de especialistas em Verificação Independente de contratos de PPPs e Concessões.

As propostas entregues pelas empresas pré-selecionadas serão avaliadas pelo CONCEDENTE. A avaliação e seleção da proposta dos participantes do processo será realizada observando cumulativamente aos seguintes critérios:

I. Atendimento aos parâmetros estabelecidos neste Anexo;
II. Preço compatível com o mercado e dentro dos limites estabelecidos pelo CONCEDENTE.
III. Experiência e qualificação compatível com o objeto do contrato. O CONCEDENTE poderá, a seu critério e a qualquer tempo:

a. Solicitar das participantes da seleção informações adicionais para ratificar ou complementar sua proposta; e
b. Excluir da seleção empresas que possivelmente tenham interesses conflituosos com a prestação dos serviços, de modo a comprometer sua independência e imparcialidade.

O CONCEDENTE se manifestará, no prazo máximo de 10 (dez) dias corridos, acerca da seleção da empresa , cabendo à CONCESSIONÁRIA formalizar, no prazo máximo de 90 (noventa) dias antes do início da operação do VLT a contratação da empresa selecionada pelo CONCEDENTE, para atuar como VERIFICADOR INDEPENDENTE.

Observados os requisitos e impedimentos referidos previstos neste Anexo, a equipe do VERIFICADOR INDEPENDENTE deverá contar com especialistas de nível superior em todas as áreas de conhecimento relevantes para o desempenho das atribuições elencadas neste Anexo, devendo ainda ter à disposição e mobilizar, se necessário, especialistas de renome para apresentação de parecer relativo a questões surgidas durante a execução do contrato que exijam esse tipo de análise.

Caso a CONCESSIONÁRIA não contrate o VERIFICADOR INDEPENDENTE selecionado pelo CONCEDENTE ou não atenda aos prazos estabelecidos para tanto, a mesma estará sujeita às penalidades previstas no Contrato de Concessão.

O CONTRATO a ser celebrado entre a CONCESSIONÁRIA e o VERIFICADOR INDEPENDENTE não poderá exceder o prazo de vigência de cinco anos e, sempre que houver disponibilidade no mercado, deverá ser promovida a rotatividade entre a empresa e os profissionais a serem contratados.

Em até 6 (seis) meses antes do advento da rescisão do contrato celebrado com o VERIFICADOR INDEPENDENTE, a CONCESSIONÁRIA deverá iniciar procedimento de

seleção de novo verificador, mediante submissão das empresas selecionadas ao CONCEDENTE.

Quando da contratação do VERIFICADOR INDEPENDENTE, a CONCESSIONÁRIA fará constar no contrato a obrigação do VERIFICADOR INDEPENDENTE atender integralmente ao disposto no Contrato de Concessão.

3. NÃO PODERÃO PARTICIPAR DA SELEÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

Não poderão ser contratadas como VERIFICADOR INDEPENDENTE as seguintes pessoas jurídicas:

I. Impedidas ou suspensas de contratar com a Administração Pública;

II. Cujos sócios tenham participação direta ou indireta na administração ou no quadro societário da CONCESSIONÁRIA;

III. Que prestem serviço de auditoria independente para a CONCESSIONÁRIA;

IV. Que possuam contrato vigente com a CONCESSIONÁRIA, ainda que com objeto diverso; e

V. Que, de alguma forma, possam ter sua independência e imparcialidade comprometidas.

4. ATRIBUIÇOES DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

A fiscalização do cumprimento das obrigações da CONCESSIONÁRIA durante a fase de operação será realizada pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE, a quem caberá, entre outras obrigações a serem definidas pelo CONCEDENTE quando da contratação, as seguintes atividades:

i. Definir Matriz de responsabilidades do VERIFICADOR INDEPENDENTE, CONCEDENTE e CONCESSIONÁRIA elaborada com base nas obrigações contidas no CONTRATO DE CONCESSÃO;

ii. Definir os processos que irão sustentar a realização de todas as atividades do VERIFICADOR INDEPENDENTE;

iii. Definir as fontes dos dados que irão compor os indicadores de desempenho da Concessão;

iv. Realizar a avaliação de desempenho e o cálculo da variação da Contrapre

v. Avaliar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato e revisar o fluxo de caixa marginal, quando solicitado pelo Poder Concedente;

vi. Realizar o cálculo dos reajustes de valores previstos no Contrato;

vii. Realizar a pesquisa de satisfação dos usuários para aferição do indicador de desempenho;

viii. Verificar custos/despesas e receitas;

ix. Apurar o valor das receitas extraordinárias a serem repassadas ao CONCEDENTE;

x. Apurar a demanda de passageiros para fins de compartilhamento com o CONCEDENTE;

xi. Controlar os bens reversíveis;

xii. Analisar os Sistemas de Comercialização, de Bilhetagem e de Liquidação implantados pela Concessionária;

xiii. Avaliar periodicamente os registros das informações geradas pela CONCESSIONÁRIA relativas à comercialização, bilhetagem, custódia, liquidação, distribuição e *clearing*;

xiv. Avaliar o déficit ou superávit do SISTEMA DE LIQUIDAÇÃO, calculado pela Concessionária;

xv. Monitorar os resultados da execução da concessão e validar os dados obtidos; a atividade de monitoramento deverá produzir ativo substancial para a melhoria dos processos de aferição;

xvi. Disponibilizar sistema web, contendo o resultado dos indicadores de desempenho, para acesso remoto do VERIFICADOR INDEPENDENTE, CONCEDENTE e CONCESSIONÁRIA, com interface amigável e customizada;

xvii. Analisar o Sistema Informatizado de Apuração de Desempenho (SIAD) (implantado pela Concessionária) para a determinação dos Indicadores de Desempenho que irão compor a Nota Final de Desempenho Anual (ND);

xviii. Validar todos os dados técnicos e econômico-financeiros dos pedidos de revisão ordinária e extraordinária;

xix. Analisar o cenário que originou a reivindicação frente aos termos contratuais que se aplicam ao pleito, gerando, ao final, um parecer técnico;

xx. Recomendar os parâmetros para a recomposição econômico-financeira do contrato, ou para ajuste no valor da contraprestação, consolidando os resultados de suas analises em relatório técnico-financeiro;

xxi. Avaliar o Plano Energético elaborado pela Concessionária quanto à eficiência

energética e apurar o seu cumprimento, recomendando ajustes e melhorias que se fizerem necessárias;

xxii. Outras atribuições previstas no Contrato de Concessão.

As determinações que vierem a ser emitidas no âmbito das fiscalizações previstas serão imediatamente aplicáveis e vincularão a CONCESSIONÁRIA, sem prejuízo do recurso eventualmente cabível.

A CONCESSIONÁRIA garantirá ao CONCEDENTE e ao VERIFICADOR INDEPENDENTE acesso irrestrito, ininterrupto e online aos sistemas de acompanhamento e monitoramento dos SERVIÇOS.

5. CONTRATO COM O VERIFICADOR INDEPENDENTE

A CONCESSIONÁRIA deverá, na forma estabelecida no Contrato de Concessão, elaborar e submeter à aprovação do CONCEDENTE, Termo de Referência para a contratação e Minuta de Contrato a ser celebrado com o VERIFICADOR INDEPENDENTE, observadas as disposições específicas contidas no Contrato de Concessão.

A Minuta de Contrato deverá conter, pelos menos, as seguintes disposições:

I. Objeto do Contrato de Concessão;
II. Objeto da contratação em questão;
III. A descrição detalhada das atividades a serem desenvolvidas pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE;
IV. Os relatórios a serem entregues e os respectivos prazos;
V. Duração do contrato limitada há cinco anos;
VI. Condições de sigilo e de propriedade das informações;
VII. Relacionamento com o contratante e com o CONCEDENTE.

A Minuta de Contrato deverá prever que o VERIFICADOR INDEPENDENTE atuará com independência e imparcialidade. A avaliação dos serviços prestados pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE por parte da Contratante se restringirá a observância dos seus aspectos formais, tais como, apresentação em formato adequado, no prazo avençado, subscrito por pessoa competente, dentre outros. Eventuais discordâncias quanto ao conteúdo produzido pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE serão dirimidas no âmbito do Contrato de Concessão, mediante arbitragem ou peritagem, se for o caso, não ensejando a aplicação de qualquer penalidade contratual, nem tão pouco o desqualificará à continuidade da prestação dos serviços.

A formalização do contrato entre a CONCESSIONÁRIA e o VERIFICADOR INDEPENDENTE e de eventuais aditivos dependerá da aprovação prévia do CONCEDENTE.

6. RELAÇÃO COM AS PARTES

A fim de conferir independência técnica das análises e conteúdos produzidos pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE:

I. Todos os documentos, relatórios, manuais, análises e estudos produzidos pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE, ainda que em versões preliminares, deverão ser produzidos em duas vias e entregues, concomitantemente, à CONCESSIONÁRIA e ao CONCEDENTE.

II. Para aqueles serviços em que o VERIFICADOR INDEPENDENTE atuará mediante demanda, tanto a CONCESSIONÁRIA, quanto o CONCEDENTE poderão requerer formalmente sua prestação, devendo o VERIFICADOR INDEPENDENTE cientificar a outra parte de imediato.

III. O VERIFICADOR INDEPENDENTE goza de total independência técnica para realização dos serviços ora contratados, sendo que eventuais discordâncias quanto ao conteúdo do seu trabalho não ensejará a aplicação de quaisquer penalidades, atrasos ou descontos sobre sua remuneração.

IV. Eventuais discordâncias em relação ao conteúdo dos produtos conferidos pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE, quer sejam por parte da CONCESSIONÁRIA, quer pelo CONCEDENTE, serão dirimidas mediante peritagem técnica ou arbitragem, se for o caso, no âmbito do Contrato de Concessão, observadas as disposições lá insertas.

7. PRODUTOS DO VERIFICADOR INDEPENDENTE

O VERIFICADOR INDENDENTE deverá apresentar plano de trabalho demonstrando a metodologia a ser aplicada na condução dos trabalhos de acompanhamento das atividades da CONCESSIONÁRIA e seus contratados. O VERIFICADOR INDEPENDENTE deverá apresentar relatório detalhado com os resultados dos trabalhos realizados. Este relatório deverá, sempre que couber, conterá as seguintes informações:

I. Confrontação dos resultados apurados com aqueles produzidos pela CONCESSIONÁRIA e apontamento de possíveis causas para as divergências;

II. Fontes das informações e dados utilizados no relatório;

III. Memórias de cálculo;

IV. Indicação de procedimentos para melhorar o acompanhamento e a fiscalização do Contrato de Concessão;

V. Indicação de falhas porventura cometidas pelo CONCESSIONÁRIO;

VI. Nome da empresa e equipe técnica responsável pela confecção do relatório; e

VII. Outras informações que entender relevantes.

Além do cronograma e relatório detalhado com os resultados dos trabalhos realizados, o VERIFICADOR INDEPENDENTE deverá apresentar minimamente os seguintes produtos:

I. Matriz de responsabilidades do VERIFICADOR INDEPENDENTE, CONCEDENTE e CONCESSIONÁRIA elaborada com base nas obrigações contidas no CONTRATO DE CONCESSÃO;

II. Relatório contendo o desenho de todos os processos necessários para a Verificação Independente;

III. Relatório de identificação das fontes das informações que serão utilizadas para cálculo dos relatórios de desempenho;

IV. Relatórios de avaliação de desempenho e de cálculo da Contraprestação Mensal Efetiva;

V. Pareceres de análise do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato e de revisão do fluxo de caixa marginal, quando solicitado pelo Poder Concedente;

VI. Cálculos dos reajustes de valores previstos no Contrato;

VII. Relatórios de resultado da pesquisa de satisfação dos usuários;

VIII. Análises de apuração de custos/despesas e receitas;

IX. Relatórios de apuração das receitas extraordinária e parecer de aplicação do mecanismo de compartilhamento de ganhos;

X. Relatórios de apuração da demanda de passageiros e parecer para aplicação do mecanismo de compartilhamento de riscos;

XI. Relatórios gerenciais de acompanhamento dos bens reversíveis e bens vinculados;

XII. Análises de apuração dos Sistemas de Comercialização, de Bilhetagem e de Liquidação implantados pela Concessionária;

XIII. Análises periódicas dos registros das informações geradas pela CONCESSIONÁRIA relativas à comercialização, bilhetagem, custódia, liquidação, distribuição e clearing;

XIV. Análises do déficit ou superávit do SISTEMA DE LIQUIDAÇÃO, calculado pela Concessionária;

XV. Relatórios de monitoramento de resultados da execução da concessão e validação dos dados obtidos e recomendações de melhoria dos processos de aferição

XVI. Sistema web disponível para o VERIFICADOR INDEPENDENTE, CONCEDENTE e CONCESSIONÁRIA, contemplando os resultados dos indicadores de desempenho;

XVII. Relatório de análise do Sistema Informatizado de Apuração de Desempenho (SIAD) – implantado pela CONCESSIONÁRIA – e determinação dos Indicadores de Desempenho componentes da Nota Final de Desempenho Anual (ND);

XVIII. Relatórios de validação dos dados técnicos e econômico-financeiros dos pedidos de revisão ordinária e extraordinária;

XIX. Pareceres técnicos referentes aos pedidos de pleito e os cenários que originaram a sua reivindicação;

XX. Relatórios técnico-financeiros contendo a recomendação de parâmetros para recomposição econômico-financeira do contrato ou para ajuste no valor da contraprestação;

XXI. Relatório com a avaliação do Plano Energético elaborado pela Concessionária quanto à eficiência energética;

XXII. Outros pareceres e relatórios de apuração, conforme necessidades previstas no Contrato de Concessão.

O VERIFICADOR INDEPENDENTE apresentará ao CONCEDENTE relatório mensal do andamento dos trabalhos de operação, devendo também, a qualquer tempo, fazer comunicações ou relatórios extraordinários referentes a quaisquer eventos relevantes.

O VERIFICADOR INDEPENDENTE deverá realizar reuniões periódicas de acompanhamento e controle com o CONCEDENTE, registrando em ata as providências a serem adotadas no sentido de se assegurar o cumprimento das exigências e prazos do Contrato de Concessão, devendo o CONCESSIONÁRIO ser informado da agenda prevista para tais reuniões e receber cópia de suas atas.

ANEXO 11 – RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO - 31/05/2017

Em atendimento ao disposto no item 5.1 do Edital 01/2017, a Comissão Especial de Licitação, constituída pelo Sr. Secretário de Desenvolvimento Urbano, através da Portaria nº 78 de 26 de abril de 2017, publicada no Diário Oficial do Estado em 27 de abril de 2017, disponibiliza as manifestações de esclarecimento e suas respectivas respostas, sem a identificação do interessado. As manifestações de esclarecimentos, bem como as respectivas respostas, são partes integrantes do Edital, conforme previsto em seu item 5.5.

SEDUR/VLTS/01.2017-01

Verificamos que o arquivo com a Matriz de Risco foi excluído do site. Solicitamos informar:

a. o arquivo irá sofrer alguma alteração?

b. quando estará disponível a versão revisada?

Resposta: Este arquivo foi publicado erroneamente no primeiro dia e não deve ser levado em consideração. A análise dos riscos envolvidos deverá se basear apenas no edital e seus anexos, que foram disponibilizados em CD e estão disponíveis no site.

SEDUR/VLTS/01.2017-02

Solicitamos informar contato do representante legal da empresa INDICOPLC para que possamos aprofundar questões relativas ao contrato de investimento do referido Edital.

Resposta: Representes da Índico no Brasil: Marcelo Smarrito. Phones no Brasil + 55 (21) 99444.8686 ou 55 (21) 4042.7450 Email: marcelosmarrito@indicoplc.co.uk.

Escritório de Barcelona: Señora Georgina: georgina@indicoplc.co.uk. Calle Alcalde Barnils, 64-68 Bloque A 3º4ª, Sant Cugat del Vallés, 08174 Barcelona (España), Phone: +34 935 122 080.

Entretanto, a INDICO PLC não representa o Estado da Bahia para os fins desta licitação.

SEDUR/VLTS/01.2017-03

De acordo com esta cláusula, "*caberá ao CONCEDENTE a aquisição das cotas de energia elétrica necessárias à execução do contrato*". Entendemos que todos os custos com energia elétrica do empreendimento, tanto na fase de implantação, quanto no período de operação será de responsabilidade do poder concedente. Está correto?

Resposta: O entendimento não está correto. Os custos com energia elétrica somente serão de responsabilidade do poder concedente na fase de operação do sistema.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO - 20/06/2017

SEDUR/VLTS/01.2017-04

"A Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia – SEDUR divulgou vários documentos no seu sítio eletrônico sobre a licitação da concessão patrocinada do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT do Subúrbio, disponibilizou visitação ao local de implantação até dia 28 de junho de 2017 e convidou os interessados para uma reunião pública, a realizar-se no dia 08 de junho de 2017, às 09 h.

Considerando que se trata de um projeto de grande porte e complexidade, a realização da visita técnica e a participação na reunião agendada para dia 08 de junho serão de muita importância para o esclarecimento de dúvidas sobre o material disponibilizado pela SEDUR a respeito do objeto.

Diante disso, solicita-se o adiamento da data de entrega das propostas, agendada para dia 30 de junho de 2017 às 14h em pelo menos mais 30 (trinta) dias para permitir um estudo mais detalhado sobre o empreendimento, com vistas ao cálculo do menor valor de Contraprestação Anual de Operação a ser pago pela Administração Pública." (sic)

RESPOSTA: Conforme Comunicado Relevante n.º 3 de Aviso de Adiamento, publicado no sítio eletrônico da SEDUR no dia 19 de junho de 2017, a data de recebimento dos envelopes referentes ao Edital de Concessão nº 01/2017 foi adiada para o dia 28 de agosto de 2017, das 12h às 14h.

SEDUR/VLTS/01.2017-05

"Fazemos referência ao Edital n°. 1/2017, publicado no início de maio de 2017 pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia – SEDUR para realizar a licitação da concessão patrocinada do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT do Subúrbio.

Considerando que se trata de um projeto de porte, de relativa complexidade, que envolve a participação de fornecedores internacionais e comtempla a possibilidade de financiamentos internacionais, solicitamos uma prorrogação de prazo para a entrega das propostas, prevista no Edital para 30 de junho de 2017, em pelo menos mais 60 (sessenta) dias, afim de permitir estudos mais detalhados e a apresentação de proposta com o menor valor de Contraprestação Anual de Operação." (sic)

RESPOSTA: Conforme Comunicado Relevante n.º 3 de Aviso de Adiamento, publicado no sítio eletrônico da SEDUR no dia 19 de junho de 2017, a data de recebimento dos

envelopes referentes ao Edital de Concessão nº 01/2017 foi adiada para o dia 28 de agosto de 2017, das 12h às 14h.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO - 28/07/2017

SEDUR/VLTS/01.2017-06

Relativo ao recebimento da documentação das concorrentes e os documentos relativos: à GARANTIA DA PROPOSTA, à PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA, e aos DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO deverão ser entregues em 3 (três) volumes separados, lacrados e rubricados, dia 30 de junho de 2017, na BM&FBOVESPA, quanto aos dizeres que constaram desses volumes, a quem se refere o RESPONSÁVEL PELA LICITAÇÃO? Solicitamos seja informado.

RESPOSTA: Refere-se ao representante da concorrente responsável pela formulação dos documentos a serem apresentados pelo representante credenciado.

SEDUR/VLTS/01.2017-07

O valor do contrato é determinado como valor nominal descontado ou soma dos valores nominais ao longo da concessão? Se for descontado, o esclarecimento é solicitado em relação à taxa que deve ser considerada para tal finalidade.

RESPOSTA: O valor do Contrato é o valor nominal total estimado de pagamentos a serem realizados pelo Poder Concedente a título de Contraprestação Anual Máxima durante todo o prazo da Concessão, conforme descrito na Subcláusula 24.1 da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-08

O esclarecimento é solicitado no que diz respeito ao cronograma estabelecido para o quadro operacional 1 e o quadro operacional 2 e sobre seu escopo. Neste sentido, surgem dúvidas em relação ao seguinte aspecto com base no Contrato e sobre o qual, embora para o desenvolvimento do quadro operacional 1 (que faz referência a um trecho agregado de 4,6 km) são dados 19 meses, para o desenvolvimento do quadro operacional 2 (que inclui 13,9 km) são dados 6 meses (total de 25 meses). É possível começar o quadro 2 sem terminar o quadro 1? O número total de meses foi bem interpretado?

RESPOSTA: O Quadro apresentado no subitem 1.2 do Edital se refere aos prazos para o cumprimento dos MARCOS OPERACIONAIS 1 e 2 e deverão ser atendidos. A implantação das obras poderá ser concomitante em cada trecho do empreendimento, desde que atenda aos prazos para início da operação constante do quadro.

SEDUR/VLTS/01.2017-09

Solicita-se o adiamento de 180 dias da data estabelecida para entrega das propostas para que se possa apresentar uma oferta que nos permita gerenciar adequadamente todos os riscos, atividades a serem realizadas e estudos associados ao projeto. Nesse caso, solicitamos seja atendido nosso pedido.

RESPOSTA: A entrega das propostas foi postergada em mais 60 (sessenta) dias. Conforme Comunicado Relevante n.º 3 de Aviso de Adiamento, publicado no sítio eletrônico da SEDUR (www.sedur.ba.gov.br) no dia 19 de junho de 2017, a data de recebimento dos envelopes referentes ao Edital de Concessão nº 01/2017 foi adiada para o dia 28 de agosto de 2017, das 12h às 14h.

SEDUR/VLTS/01.2017-10

Solicita-se estabelecer um limite máximo de penalidades ao projeto.

RESPOSTA: As Subcláusulas 34.1.2, 34.1.3, 34.11 e 34.13 estabelecem os limites às penalidades aplicáveis no âmbito do Contrato de Concessão.

SEDUR/VLTS/01.2017-11

Solicita-se o esclarecimento do funcionamento e as responsabilidades da Fase 1 com relação à Fase 2, Fase 3 e Fase 4 e se, estas três últimas podem supor penalizações sobre os direitos da Fase 1 ou, pelo contrário, são fases independentes e as penalizações de cada uma não afetam os direitos das outras. Pedimos seja esclarecido.

RESPOSTA: O objeto da concessão contempla as FASES 1, 2, 3 e 4, com todas as obrigações disciplinadas na minuta do Edital.

SEDUR/VLTS/01.2017-12

Não há nenhuma menção dentro da seção sobre o direito ao reequilíbrio na Fase 4 que, no entanto, sim se reconhecem nos critérios relacionadas com as Fase 2 e 3. Nesse caso, solicitamos que seja esclarecimento a respeito.

RESPOSTA: Os custos para implantação da FASE 4 estão previstos no orçamento de referência, não implicando revisão ordinária ou extraordinária do Contrato de Concessão.

SEDUR/VLTS/01.2017-13

O prazo de 60 dias após a assinatura do contrato para encerrar o financiamento é considerado pouco provável. Solicita-se modificar o conteúdo de forma que seja estabelecido um período razoável de 9 meses prorrogáveis ou deixado em aberto de forma que seja submetido aos melhores esforços por parte da Concessionária.

RESPOSTA: Sugestão não acatada.

SEDUR/VLTS/01.2017-14

Solicita-se limitar a responsabilidade por não do Projeto Financeiro por motivos atribuídos à Concessionária, uma vez que essa fará todos os esforços possíveis para que este se concretize.

RESPOSTA: Sugestão não acatada.

SEDUR/VLTS/01.2017-15

Favor esclarecer, em caso de extinção do Contrato, que trata a cláusula, quais são as obrigações da Concessionária e os direitos do Poder Concedente.

RESPOSTA: As obrigações da concessionária estão previstas na Subcláusula 6.4 e a disciplina da indenização nas hipóteses de extinção antecipada estão definidas na Subcláusula 7.5.1, todas da minuta do Contrato, todas da minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-16

O prazo de 15 dias após a assinatura do contrato para completar a garantia de execução e contratar os seguros é considerado pouco viável. Solicita-se modificar o conteúdo do mesmo de forma que seja estabelecido um período razoável de 2 meses prorrogáveis ou deixado em aberto de forma que seja submetido aos melhores esforços por parte da Concessionária.

RESPOSTA: O prazo citado na Subcláusula 6.7 da Minuta do Contrato é de quinze dias contados a partir da apresentação do Projeto Financeiro e não da assinatura do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-17

Solicita-se a definição dos itens que serão considerados para fins de indenização à Concessionária em caso de rescisão antecipada e se solicita ainda cobertura em relação

ao financiamento vivo pendente de devolução e possíveis penalidades resultantes da aplicação à Concessionária.

RESPOSTA: A redação da cláusula é clara em relação aos itens considerados para fins de indenização em caso de extinção antecipada.

SEDUR/VLTS/01.2017-18

Solicita-se transferir o risco de desapropriação para as obrigações do Poder Concedente que tem maior capacidade de gerenciar este tipo de risco.

RESPOSTA: A Cláusula 9 estipula, de modo claro e objetivo, as responsabilidades de cada parte contratante em relação às desapropriações.

SEDUR/VLTS/01.2017-19

Solicita-se não limitar a estrutura de financiamento da Concessionária. Entende-se que a cláusula aqui considerada não supõe uma maior garantia para a viabilidade ou projeto, mas limita-se a recuperação e rentabilidade dos acionistas e sua capacidade para otimizar o projeto desde o ponto de vista financeiro.

RESPOSTA: O Edital e seus anexos não estabelecem qualquer limite à estrutura de financiamento da Concessionária, salvo a vedação descrita no caput da Subcláusula 11.9 da Minuta do Contrato que dispõe sobre a transferência de recursos aos acionistas, a qual será mantida.

SEDUR/VLTS/01.2017-20

Solicita-se o esclarecimento sobre o critério que será levado em conta para avaliar os ganhos financeiros uma vez que uma melhora em uma variável não necessariamente supõe uma melhora no financiamento em nível global.

RESPOSTA: No plano de negócio apresentado pela Concessionária, será apurada uma TIR Real Alavancada ou do Acionista, conforme Anexo V Volume II – Plano de Negócios Quadros Financeiros, planilha B. FLUXO DE CAIXA. Esta TIR Real do Acionista será utilizada para medir o ganho financeiro da redução do risco de crédito que necessariamente implicará na redução da Contraprestação Máxima.

SEDUR/VLTS/01.2017-21

Solicita-se eliminar a revisão ou a condição de contraprestação anual máxima para o risco de crédito.

RESPOSTA: Sugestão não acatada.

SEDUR/VLTS/01.2017-22

É nosso entendimento que o valor de contraprestração anual de operação ofertado será em R$ com data-base janeiro de 2017?

RESPOSTA: O entendimento está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-23

As contraprestações públicas pagas pelo Poder Concedente devem ser entendidas como sujeitas ao ICMS ou não? Consequentemente, as considerações de máximos e de valores associados a estas contraprestações, contemplam o ICMS ou não?

RESPOSTA: Não. Sobre as contraprestações públicas não incide ICMS.

SEDUR/VLTS/01.2017-24

Solicita-se a confirmação dos 40 meses a contar desde a assinatura do contrato para receber a contraprestação efetiva. Se considerarmos o total de meses de desenvolvimento como 25 e os meses transcorridos para estabelecer o impacto do desempenho (12) é de nosso entendimento que a mesma deveria ser efetiva desde o mês 37. Solicita-se confimar que a hipótese deveria ser tomada em conta e solicitamos esclacimento quanto ao mesmo.

RESPOSTA: O recebimento de receita de Contraprestação pela Concessionária se dará de acordo com o Anexo 7 – Cronograma de Pagamento da Contraprestação. A Contraprestação Proporcional terá início no 19º mês de Contrato, enquanto a Contraprestação Mensal de Investimento terá início no 40º mês de Contrato. No entanto, só haverá incidência de desconto pelo cumprimento de indicadores de desempenho na Contraprestação Mensal de Operação a partir do 37º mês do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-25

Solicita-se o esclarecimento sobre o que aconteceria no caso em que a concessionária não chegasse a obter no ano seguinte conforme a cláusula um desempenho "Plenamente Satisfatório".

RESPOSTA: Serão aplicadas as sanções previstas no Contrato de Concessão.

SEDUR/VLTS/01.2017-26

Entende-se do texto que a primera atualização deverá ser realizada em janeiro de 2018. Está correto nosso entendimento?

RESPOSTA: A disciplina do primeiro reajuste da Contraprestação Anual Máxima está prevista na Subcláusula 25.8.2 da minuta de Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-27

Solicita-se eliminar ou limitar os riscos de impactos correspondentes à inflação por ser uma variável que não se encontra dentro da gestão de risco possível da Concessionária.

RESPOSTA: Sugestão não acatada.

SEDUR/VLTS/01.2017-28

Solicita-se eliminar ou limitar os riscos de impactos correspondentes ao tipo de câmbio por ser uma variável que não se encontra dentro da gestão de risco possível da Concessionária.

RESPOSTA: O risco cambial da Concessão será assumido pelo Concedente nos termos do disposto da Cláusula 26.3.5 da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-29

Solicita-se incorporar como risco assumido pelo Poder Concedente o risco de desapropriação.

RESPOSTA: A Cláusula 9ª disciplina integralmente o tema das desapropriações, inclusive quanto aos riscos assumidos por cada parte.

SEDUR/VLTS/01.2017-30

Solicita-se a capacidade de reequilíbrio econômico-financeiro a cada ano e não limitado a um prazo a cada 7 anos desde a assinatura do contrato.

RESPOSTA: A Subcláusula dispõe sobre a revisão ordinária dos parâmetros e resultados da concessão, de modo a adequar referidos parâmetros à realidade evidenciada ao longo da sua execução. Não se confunde, portanto, com o "reequilíbrio econômico-financeiro", que, quando cabível, será realizado nos termos da Subcláusula 27.2 da minuta de Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-31

Solicita-se o esclarecimento e descrição dos itens considerados para efeitos de medir a taxa interna de retorno real e do fluxo de caixa previsto no plano de negócio.

RESPOSTA: Os itens considerados são aqueles minimamente estabelecidos no Anexo V do Edital, observada a TIR real alavancada expressa no Plano de Negócio. A taxa interna de retorno real assumida pelos estudos de viabilidade do projeto foi a taxa alavancada ou do acionista, àquela que considera o PROJETO FINANCEIRO. O Anexo V Volume I - Diretrizes do Plano de Negócio e Anexo V Volume II – Plano de Negócios, Quadros Financeiros detalham todos os itens considerados no Plano de Negócio para medir a taxa interna de retorno real alavancada, a qual será utilizada para este reequilíbrio.

SEDUR/VLTS/01.2017-32

O Contrato inclui "Estudo de viabilidade de novos trechos":

(1) Integração VLT com SMSL (FASE 2): 12 meses de assinatura de Contrato
(2) Estudo de VLT Metropolitano+Integração com VLT (FASE 3): 18 MESES de assinatura de Contrato
(3) Projeto Básico de Obra Social (Anexo 4): 12 meses de assinatura de Contrato
(4) Execução de Obras Sociais no Centro de Salvador (FASE 4) >48MR$

1. *Maiores informações são necessárias sobre os novos trechos.*
2. *Confirmar se o item relacionado à FASE 4 > 48MR$ está incluído dentro do orçamento de licitação.*
3. *Confirmar se os trabalhos da FASE 4 serão realizados em qualquer caso ou ficarão pendentes de posterior decisão do Poder Concedente em função dos orçamentos apresentados pela Concessionária.*
4. *Confirmar se é possível modificar o contrato com a implantação de novos trechos.*
5. *Em caso de não cumprimento dos prazos por razões alheias à concessionária, confirmar se existe penalização. Se houver penalização, favor confirmar quais seriam essas penalizações.*

RESPOSTA:

1. **Para os novos trechos, FASE 2 e FASE 3, os documentos exigidos deverão estar em conformidade com o item 1.3.3 do Edital, de forma que as informações solicitadas deverão ser fornecidas pela Concessionária, sendo, portanto, objeto da presente licitação.**
2. **Sim.**
3. **Serão realizados conforme previsto no Edital, mediante aprovação do Poder Concedente.**
4. **Sim, respeitadas as disposições legais, mediante Termo Aditivo.**

5. **A avaliação dos atrasos será feita de acordo com a apuração de responsabilidades e com a análise da alocação dos riscos do contrato. Na hipótese de conclusão sobre a responsabilidade da Concessionária pela ocorrência do atraso, será ela responsabilizada, conforme as prescrições estabelecidas na minuta do Contrato (Capítulo V – Sanções, Cláusula 34ª).**

SEDUR/VLTS/01.2017-33

Favor confirmar onde se diz "nos termos das subcláusulas 4.5.1 e 4.5.2" deveria dizer "nos termos das subcláusulas 4.6.1 e 4.6.2".

RESPOSTA: O entendimento está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-34

Afirma-se que a CONCESSIONÁRIA é responsável pela elaboração de um PLANO ENÉRGETICO inicial para a contratação por parte do PODER CONCEDENTE das cotas de energia elétrica necessárias para a execução do contrato. Do mesmo modo, a CONCESSIONÁRIA deve apresentar um PLANO ENÉRGETICO revisado anualmente. A Minuta do Contrato não coleta nenhuma providência relativa ao tratamento de potenciais desvios entre o PLANO ENÉRGETICO e os consumos reais. Favor confirmar que não existem penalizações associadas a desvios entre as previsões realizadas no PLANO ENÉRGETICO e os consumos reais de cada ano.

RESPOSTA: Os desvios do plano energético serão tratados conforme o disposto na Subcláusula 26.3.3 da Minuta de Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-35

Afirma-se que o Poder Concedente será responsável pelos custos de energia durante o contrato. Não há nenhuma indicação se os custos dos trabalhos de infraestrutura necessários para fornecer energia para as subestações de tração desde as instalações da empresa de eletricidade também serão de responsabilidade do Poder Concedente. Poderia confirmar de quem é a responsabilidade?

RESPOSTA: A ligação energética desde o ponto de fornecimento até os pontos de consumo integram o planejamento e a implantação do VLT. Portanto, são de responsabilidade da Concessionária, conforme o disposto na Subcláusula 18.5 e na Subcláusula 26.1.2.3.

SEDUR/VLTS/01.2017-36

Cláusula 18.5 Afirma-se que o Poder Concedente será responsável pelos custos de energia durante o contrato. Idem ao ponto anterior para as acometidas en BT às estações. Poderia confirmar de quem é a responsabilidade tanto se for executada desde uma linha de companhia ou desde uma das subestações?

RESPOSTA: Vide esclarecimento ao questionamento SEDUR/VLTS/01.2017-35.

SEDUR/VLTS/01.2017-37

Afirma-se que o Poder Concedente será responsável pelos custos de energia durante o contrato. Também está incluído nestes custos a energia consumida em operações de Manutenção, Oficinas e pátios?

RESPOSTA: Sim. O Poder Concedente assumirá o custo de energia relacionado à operação dos centros de consumo instalados pela Concessionária para a execução do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-38

Afirma-se que a concessionária entregará o Plano de Energia 150 dias do Quadro Operacional 1. Entendemos que o custo da energia elétrica durante esta fase também será de responsabilidade do Poder Concedente. É correto nosso entendimento?

RESPOSTA: O custo de energia será assumido pelo Poder Concedente apenas a partir da operação do Marco Operacional 1. Não abrange, contudo, nenhum custo referente à etapa de implantação.

SEDUR/VLTS/01.2017-39

Quer dizer que com esta cláusula uma possível falta de energia alheia ao Concessionário pode incorrer em penalizações devido a sua influência nos índices de disponibilidade? Favor confirmar. Ainda, menciona-se que "cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, em virtude de danos econômicos decorrentes". Favor confirmar se este equilíbrio econômico – financeiro seria produzido unicamente segundo a Cláusula 27, e em particular o ponto 27.1.1, ou seja, exclusivamente a cada 7 anos. Se assim for, este ponto não é aceitável pela Concessionária. Solicitamos esclarecer.

RESPOSTA: Não, as penalidades e os indicadores de qualidade serão suspensos em caso de interrupção e/ou intermitência no fornecimento de energia para cuja ocorrência a Concessionária não tenha concorrido. O segundo entendimento é incorreto, não há vinculação do reequilíbrio ao período de revisão ordinária do contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-40

No Anexo 04 é especificado 90 dias para a entrega de projetos de implantação e no Anexo 05 são especificados 4 meses para os projetos de execução. Por favor, confirmar o prazo correto.

RESPOSTA: Ambos estão corretos. A entrega dos anteprojetos de implantação deverá ocorrer em até 90 dias, contados da data de assinatura do contrato, conforme definido pela Subcláusula 14.5 da Minuta do Contrato. Para o cumprimento do Marco Operacional 1, foi considerado no cronograma referencial elaborado pelo Concedente o decurso de 4 (quatro) meses para execução de serviços pré-implantação, tal como consignado no Anexo 05.

SEDUR/VLTS/01.2017-41

- *Cronograma: 30 dias de assinatura de Contrato*
- *Projetos básicos: 90 dias de assinatura de Contrato*
- *Projetos Construtivos: 60 dias antes do início de implantação*

A apresentação, no capítulo de Implantação e Operação VLT, faz referência a um prazo de entrega dos Projetos Construtivos de 60 dias após a aprovação do Projeto Básico.

1. *Confirmação da data estimada para o início dos trabalhos de implantação, uma vez estimada a partir do 7 mês desde a assinatura do contrato.*
2. *Confirmar penalização por atrasos.*

RESPOSTA:

1. O início dos trabalhos será estipulado pela Concessionária, em seu cronograma de implantação. É sua responsabilidade contabilizar neste último os prazos de entrega do anteprojeto de implantação e dos respectivos projetos executivos.

2. Os atrasos na entrega dos projetos que sejam imputáveis à Concessionária ensejarão a responsabilização desta última, conforme previsto pela Subcláusula 14.7.5 da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-42

Confirmar se a Concessionária é responsável pela negociação nos termos de integração tarifária entre o futuro VLT, STCO e SMSL. Em caso de conflito ou atraso por falta de acordo sobre os termos de integração tarifária com outros operadores, confirmar se a Concessionária será penalizada e nesse caso de que modo.

RESPOSTA: A Concessionária será responsável pelas negociações com outros operadores, devendo envidar esforços para viabilizar a integração entre os modais, contando com o apoio do Poder Concedente, quando necessário. A ocorrência de

atrasos imputáveis à Concessionária ensejará a sua responsabilização nos termos contratualmente definidos.

SEDUR/VLTS/01.2017-43

a. Túnel de Periperi e Ponte de São João: Projetos de recuperação, testes, estudos e pesquisas. Recuperação. Em caso de verificar a necessidade de ampliação do túnel.

Confirmar se a Concessionária será responsável pelas obras de ampliação sem possibilidade de um reequilíbrio econômico – financeiro do Contrato. Se assim for, confirmar se haverá modificação do contrato.

b. Viaduto Rodoviário: Projeto e implementação.

Solicitamos confirmar se está incluído no orçamento de licitação.

RESPOSTA:

a. Sim, a Concessionária será responsável pela execução das obras necessárias, sem que isso implique em revisão ordinária ou extraordinária do Contrato de Concessão.

b. Sim.

SEDUR/VLTS/01.2017-44

O Pátio de Manutenção é previsto na área de Periperi onde estava o pátio de manutenção da Ferrovia. O contrato também inclui a realização de um Projeto na área de Calçadas, utilizado pelo Trem do Subúrbio. Não fica claro o escopo do projeto esperado na área de Calçadas.

Confirmar se o contrato inclui:

- *Projeto de um pátio de manuntenção em Periperi*
- *Projeto de um pátio de manuntenção em Calçada*

Ou pelo contrário:

- *Projeto de um pátio de manuntenção em Periperi*
- *Projeto de reabilitação de Calçada sem pátio de manutenção*

RESPOSTA: O pátio de manutenção deverá ser implantado na região de Periperi e não na região da Calçada. A destinação da área correspondente ao atual pátio do Trem do Subúrbio, localizada na Calçada, observará as diretrizes insertas na Subcláusula 25.9.5 da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-45

1. *Confirmar se a concessionária será responsável pela transferência ao local indicado de todo o Material Rodante e equipes (em operação ou não) relacionados ao Trem do Subúrbio.*
2. *Seria necessárias mais informações (Inventário das instalações existentes) e a localização potencial dos locais para ter um impacto econômico importante.*

RESPOSTA:

1. Sim, nos termos da Subcláusula 13.2 da Minuta do Contrato.

2. Mais informações podem ser obtidas mediante visitas técnicas às instalações existentes. O impacto deverá ser calculado considerando que a área a ser indicada está localizada no Município de Salvador, também conforme a Subcláusula 13.2 da minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-46

O contrato inclui todas as interferências com CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS:

(1) Serviços afetados e Situações provisórias
(2) Reorganização do tráfico e Sistema de semáforos (Controle de semáforos, desvios, sinalização, etapas de implantação) para aprovação da Prefeitura Municipal de Salvador
(3) Comunicação social, canais de divulgação, participação dos cidadãos, etc

Em caso de conflito entre a Concessionária e outras CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS ou de não cumprimento de prazo devido a causas alheias à Concessionária: Confirmar se existem penalizações ou sanções e de que tipo.

RESPOSTA: As negociações com as demais concessionárias de serviços públicos são de responsabilidade da Concessionária do VLT. Em caso de descumprimento dos prazos, haverá a aplicação de penalidades conforme procedimento definido pela Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-47

Existe algum tipo de requisito de disponibilidade de abastecimento de energia diante de modos degradados das subestações de tração?

RESPOSTA: O sistema deverá ser projetado de forma a atender os indicadores de desempenho constantes no Anexo 6 da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-48

Entende-se que a Concessionária tem liberdade para o dimensionamento e localização das subestações de tração e do número das mesmas sempre que exista espaço na localização prevista. É correto?

RESPOSTA: Sim, mediante a manutenção do atendimento das premissas definidas no Edital e seus anexos.

SEDUR/VLTS/01.2017-49

Entende-se que não é possível paralelismos entre duas subestações colaterais através da linha aérea de contato. Não é possível ainda existindo uma comunicação segura entre ambas subestações? Favor confirmar.

RESPOSTA: A concepção do projeto do sistema de energia é de responsabilidade da Concessionária.

SEDUR/VLTS/01.2017-50

O Anexo 04 Item 10.3 não faz referência a SAE/AVLS, enquanto o Anexo 05 item 11.9 faz referência à instalação de AVLS. Por favor, confirmar se SAE/AVLS faz parte do escopo de fornecimento por parte da Concessionária. Como entendemos no Anexo 05, Cap.1 – no caso de *apresentação de contradição entre o Anexo 04 e o Anexo 05, prevalece o Anexo 04. Favor esclarecer.*

RESPOSTA: Não há divergência. O sistema de telecomunicação completo faz parte do escopo de fornecimento da Concessionária, conforme especificações do Anexo 05 que complementa as disposições do Anexo 04.

SEDUR/VLTS/01.2017-51

O Anexo 04 Item 10.3 não faz referência ao sistema de ticketing, enquanto que o Anexo 05 item 10.6.2 faz referência à instalação do sistema de ticketing. Por favor, confirmar se ticketing faz parte do escopo de fornecimento por parte da Concessionária, como entendemos no Anexo 05, Cap.1 – no caso de apresentação de contradição entre o Anexo 04 e o Anexo 05, prevalece o Anexo 04. Favor esclarecer.

RESPOSTA: Não há divergência. O sistema de bilhetagem eletrônica faz parte do escopo de fornecimento da Concessionária, conforme especificações do Anexo 05 que complementa as disposições do Anexo 04.

SEDUR/VLTS/01.2017-52

Possíveis atrasos na implantação da prioridade do semáforo, se não é responsabilidade da Concessionária, não será penalizado. Confirmar quais casos são atribuíveis e qual é a sanção?

RESPOSTA: Atrasos na implantação da prioridade do semáforo não serão imputáveis à Concessionária, desde que fique comprovada a sua atuação diligente nas obrigações que lhes cabem junto aos órgãos competentes para a implantação do sistema.

SEDUR/VLTS/01.2017-53

Qualquer terminal de operação poderá operar qualquer um dos controladores do sistema. Permitirá a futura expansão dos novos trechos do VLT. É necessário um esclarecimento e mais informações sobre o que envolve e engloba "qualquer terminal de Operação".

RESPOSTA: O termo terminal de operação se refere aos equipamentos utilizados pelos controladores no Centro de Controle Operacional – CCO em suas estações de trabalho. Estes terminais devem ser capazes de controlar quaisquer equipamentos do sistema, incluindo sua expansão.

SEDUR/VLTS/01.2017-54

Responsabilidade da Concessionária:
Projeto de obra social em 12 meses e < 48MR$.
Recuperação de imóveis de São Damaso.
Recolocação de famílias em Risco Social – Encosta do Frontispicio
Estacionamento São Damaso.
Maiores informações são necessárias sobre o projeto e penalizações. Além disso requer confirmação sobre o orçamento do contrato.

RESPOSTA: As informações disponíveis são as constantes do Edital e seus Anexos. As licitantes podem fazer visitas aos locais de implantação do empreendimento para dirimir eventuais dúvidas. Para s ações citadas no questionamento formulado foram previstos R$ 48 milhões, cujos projetos e orçamentos deverão ser apresentados ao Concedente para aprovação.

SEDUR/VLTS/01.2017-55

Responsabilidade da Concessionária ou Projeto Técnico Social (PTS) desde a assinatura do Contrato: Divulgação de informação, escritório de Atendimento, Processo de Participação dos cidadãos, Comunicação. Maiores informações são necessárias. Confirmar a extensão ao longo de toda a Concessão.

RESPOSTA: Para implementação do Trabalho Social, a Concessionária deverá apresentar um Projeto (PTS), com o objeto de inserir a comunidade na implantação do equipamento, devendo seguir as etapas descritas no item 14 do Anexo 04 e estender as ações correspondentes a essa inserção até 6 (seis) meses após a conclusão das obras com o intuito de informar a população sobre o início da Operação Plena do VLT.

SEDUR/VLTS/01.2017-56

Confirmar em caso de contradição entre o Anexo 4 e Anexo 5, se prevalece o Anexo 4.

RESPOSTA: Sim, o entendimento está correto para o caso de divergência entre as especificações técnicas.

SEDUR/VLTS/01.2017-57

Concessionária contratará um "Verificador Independente" designado pelo Poder Concedente. Confirmar se a Concessionária pode propor este "Verificador Independente" ou este será imposto pelo Poder Concedente.

RESPOSTA: A disciplina para a contratação do Verificador Independente consta do Anexo 10 da Minuta de Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-58

Faz-se referência de como devem ser as telas de informação para viajantes. No entanto, este subsistema não é descrito no Anexo 04. Por favor, confirmar que o sistema de informação ao viajante faz parte do escopo da concessionária, como entendemos no Anexo 05, Cap.1 – Apresentação no caso de contradição entre o Anexo 04 e o Anexo 05, prevalece o Anexo 04.

RESPOSTA: O sistema de informação ao viajante faz parte do escopo de fornecimento da Concessionária, conforme especificações do Anexo 05 em complementação ao disposto no Anexo 04.

SEDUR/VLTS/01.2017-59

Na página 33 faz-se referência a um sistema que permite controlar os equipamentos instalados ao longo da exploração. Favor confirmar que se trata de um SCADA.

RESPOSTA: A questão se refere ao conteúdo do ANEXO 04. O sistema implantado deverá possuir, no mínimo, as funcionalidades descritas nos Anexos 04 e 05.

SEDUR/VLTS/01.2017-60

No caso de atrasos nos prazos devido à falta de entendimento com as autoridades competentes ou a demora na aceitação da Fiscalização nos projetos, a Concessionária deverá assumir sanções?

RESPOSTA: A Cláusula 14 da minuta do Contrato disciplina as aprovações, pela CTB, dos elementos relacionados aos Projetos e a implantação e operação correspondentes, regulando, inclusive, eventuais atrasos da CTB. Os atrasos não imputáveis à Concessionária não ensejarão a responsabilização desta.

SEDUR/VLTS/01.2017-61

Entendemos que sobre a Concessionária não recairá sanções em caso da não obter as Licenças no prazo por razões que não sejam de sua responsabilidade. Favor confirmar.

RESPOSTA: A disciplina do licenciamento e das autorizações necessárias, inclusive quanto à eventual não obtenção por circunstâncias alheias à Concessionária, está na Cláusula 8ª da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-62

Confirmar se a Concessionária deve obter o certificado de qualidade com base na Associação Brasileira NB 9004 ou seu equivalente ISO 9004 antes do final do 5º ano de operação. No caso de não obter a certificação, a Concessionária seria submetida a alguma sanção?

RESPOSTA: O entendimento está correto. As sanções correspondentes observarão o disposto na Cláusula 34ª da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-63

Confirmar se a estimativa realizada pelo Poder Concedente 30MR$ está incluída dentro da seção Serviços Técnicos do orçamento de Licitação. No caso do montante ser superior, a Concessionária deverá ser responsável pela diferença ou provocaria um reequilíbrio econômico - financeiro? Solicita-se que o Poder Concedente assuma o risco de desapropriação por ser uma prática habitual em projetos PPP e por ser o mais capacitado para gerenciá-los.

RESPOSTA: O valor de R$ 30 milhões está previsto no orçamento de referência do Concedente para fins de desapropriações. Os procedimentos de pagamento em caso de o montante ser superior ao contratualmente previsto estão estabelecidos nas Cláusulas 9.8.3 e 9.8.3.1 da Minuta do Contrato. Sugestão de alteração não acatada.

SEDUR/VLTS/01.2017-64

Confirmar se o contrato exclusivamente inclui a construção de um único pátio de Manutenção e um CCO na parada de São Luís de Paripe para todo o material rodante. O Anexo 4 faz referência ao projeto de um pátio de manutenção em Calçada. Favor confirmar.

RESPOSTA: O projeto considera um único pátio de manutenção a ser construído na região de Periperi. Também está previsto um único CCO no mesmo local do pátio de manutenção. A Concessionária poderá propor solução diversa, sujeita à aprovação do Concedente.

SEDUR/VLTS/01.2017-65

Esclarecer as necessidades de veículos relacionados com as atividades administrativas.

RESPOSTA: Os veículos administrativos deverão ser dimensionados pela Concessionária de acordo com o seu Plano de Negócio.

SEDUR/VLTS/01.2017-66

Entendemos que o atraso na obtenção de autorizações e licenças para os serviços de manutenção de Edifícios e Estrutura será não ocasionados pela Concessionária não ocasionam sanções ou penalidades a esta. Está correto o nosso entendimento?

RESPOSTA: A disciplina do licenciamento e das autorizações necessárias, inclusive quanto à eventual não obtenção por circunstâncias alheias à Concessionária, consta da Cláusula 8ª da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-67

Informações mais detalhadas serão necessárias sobre os rendimentos durante o Quadro Operacional 1. Solicitamos sejam disponibilizadas.

RESPOSTA: A remuneração da Concessionária durante o Marco Operacional 1 corresponde apenas ao recebimento de Contraprestação e receitas acessórias.

SEDUR/VLTS/01.2017-68

"11.1. O Volume 2 deverá conter a PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA da CONCORRENTE, que incluirá o percentual único de desconto incidente linearmente tanto sobre as parcelas da CONTRAPRESTAÇÃO SEMESTRAL DE INVESTIMENTO quanto sobre o valor da CONTRAPRESTAÇÃO ANUAL DE OPERAÇÃO, e deverá conter: (...)

11.1.2. Carta subscrita, com a devida comprovação dos poderes do seu signatário, por instituição financeira autorizada pelo Banco Central do Brasil, consultoria econômica ou auditoria contábil de ilibada reputação, na forma do Modelo nº 7 do Anexo I, emitida no papel timbrado da referida instituição, que declare que a capacidade de captação de recursos financeiros da CONCORRENTE individual ou em CONSÓRCIO é compatível com a execução de sua PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA, considerada a opção de financiamento, com recursos próprios ou de terceiros, nela consignada."

A exigência acerca da apresentação, quando da Proposta Econômica, de carta subscrita por instituição financeira, na forma do Modelo n.º 7, do Anexo I, do Edital, não encontra guarida na legislação atinente à matéria e, portanto, sua previsão no Edital, e consequente obrigatoriedade, perfaz-se ilegal (nesse sentido tem sido, inclusive, o entendimento do Tribunal de Contas do Estado de SP). Assim, nosso entendimento é no sentido de que, haja vista que não há qualquer previsão legal quanto à exigência de referida declaração, quando da apresentação da Proposta Comercial, tal exigência deve ser excluída desse certame. Está correto nosso entendimento? Caso assim não entendam, pediríamos a justificativa de respectivo Item, bem como a pertinência de sua manutenção para esse certame.

RESPOSTA: Não, o entendimento está incorreto. A exigência em questão não é item de habilitação, mas, sim, elemento específico de análise da viabilidade da proposta comercial, para o qual não há vedação legal. A exigência, ademais, não é nova, sendo utilizada amplamente em editais de concessões e PPP, inclusive no Estado de São Paulo. Nesse caso, vide os recentes editais de concessão rodoviária instaurados pela ARTESP, que predicam a exigência aqui questionada. Causa, assim, estranheza a referência feita à eventual jurisprudência contrária pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, que, ademais, analisou todos os editais que aquele Estado publicou e que exigiam a declaração de instituição financeira.

SEDUR/VLTS/01.2017-69

Não há disposição acerca de como deverá ser efetuada a comprovação da capacidade operacional e experiência em obras similares, no caso de Consórcio, tal como preceituado no caso da comprovação da experiência de participação em empreendimentos de grande porte, especificamente, no Item 12.7.3.1 (ii) ("A comprovação poderá ser apresentada por qualquer uma das empresas integrantes do CONSÓRCIO ou de suas AFILIADAS"). Desse modo, nosso entendimento é no sentido de que, por não haver qualquer disposição editalícia expressa nesse sentido e haja vista o quanto constante do Item 12.7.3.1 (ii), qualquer uma das empresas integrantes do CONSÓRCIO ou de suas AFILIADAS poderá comprovar as atestações discriminadas no Item 12.7.2.1. Está correto nosso entendimento?

RESPOSTA: Sim. O entendimento está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-70

Dado o exíguo prazo para realização dos estudos de demanda de maneira detalhada para o projeto solicitamos que seja disponibilizado o estudo completo realizado pelo governo considerando toda a caracterização da linha atual, conectividades, avaliação de concorrências, integrações, eventuais fugas, projeções, transferências, cenários sócio-econômicos, modelos, cenários para projeção de receitas, necessidades de ampliação da malha e frota e etc. Em resumo, o estudo detalhado que serviu de base para a construção do documento que foi disponibilizado no Edital. Solicitamos seja atendido o pedido.

RESPOSTA: Os relatórios completos serão disponibilizados por meio do Apêndice E.

SEDUR/VLTS/01.2017-71

Solicita-se o esclarecimento sobre o funcionamento do FGBP e dos recursos econômicos daqueles que se nutrem deste fundo. Da mesma forma, solicitamos o esclarecimento de que se existirá uma rubrica orçamentária que cubrirá as necessidades de contraprestação pública atribuídas ao projeto. Solicitamos seja esclarecido.

RESPOSTA: O Regimento do FGBP está apresentado no Anexo 9 da Minuta do Contrato e a composição do seu patrimônio está delineada na Lei estadual nº 12.610/2012. O valor da contraprestação está consignada no orçamento público com o fim específico de atender ao Projeto de concessão.

SEDUR/VLTS/01.2017-72

Em conversações com o mercado financeiro e de capitais sobre o financiamento do projeto foi questionada a robustez das garantias de pagamento propostas pelo Estado da Bahia. Nesse caso, perguntamos sobre a possibilidade de complementação dessas garantias existentes hoje para o projeto de modo que tornem o projeto atrativo/financiável por essas instituições. Solicitamos seja esclarecido.

RESPOSTA: As garantias serão aquelas já consignadas na Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-73

Relativo ao CAPEX do projeto, caso após os estudos seja constatado que o valor real dos investimentos é superior à aquele indicado para projeto, qual seria a tratativa para mitigação dessa diferença? Solicitamos seja esclarecido.

RESPOSTA: Compete ao Licitante estimar o CAPEX com base nos seus estudos e levantamentos, sendo-lhe atribuído o risco da sua precificação.

SEDUR/VLTS/01.2017-74

Solicitamos seja disponibilizado o orçamento de referência que deu base para a elaboração do CAPEX para o projeto do VLT de Salvador. Solicitamos seja atendida a solicitação.

RESPOSTA: Sugestão não acatada. Compete ao Licitante estimar o CAPEX com base nos seus estudos e levantamentos, sendo-lhe atribuído o risco da sua precificação.

SEDUR/VLTS/01.2017-75

*Solicitamos seja disponibilizado o Projeto Funcional de Engenharia, prefencialmente em formato *.DWG, bem como, os levantamentos topográficos, relatórios de sondagens e cadastro de interferências. Solicitamos seja atendida a solicitação.*

RESPOSTA: Os cadastros de interferências estão disponibilizados no Apêndice B do Anexo 04 da Minuta do Contrato, e são meramente referenciais. Os demais levantamentos deverão ser realizados pelo Licitante.

SEDUR/VLTS/01.2017-76

Relativo à demanda do projeto, foi identificada a existência de corredores de ônibus concorrentes ao modal VLT a ser implantado, o que acarretaria uma significativa perda de passageiros ao sistema, o que inviabilizaria o alcance da demanda prevista e consequentemente colocando em risco o projeto. Nesse caso, perguntamos que medidas serão tomadas para sanar essa concorrência, qual a previsão para o remanejamento dessas linhas de ônibus?

RESPOSTA: A demanda de referência adotada para o projeto está baseada no cenário que prevê a concorrência total entre modais.

SEDUR/VLTS/01.2017-77

O prazo estabelecido para a apresentação das propostas na Licitação encerra-se no próximo dia 30 de junho de 2017, entretanto, como é de amplo conhecimento não só dessa I. Secretaria, mas de todos os players interessados no projeto VLT Salvador, ao longo da elaboração dos estudos para a apresentação das Propostas foram disponibilizados uma séria de esclarecimentos ao Edital, os quais precisam ser melhor avaliados pelas partes, para assegurar a apresentação de uma proposta competitiva com o atendimento do interesse público pretendido com a Licitação.

Além dos esclarecimentos ao Edital, provocados pelos licitantes interessados, o Edital da Licitação foi republicado no dia 8 de maio de 2017 com algumas alterações substanciais e, em que pese tenha sido respeitado o prazo mínimo legal para a apresentação das

propostas, a OAS entende que a concessão de um prazo suplementar para a continuidade dos estudos se faz necessária devido à complexidade do projeto VLT Salvador.

Assim, com o objetivo de garantir que esta Secretaria seja munida de propostas competitivas que assegurem o atendimento ao interesse público pretendido com o VLT Salvador, a OAS requer a dilação do prazo limite para a entrega das propostas na Licitação por 90 (noventa) dias, ficando definida como nova data de entrega das Propostas o próximo dia 29 de setembro de 2017.

RESPOSTA: Conforme Comunicado Relevante n.º 3 de Aviso de Adiamento, publicado no sítio eletrônico da SEDUR (www.sedur.ba.gov.br) no dia 19 de junho de 2017, a data de recebimento dos envelopes referentes ao Edital de Concessão nº 01/2017 foi adiada para o dia 28 de agosto de 2017, das 12h às 14h.

SEDUR/VLTS/01.2017-78

Considerando que o risco do financiamento é do concessionário, entendemos que as condições do Financiamento constantes do Termo de Compromisso Instrumento de Investimento – Anexo VIII do Edital é meramente referencial, cabendo à Concessionária, no prazo estabelecido na clausula 6.1 da minuta do contrato, negociar todas as condições da operação financeira com a Indico (ou qualquer outro financiador). Nesse sentido, caso: i) a Concessionária opte pelo financiamento da Indico; ii) caso algumas das condições que constam da proposta de financiamento da Índico, constante do Anexo VIII do Edital, não sejam aceitáveis para a Concessionária; e iii) caso a Concessionária e a Indico, durante o prazo de que trata a cláusula 6.1 da minuta do contrato de concessão, não consigam chegar a um acordo quanto à estrutura e condições do financiamento, à assinatura de todos os documentos, ou ao cumprimento de todas as condições precedentes, a Concessionaria poderá valer-se da condição resolutiva prevista na cláusula 6.3 da minuta do contrato, extinguindo-se o contrato sem a aplicação de qualquer penalidade à Concessionária, isto é, sem a execução da garantia de oferta, da garantia de execução do contrato e sem a aplicação de qualquer outra sanção. Esse entendimento está correto?

RESPOSTA: As negociações entre a Concessionária e a Indico transcorrem sem participação do Estado da Bahia. A condição resolutiva estabelecida contratualmente se opera na hipótese prevista na Cláusula 6ª da minuta de Contrato.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 4 – 31/01/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-79

A avaliação independente da conformidade é uma tendência irreversível sendo adotada não somente do ponto de vista técnico como também mecanismo para maior

transparência. A realização das atividades de avaliação da conformidade é normalmente conduzida por organismos de avaliação autorizados por entidades reconhecidas de governos ou de mercado (exemplo Acreditação, Credenciamento) que avaliam sua competência técnica e independência, confirmando a confiabilidade dos documentos pelo organismo.

Uma das avaliações independentes de conformidade presente nos projetos de sistemas metro/ferroviarios é representada pela ISA (Avaliação Independente de Segurança ou Independent Safety Assessment). A Avaliação Independente de Segurança (ISA) tornou-se, nos últimos anos, cada vez mais comum para os projetos ferroviários. O principal objetivo de ter uma ISA no projeto é garantir que os processos de gerenciamento de segurança tenham sido adequadamente implementados e que o risco associado ao projeto foi mitigado a um Limite Aceitável de Risco (ALARP em ingles).

Esclarecimento

Na reunião publica 8 de Junho 2017 na BM & FBOVESPA , em relação a necessidade de uma analise de segurança dos sistemas críticos a ser implantados pela concessionária (sinalização, material rodante) foi informando que esta prestação de serviço será objeto de uma contratação por parte do Governo da BA através de edital separado.

1 - Este entendimento está correto?
2 - Se sim qual a previsão de publicar este EDITAL para contratação de Analise de Segurança independente dos sistemas críticos da concessão?

RESPOSTA: Não está correto. A única contratação sob a responsabilidade do Concedente é a Certificadora da Implantação, que não tem em seu escopo a Avaliação Independente de Segurança.

SEDUR/VLTS/01.2017-80

Que papel assume hoje a empresa INDICOPLC com respeito ao Financiamento: trata-se de um investidor, um emissor de dívida, um intermediário? Solicitamos seja esclarecido.

RESPOSTA: Considerando o longo decurso de tempo entre a publicação do edital de licitação do VLT e a conclusão do procedimento licitatório decorrente das decisões judiciais que suspenderam o seu curso, a Bahiainveste S.A. rescindiu o Termo de Compromisso firmado com a INDICO PLC. Diante desse cenário, cada proponente deverá apresentar o seu Projeto Financeiro considerando as opções disponíveis no mercado.

SEDUR/VLTS/01.2017-81

Solicitamos esclarecimento a respeito da necessidade da criação de uma "NOVA COMPANHIA." sob a jurisdição de um país europeu, cujo participação societária será de

65% da SPE, que compre a emissão da dívida por parte da Concessionária. Solicitamos seja esclarecido.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-82

Expressamos a necessidade de termos disponível o Contrato de Associação desta "NOVA COMPANHIA" e as obrigações e responsabilidades que implicarão para a mesma. Solicitamos seja esclarecido.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-83

Solicitamos esclarecimento a respeito da necessidade de apresentação de uma garantia de US$ 97.000.000 por parte da Concessionária para a "NOVA COMPANHIA" de forma adicional à garantia de execução exigida pelo Estado da Bahia relativa ao projeto. Assim, em caso de não pagamento do financiamento devido à ausência de aportes das contrapartidas ou mesmo, algum outro descumprimento contratual por parte do Governo da Bahia, a garantia do financiamento seriam os ativos da concessão. Solicitamos seja esclarecido.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-84

Solicitamos esclarecimento a respeito da estruturação financeira proposta, assim como se, do ponto de vista jurídico, está baseada em uma estrutura de financiamento de projeto, isto é, entende-se que a criação da companhia desenvolvedora do projeto é independente dos acionistas, tanto a nível legal, como econômico e financiada com dívida sem recurso, e ainda, conta com uma responsabilidade limitada ao aporte de sócios na SPE Concessionária. Solicitamos seja confirmado nosso entendimento.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-85

Não está devidamente claro, porque a entidade financiadora (INDICOPLC) não tem a predisposição de entregar referências de projetos similares em que participou. Considera-se necessário por parte dos acionistas da futura Concessionária que a estrutura proposta conte com referências de êxito comprovada em projetos da mesma natureza. Solicitamos sejam fornecidas as referências.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-86

Solicitamos informação a respeito da origem dos fundos participantes no financiamento. As políticas de riscos dos diferentes acionistas da futura Concessionária não permitem, de modo algum, a possibilidade de aceitar vinculação alguma com entidades e/ou grupos desconhecidos. Solicitamos sejam fornecidas as informações.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-87

Solicitamos que seja eliminado do Edital a possibilidade de execução das garantias contratuais, no caso de não se conseguir o fechamento financeiro, por meio da INDICOPLC, diante da obrigação imposta de se manter o financiador pré-definido por parte do Estado da Bahia. (Em reunião com representante da INDICOPLC, isso foi colocado claramente; liberação do BID BOND em caso de não consolidação do acordo de financiamento). Solicitamos seja atendido.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-88

Solicitamos informar, o "status" atual das tratativas com a INDICOPLC para apresentação da Prova de Fundos por parte do Governo da Bahia e o consequente aporte dos recursos em conta do Banco do Brasil em Londres, conforme informado pelo Governo da Bahia em reunião pública de 08/06/17. Em caso de alongamento das tratativas e dilatação do prazo, como este se refletirá na data de entrega da proposta? Solicitamos esclarecer.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-89

Estamos entendendo que neste momento, o Governo da Bahia está "assumindo" o papel de "sócio" com a INDICOPLC na operação e que a SPE será a sua sucessora. Solicitamos seja confirmado o nosso entendimento.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-90

Sendo correto o nosso entendimento na Pergunta 10 anterior, ou seja, de que a SPE será a sucessora, entendemos que, traria mais segurança para o negócio, tanto para o Governo da Bahia, como para a futura SPE, e bem como para a INDICOPLC, que a SPE, substitua apenas o valor de U$ 48,5 milhões, e que o Governo da Bahia permaneça na sociedade, junto com a SPE até o início da Operação do VLT (e não até o 13º mês do contrato), quando os valores seriam devolvidos para a SPE e para o Governo da Bahia.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-91

Em relação ao Item 7, na hipótese de não informação da origem dos fundos, pretende a INDICOPLC e o Governo da Bahia que o Banco escolhido para a abertura da conta e gestão da mesma, ateste a idoneidade da origem dos recursos? Está esta instituição financeira disposta a fornecer à SPE uma "Carta Conforto" ou declaração de "Clear Funds"? Solicitamos esclarecer.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-92

Há previsão por parte da INDICOPLC de fornecimento de adiantamento de recursos após a assinatura do contrato de financiamento? Solicitamos esclarecer.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

SEDUR/VLTS/01.2017-93

Para melhor esclarecimento do Compromisso de Investimento da INDICOPLC, solicitamos que o Governo da Bahia repasse toda a documentação completa (Edital completo e proposta entregue) do Chamamento Público 01-2016.

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-80

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 5 – 31/01/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-94

Solicitamos indicar possíveis áreas a serem desapropriadas no trecho Comércio-Calçada, para implantação das subestações elétricas.

RESPOSTA: Esta identificação deverá ser realizada pela Concessionária, na etapa de elaboração dos Projetos Básicos.

SEDUR/VLTS/01.2017-95

Com a localização da via permanente, do trecho Comércio-Calçada, no canteiro central, entendemos que os custos com a relocação da rede aérea existente será do contratante.

Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: Não, o entendimento não está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-96

Devido à exigência de implantação de 3 pontos físicos para venda de bilhetes nas imediações das paradas, solicitamos a definição se deverá ser previsto implantação de sanitários nas paradas?

RESPOSTA: Não deverão ser previstos sanitários nas paradas. Entretanto, deverão ser previstos sanitários nos três pontos físicos de venda de bilhetes.

SEDUR/VLTS/01.2017-97

Ao longo de toda via permanente, estão previstas demolições de estruturas diversas para implantação do novo sistema de transporte VLT.

Entendemos que não existem construções tombadas pelo patrimônio histórico na região.

Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: Não, o entendimento não está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-98

Para o trecho Calçada – Paripe, está previsto pavimentação nas vias de acesso às paradas. Entendemos que o escopo se limita apenas à pavimentação dessas vias, e não a adequação das mesmas segundo as normas do departamento de transito, que provocaria desapropriações e relocações de redes.

Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: Não, o entendimento não está correto. As adequações deverão atender às normas técnicas pertinentes e ao Projeto de Referência constante no Anexo 4.

SEDUR/VLTS/01.2017-99

Solicitamos a disponibilização das informações atuais das torres de comunicação que operam no sistema de comunicação dos trens e estações da CTB.

RESPOSTA: Existem quatro torres para rádio-comunicação localizadas nas Estações de Paripe, Calçada, Periperi e Almeida Brandão. Informações mais detalhadas poderão ser

obtidas junto à CTB em visita técnica às instalações existentes, conforme regras definidas no Edital.

SEDUR/VLTS/01.2017-100

No Anexo 4 do Edital, capítulos 20.04 e 20.10, menciona-se a necessidade de atendimento às normas CENELEC EN 50126, 50128 e 50129 o que implica, necessariamente, na participação de uma entidade qualificada, que aja com independência, imparcialidade e acreditada para realizar a certificação de todas as fases do Ciclo de Vida do Sistema, com vistas a verificar a existência de condições suficientes que demonstrem que estão presentes os requisitos de Segurança para a entrada em operação comercial e ter elementos que possibilitem certificar a segurança do Sistema global. Não observamos no Anexo 10, descrição de atividades que tratem especificamente do que seria a missão ISA – Independent Safety Assessment, conforme as Normas CENELEC acima referenciadas.

Pedimos informar a quem competirá a contratação da entidade ISA – Independent Safety Assessment acreditada, para desempenhar a missão de verificar e certificar a Segurança do Sistema VLT em todos os seus aspectos.

RESPOSTA: O Item 20, "NORMAS TÉCNICAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA ÓRGÃOS NORMATIZADORES" elenca apenas algumas das principais normas a serem observadas durante a execução do Contrato. Será de responsabilidade do Contratado o conhecimento e a aplicação das normas. A única contratação sob a responsabilidade do Concedente é a Certificadora da Implantação, que não tem em seu escopo a Avaliação Independente de Segurança.

SEDUR/VLTS/01.2017-101

Em vista de o comprimento do túnel de Periperi, acomodar no seu interior uma composição do VLT, não identificamos condições seguras de evacuação dos usuários do sistema, em eventual situação de contingência, em função da reduzida largura do mesmo. Solicitamos informar quais as recomendações de como mitigar os riscos na situação apresentada.

RESPOSTA: Esta solução é de responsabilidade do Contratado, conforme estabelecido no Item 5.2.4 do Anexo 4 do Edital.

SEDUR/VLTS/01.2017-102

Não identificamos condições seguras de evacuação dos usuários do VLT na Ponte São João, em eventual situação de contingência, em função da reduzida largura do mesmo. Solicitamos informar quais as recomendações de como mitigar os riscos na situação apresentada.

RESPOSTA: Esta solução é de responsabilidade do Contratado, conforme estabelecido no Item 5.2.4 do Anexo 4 do Edital.

SEDUR/VLTS/01.2017-103

Tendo em vista a especificação de utilização de trilho TR 45 nos trechos Calçada – Paripe e Paripe – São Luís e trilhos garganta no trecho Comércio – Calçada, solicitamos informar se é aceitável a utilização de trilhos TR 45 no trecho Comércio – Calçada, compatibilizando este trecho em relação as rodas do VLT e fazendo as adequações necessárias na instalação dos trilhos TR 45 neste trecho para que o resultado seja similar ao obtido com o trilho garganta.

RESPOSTA: O Contratado poderá adotar solução técnica superior àquela indicada no Projeto de Referência, devendo ser submetida para aprovação do Poder Concedente.

SEDUR/VLTS/01.2017-104

Com o novo projeto de intervenção viária - Viaduto Rodoviário da Parada de Calçada, verificamos que a atual conversão, para quem vem da Rua Artur Catrambi (entrada da atual estação de Calçada) e acessa a Av Eng. Oscar Pontes, passaria sob o viaduto entre os pilares P2 e P3, que apresenta um gabarito variando de 2,4 m a 4,8 m, conforme a locação prevista para o viaduto.

Entendemos que a referida conversão será eliminada quando da implantação do viaduto, já que o gabarito é insuficiente para a passagem de veículo.

Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: O entendimento não está correto. O Projeto Básico a ser elaborado pelo Contratado deverá contemplar a manutenção da referida conversão.

SEDUR/VLTS/01.2017-105

O desenho DE-7991-Ap-000-URB-0027-0 (págs 131 e 132) mostra a travessia do córrego através de uma ponte, utilizada hoje pela população.

Visto que a via do VLT projetada passa por esse caminho, entendemos que deverá ser implantada uma nova ponte para acomodar VLT, passagem de pedestres e veículos.

Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: Caso seja identificada a necessidade de manutenção desta passagem para pedestres e veículos, a mesma deverá ser contemplada na elaboração do Projeto Básico.

SEDUR/VLTS/01.2017-106

Conforme comunicado relevante Nº 3, a Comissão Especial de Licitação da Implantação e Operação de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT do Subúrbio tornou público o adiamento para o dia 28 de agosto de 2017 o recebimento dos envelopes referentes ao Edital de

Concessão nº 01/2017. Entretanto, em razão de liminar proferida nos autos do processo Nº 0537028-34.2017.8.05.0001, o processo foi suspenso à partir do dia 10 de agosto de 2017.

Como é de conhecimento desta ilustre Comissão, foram solicitados esclarecimentos ao edital durante este prazo que todavia não foram respondidos.

Levando-se em consideração a complexidade deste grandioso projeto, que requer estudos aprofundados e embasados para formulação de uma resposta competitiva, além do retorno aos referidos esclarecimentos que deverão ser avaliados por todas as empresas concorrentes, a [...] solicita o adiamento do prazo limite para a entrega das propostas na Licitação por 60 (sessenta) dias.

RESPOSTA: A comissão de licitação analisará a extensão de prazo por período que equacione o tempo necessário para a formulação de proposta pelos licitantes e a manutenção dos cronogramas de implantação previstos pelo Poder Concedente.

SEDUR/VLTS/01.2017-107

"c. Radiocomunicação

Um Sistema de Radiocomunicação deverá ser instalado pela Concessionária, constituído por uma estação central no CCO, com comutação automática e terminal de gerenciamento para a rede, além de estações rádio repetidoras, estações rádio base e estações móveis VHF para os todos as composições do VLT, além de transceptores portáteis. O objetivo do Sistema é fazer as comunicações entre as composições, o CCO e o Centro de Manutenção, assim como possibilitar a comunicação eficiente com as equipes de manutenção e os agentes operacionais"

Conforme o texto do Edital, a especificação acima é restrita ao uso de equipamentos com tecnologia VHF.

Solicitamos confirmar que o subsistema de rádio comunicação em questão pode utilizar outros padrões consagrados para a comunicação de voz/dados, tal como a tecnologia UHF – TETRA.

RESPOSTA: O Contratado poderá adotar solução técnica superior àquela indicada no Projeto de Referência, a qual deverá ser submetida à aprovação do Poder Concedente.

SEDUR/VLTS/01.2017-108

Conforme projeto de referência, a Parada Comércio situa-se no canteiro central da Av. da França, onde hoje opera um terminal de ônibus urbanos.

Entendemos que o remanejamento do terminal seja de responsabilidade do Poder Concedente?

Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: Com a implantação do VLT o referido terminal não mais operará no local, entretanto remanejamentos de paradas de ônibus que estejam situadas ao longo da

faixa de implantação apresentadas nos apêndices do Edital constitui responsabilidade da Contratada.

SEDUR/VLTS/01.2017-109

Na página 347, existe a indicação de uma Passagem Superior.

Entendemos: 1) que esta Passagem Superior é para acessibilidade de pedestres, e 2) que devido a restrição de espaço no local para execução da rampa de acesso, a largura de 2,5m é suficiente.

Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: Sim, o entendimento está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-110

Na região onde será implantado o Pátio de Manutenção de Periperi, existem travessias irregulares de veículos em direção ao mar, onde estão localizadas diversas residências. Entendemos que é suficiente a previsão em projeto de apenas uma passagem oficial em nível para veículos, em uma das extremidades do Pátio para possibilitar o acesso às residências existentes?

Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: Sim, o entendimento está correto.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 6 – 20/02/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-111

O item 11.1.6 do Edital, Proposta Economica Escrita, estabelece como TIR (Taxa Interna de Retorno) méxima do projeto o valor de 5,4%. Considerando que o concedente apresentou o valor maximo de contraprestagao anual de R$ 149.574.744,63 (cento e quarenta e nove milhoes, quinhentos e setenta e quatro mil, setecentos e quarenta e quatro reais e sessenta e três centavos), entendemos, portanto, que néo faz sentido o estabelecimento da TIR maxima. Esta correto nosso entendimento?

RESPOSTA: Não. A TIR, o valor do investimento e a tarifa de remuneração considerados no projeto são parâmetros utilizados pelo Estado da Bahia para calcular a Contraprestação Máxima estabelecida no Edital.

SEDUR/VLTS/01.2017-112

Em fungéo da complexidade operacional do modal ferroviario, perguntamos se é factivel considerar marcos operacionais parciais para os trechos 1, 2 e 3 da Fase 1. Entenda-se como marco operacional parcial o funcionamento de parte de cada um dos trechos.

RESPOSTA: Sim, desde que observado o disposto nos subitens 1.4.1.1 e 11.1.7 do Edital e na subcláusula 15.7.2 da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-113

Solicitamos informar a politica tarifaria de gratuidades do sistema de transportes publico metropolitano.

RESPOSTA: A Lei estadual nº 13.730, de 06 de julho de 2017, dispõe sobre a concessão do benefício da meia passagem escolar no sistema de transporte público metroviário intermunicipal de passageiros e, em art. 7º, garante às pessoas com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos a gratuidade no sistema de transporte coletivo intermunicipal do Estado da Bahia, nos modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e metroviário.

SEDUR/VLTS/01.2017-114

Solicitamos esclarecer como ocorre atualmente o compartilhamento tarifário nas integrações dos diversos modais do transporte publico metropolitano.

RESPOSTA: A futura Concessionária receberá uma tarifa de remuneração por passageiro transportado, conforme previsto na subcláusula 24.3.3 da Minuta do Contrato. Ainda na Minuta do Contrato, a subcláusula 26.2.2.2 estabelece que o risco de déficit ou superávit da conta vinculada do Sistema de Liquidação será integralmente assumido pelo Poder Concedente.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 7 – 26/02/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-115

Conforme o Anexo I do Contrato de Programa assinado entre os Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, o Estado da Bahia e a Companhia de Transporte de Salvador, existem 115 linhas de ônibus que devem ser extintas ao longo do período de implantação do VLT de Salvador. No entanto, os documentos licitatórios não definem quais as condições, caso o Contrato não seja devidamente cumprido. É correto o entendimento de que, caso as linhas não sejam suprimidas, deverá haver reequilíbrio contratual?

RESPOSTA: Não, o entendimento não é correto. O Anexo I do Contrato de Programa indica, de forma sugestiva, as linhas do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus que poderão ser extintas ao longo do traçado do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, não sendo extensível ao VLT e, tampouco, servindo de fundamento para a formulação de pleitos de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do contrato a ele referente.

SEDUR/VLTS/01.2017-116

No estudo de demanda, é apresentada tabela com a demanda prevista anualmente para o sistema e ao lado do Ano 3 é indicado que este ano a operação será gratuita. Em outras partes dos documentos licitatórios, indica-se que a fase de teste em que não haverá cobrança de tarifa é concluída ainda ao fim do Ano 2. Qual informação está correta?

RESPOSTA: No item 10.3 do Anexo 8, consta que o período de operação assistida em que não haverá cobrança de tarifa será até o 24º mês, portanto, até o fim do Ano 2 do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-117

O item 26.3.4 do Contrato prevê as condições para o compartilhamento do risco de demanda, no entanto, não deixa claro qual medida deve ser adotada em caso de demanda inferior 75% do projetado. Deve-se entender que deve haver reequilíbrio assim como há em caso de demanda superior a 125% do projetado?

RESPOSTA: Sim. O item 26.3.4.3.4 da Minuta de Contrato determina que, caso de demanda real de passageiros anual contabilizada esteja abaixo de 75% (setenta e cinco por cento) ou acima de 125% (cento e vinte e cinco por cento) da demanda projetada para o período, caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, tomando por base o centro da demanda projetada (100%).

SEDUR/VLTS/01.2017-118

Não está claro no material licitatório como se dará a divisão da tarifa paga pelos usuários entre os modais nos casos de uso de bilhetes de integração. £ correto o entendimento de que, independentemente da integração utilizada a concessionária do VLT tem direito ao repasse do valor da tarifa de remuneração de R$ 2,20?

RESPOSTA: Sim, o entendimento está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-119

Entendemos que o consórcio poderá ser formado por duas ou mais empresas Afiliadas, definidas estas — empresas Afiliadas - no item ii — Parte II Definições e Interpretações do Edital. Pedimos confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-120

Apesar de o Item liv — Parte II Definições e Interpretações do Edital falar que a SPE adotará a forma de uma sociedade anônima, entendemos não haver impedimento de a SPE adotar outras formas societ4rias, como, por exemplo, uma sociedade limitada, na forma prevista na legislação brasileira. Pedimos confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-121

Na hipótese de o Representante Credenciado da Concorrente ser seu representante legal (como o Diretor Presidente ou outro Diretor), a comprovação dos poderes de representação, na forma do item 8.1.2, será efetuada mediante a apresentação do Contrato Social ou Estatuto da companhia, ao invés de procuração. Pedimos confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA: O entendimento é correto, desde que as atividades de representação a serem realizadas durante a sessão de licitação estejam de acordo com os poderes de representação conferidos ao representante legal pelo estatuto ou contrato social da companhia.

SEDUR/VLTS/01.2017-122

O artigo 102 da Lei Estadual 9.433/2005, que regula as licitações e contratos no Estado da Bahia, prevê a apresentação, para a qualificação econômico-financeira, de "balanço patrimonial e demonstrações contábeis, do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei". Entendemos que a exigência de o balanço ser "auditado por empresa de auditoria independente devidamente registrada na Comissão de Valores Mobiliários (CVM)", prevista no item 12.8.1.1 do Edital, não se aplica quando a Concorrente for uma sociedade limitada, por não haver obrigação legal de ter seus balanços e demonstrações contábeis auditados. Pedimos confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA: Sim, desde que a sociedade limitada em questão não se enquadre no conceito de sociedade limitada de grande porte, que está obrigada a apresentar demonstrações financeiras auditadas, nos termos do art. 3º da Lei Federal nº 11.638/2007.

SEDUR/VLTS/01.2017-123

Com o objetivo de atender ao item 12.8.1.4 (ter patrimônio liquido de, no mínimo, R$150.000.000,00, "na data estabelecida para entrega do Volume 1"), entendemos que a

apresentação do balanço e demonstrações contábeis do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2017 atende a exigência do Edital. Pedimos confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA: O atendimento da exigência do item 12.8.1.4 será feito por meio da apresentação dos balanços e demonstrações contábeis exigidos na forma do item 12.8.1.1 do Edital.

SEDUR/VLTS/01.2017-124

No caso de um consorcio de duas empresas Afiliadas que somam seu patrimônio líquido para atender ao valor mínimo exigido no item 12.8.1.4, tendo, por exemplo, a empresa "A" o PL de R$100.000.000,00 e a empresa "B" um PL de R$50.000.000.00, o instrumento de constituição do consórcio ou de compromisso de sua constituição deve refletir que a empresa "A" detem 2/3 do consórcio e a empresa "B" 1/3 do consórcio, a fim de atender a parte final do item 12.8.1.4 (i) do Edital, ou seja, a "soma dos patrimônios líquidos das empresas que compõem na proporção de suas respectivas participações." Pedimos confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 8 – 28/02/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-125

É possível ter acesso aos projetos (plantas e perfis) em AutoCAD dos alinhamentos previstos no projeto de referência?

RESPOSTA: Não é possível disponibilizar o projeto em AutoCAD.

SEDUR/VLTS/01.2017-126

Como nossa proposta será de um modal elevado é correto nosso entendimento de que não será necessário executar a drenagem prevista no projeto de referência?

RESPOSTA: A execução da drenagem indicada no projeto de referência será obrigatória. Caso o projeto da licitante cause algum impacto na drenagem existente, a solução deverá ser contemplada na sua proposta.

SEDUR/VLTS/01.2017-127

É possível considerar na nossa proposta a execução simultânea da Fase 2 (baixa do Fiscal - estação do Retiro do metrô)?

RESPOSTA: De acordo com o item 1.6 do Edital, o prazo máximo estabelecido para submissão dos estudos ao Poder Concedente referentes à FASE 2 é de 12 (doze) meses, cuja análise por este último dependerá da data da entrega dos referidos estudos. Caso a vencedora da licitação proponha o desenvolvimento simultâneo das FASES 1 e 2, deverá fornecer os projetos executivos da FASE 2 para análise e aprovação pelo Poder Concedente ao mesmo tempo que os projetos relativos à FASE 1.

SEDUR/VLTS/01.2017-128

Solicitamos disponibilizar os projetos de recuperação estrutural da ponte São João.

RESPOSTA: Os arquivos disponíveis serão incluídos no site na forma de Apêndice D.

SEDUR/VLTS/01.2017-129

Está previsto o desenvolvimento dos estudos técnicos para as fases 2 e 3, porém não há indicação do traçado e nem da extensão destas fases. Solicitamos informar.

RESPOSTA: As diretrizes para o desenvolvimento dos estudos técnicos referentes às FASES 2 e 3 devem atender ao quanto estabelecido no item 1.6 do Edital, nas subcláusulas 2.1.34, 2.1.35, 4.6 a 4.9 da Minuta do Contrato e no item 17 do Anexo 4 da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-130

A concessionária deverá executar o Projeto de Iluminação Pública ao longo de todo o trajeto do VLT, porém, na Avenida que liga o Comércio à Calçada, onde irá passar o futuro modal de VLT já dispõe de iluminação pública, Pergunta-se: qual o objetivo deste novo projeto se já existe equipamento público com a mesma finalidade?

RESPOSTA: A implantação do modal deverá impactar na rede iluminação pública existente, a qual deverá ser recomposta em padrão compatível com os novos projetos da Cidade do Salvador.

SEDUR/VLTS/01.2017-131

Na Avenida da França, tendo em vista que o VLT está situado no canteiro central, a iluminação localizada neste canteiro será relocada para os passeios laterais da avenida. Devem ser considerados outros serviços para atendimento do requisito referente à Iluminação Pública?

RESPOSTA: Idem resposta SEDUR/VLTS/01.2017-130.

SEDUR/VLTS/01.2017-132

No trecho da Calçada até a Ilha de São João, de acordo com o anteprojeto, o VLT está localizado na faixa de domínio com grades laterais ao longo de toda via. Onde deverá ser implantada a Iluminação Pública?

RESPOSTA: A implantação da iluminação pública estará condicionada ao projeto a ser executado e a eventuais particularidades existentes em seus trechos, devendo a locação, portanto, ser definida na elaboração do correspondente projeto de iluminação.

SEDUR/VLTS/01.2017-133

Entendemos que as respostas aos questionamentos de nº 01 a 05, publicadas nos dias 31/05/2017, 20/06/2017, 28/07/2017 e 31/01/2018 continuam válidas.
Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: As respostas permanecem válidas naquilo que não conflitar com as disposições e modificações decorrentes da republicação do Edital.

SEDUR/VLTS/01.2017-134

1) Em todss as plantas disponibilizadas no Anexo IV do Edital (Projeto de Referéncia, Apéndice A - Tomo II), precisamente na "Intervengéo Viéria", "Arquitetura", "Urbanismo" e "Topografia e Cadastral", a diretriz de tra ado do VLT utilize a malha férrea do trem de subdrbio existente, sobretudo no trecho Cal ada / Paripe, inclusive com a parada da Calgada situada nesse mesmo alinhamento. Considerando essa robusta premissa, esté correto o nosso entendimento de que o tra$ado distinto constante das péginas 121 a 125, indicado na condiséo de meros "estudos preliminares". deve ser desconsiderado pela proponente? Esté correto o nosso entendimento. também, de que seré vedado é futura concessionéria desviar o tragado do VLT em rela§éo ao atual traqado do trem do suburbio, no trecho que passa peia re8iéo da Galgada?

RESPOSTA: Os estudos preliminares não devem ser desconsiderados pela proponente.

SEDUR/VLTS/01.2017-135

2) O texto do Projeto de Referéncia (Anexo IV, pég. 28), exclui da concessbo a "érea do Pétio da Calgada utilizada pelo trem do suburbio, incluindo o edificio da Estagéo da Calçada". Considerando que a poligonal daquela érea e suas dimensoes mo constam do Edital e seus Anexos. podemos entender que eta esta corretamente representada e delimitada na planta anexa, apresentada na pég. 48 do Apêndice A — Tomo li do Projeto de Referéncia? E correto, também. nosso entendimento de que, exceto a area ocupnda

pela linha férrea hoje utilizada veto trem do subúrbio. a totalidade daqoela area esta exclLiida da concessão, inclusive da possibilidade de a Concessionária utilizá-la para fins de obtenção de receitas alternativas, ou complementares, acessórias derivadas de projetos associados?

RESPOSTA: A Estação da Calçada e o Pátio de Manutenção da Calçada não fazem parte da Concessão. Nesta região, apenas será concedida a área referente à faixa da Via Permanente e a nova Parada da Calçada a serem implantadas. O Layout do Pátio de Manutenção, apresentado nas págs. 48 à 51 do Apêndice A – Tomo II, deve ser desconsiderado.

Esta delimitação de área foi incluída de forma aproximada na Pág. 140 do Apêndice A - Tomo II. Entretanto, verificamos que houve um problema técnico na leitura desta página, de forma que está página será reincluída no arquivo do Apêndice A.

SEDUR/VLTS/01.2017-136

Conforme consta no referido item informado ao lado (13 do Anexo 4), Entre as Paradas Paripe e Ilha de São João, a ocupação urbana se deu de forma irregular ao longo da faixa de domínio, e portanto não caracterizará desapropriações, e sim procedimentos de retirada ou outras medidas jurídicas cabíveis. Porém, todos esses procedimentos de retirada ou medidas jurídicas irão gerar despesas e custos, de modo que entendemos que todos esses valores deverão ser de responsabilidade do PODER CONCEDENTE. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: Não. Estes custos deverão ser de responsabilidade da Concessionária, em conformidade com o disposto na subcláusula 8.8 da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-137

Conforme o referido item, "A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à CTB, no prazo de até 90 (Noventa) dias após a data de assinatura do CONTRATO", os documentos elencados como relevantes, pela CTB, para realização das Desapropriações. Resgatando experiências anteriores, pode-se afirmar que tal prazo é muito difícil de ser cumprido, devido à complexidade da realização do cadastro completo dos imóveis e benfeitorias objeto das Desapropriações. Entendemos que esse prazo deva ser estendido, no mínimo para 180 (Cento e Oitenta) dias, viabilizando a entrega no prazo, dos referidos documentos. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: Não, o entendimento não está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-138

Em função do acréscimo do trecho entre Parada São Luís e a Parada Ilha de São João, solicitamos que nos sejam enviadas as Sondagens e Topografia do trecho novo a ser implantado, que são imprescindíveis para um estudo coerente da viabilidade técnica, econômico-financeira, do objeto de PPP em questão.

RESPOSTA: As sondagens e topografia do trecho entre Parada São Luís e a Parada Ilha de São João serão objeto do projeto básico a ser elaborado pela Concessionária, ou por conta do licitante, caso este julgue imprescindível para elaboração da sua proposta.

SEDUR/VLTS/01.2017-139

Em função do acréscimo do trecho entre Parada São Luís e a Parada Ilha de São João, solicitamos que seja disponibilizado o Diagrama Unifilar geral que inclua os detalhes das instalações elétricas do trecho novo.

RESPOSTA: O Diagrama Unificar do trecho entre Parada São Luís e a Parada Ilha de São João será objeto do projeto básico a ser elaborado pela Concessionária, ou por conta do licitante, caso este julgue imprescindível para elaboração da sua proposta.

SEDUR/VLTS/01.2017-140

Conforme estudo das Subestações, que suprime a informação relativa ao trecho novo, entre parada São Luís e Parada Ilha de São João, questionamos se será necessária a implantação de Subestação específica para atendimento a este trecho ora acrescido.

RESPOSTA: O dimensionamento e a definição da localização das subestações serão de responsabilidade da Concessionária quando da elaboração dos projetos básico e executivo.

SEDUR/VLTS/01.2017-141

Será necessária, por parte da COELBA, a ampliação da Carga Elétrica disponível para atendimento das Subestações previstas em projeto? Já está contemplado o novo trecho a ser implantado na Fase 1?

RESPOSTA: A consulta prévia à concessionária de energia e o dimensionamento da carga elétrica serão de responsabilidade da Concessionária, que deverá estar em conformidade com o disposto na Cláusula 17ª - DA AQUISIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA da Minuta do Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-142

Conforme Anteprojeto, no trecho novo a ser implantado entre as Paradas São Luís e Parada Ilha de São João, existem duas alternativas de traçado, quais sejam, uma opção que segue pela parte mais baixa do vale do Rio dos Macacos e implanta a parada no trecho próximo ao Conjunto Habitacional (pág. 4 do anteprojeto), e outra que acompanha e implanta a Parada na faixa de domínio da BA-526 (pág. 138 do anteprojeto). Pedimos esclarecer qual traçado deverá ser adotado.

RESPOSTA: Deverá ser adotado como referência o traçado constante das págs 137 e 138 do Apêndice A – Tomo II.

SEDUR/VLTS/01.2017-143

Solicitamos que nos sejam enviados os Cadastros das Interferências referentes ao trecho compreendido entre as Paradas São Luís e Ilha de São João.

RESPOSTA: O cadastro de interferências disponibilizado no Apêndice B consiste em elemento referencial, devendo as informações ser confirmadas pelo licitante. O Estado da Bahia não dispõe do cadastro de interferências no trecho entre as Paradas São Luís e Ilha de São João.

SEDUR/VLTS/01.2017-144

Solicitamos que nos sejam enviados os Estudos Hidrológicos da região do trecho compreendido entre as Paradas São Luís e Ilha de São João. Visto que esse trecho será implantado no vale do Rio dos Macacos, portanto terá bastante impacto o comportamento das bacias hidrográficas da região.

RESPOSTA: Os estudos hidrológicos da região do trecho entre Parada São Luís e a Parada Ilha de São João serão objeto do projeto básico a ser elaborado pela Concessionária, ou por conta do licitante, caso este julgue imprescindível para elaboração da sua proposta.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 9 – 06/03/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-144

O prazo estabelecido para a apresentação das propostas na Licitação encerra-se no próximo dia 19 de março de 2018, entretanto, nas ultimas semanas foram apresentadas algumas atualizações do material, tendo sido publicado no ultimo dia 08/02/18 novos documentos que trazem alterações significativas no escopo do empreendimento, com alteração na extensão e no numero de estações previstas, fazendo-se necessários novos

estudos de engenharia para readequação do projeto, bem como novo estudo da demanda.
Com isso solicitamos alteração do prazo limite para a entrega das propostas na Licitação por mais 60 dias, ficando para 19 de maio o novo prazo para entrega das propostas.

RESPOSTA: A solicitação não será acatada. Reforçamos, ademais, que estão sendo respeitados os prazos mínimos previstos em lei.

SEDUR/VLTS/01.2017-145

Gostaríamos de esclarecer uma dúvida com relação a participação do Leilão da VLT que ocorrerá no mês de Março.
Verificamos no Edital Nº 001/2017 e Manual correspondente, de que há a necessidade de entrega da Proposta da Participação para o mesmo, mas não conseguimos identificar a obrigatoriedade de apresentar a proposta com indicação de valor ou se é possível entregar a proposta sem a indicação de qualquer valor monetário.
Poderiam nos auxiliar com os esclarecimentos?
Desde já agradecemos a atenção e ficamos no aguardo de um breve retorno.

RESPOSTA: A proposta deverá, na forma do item 11.1 do Edital, consignar o percentual de desconto sobre o valor da CONTRAPRESTAÇÃO ANUAL MÁXIMA. O item 11.1.1, por sua vez, remete à obrigatoriedade de o envelope da Proposta Econômica Escrita conter a "Carta de Apresentação da Proposta Econômica Escrita", conforme Modelo nº 6 do Anexo I, que consigna o percentual de desconto ofertado e, também, o valor nominal da CONTRAPRESTAÇÃO ANUAL MÁXIMA resultante desse desconto.

SEDUR/VLTS/01.2017-146

"12.7.2.1. 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 um ou mais (i) atestados, (ii) certidões ou (iii) declarações, fornecidos por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrados nas entidades profissionais competentes, que comprove sua experiência:
(i) na execução de obras e serviços de engenharia em área urbana, na qual tenham sido requeridos desvios de tráfego em ruas ou avenidas e remanejamentos de interferências, inclusive de redes de utilidades públicas, por período de pelo menos 90 (noventa) dias corridos, e que compreendam as seguintes atividades:
a. Construção de, no mínimo, 9 (nove) km de via permanente (superestrutura metroviária ou ferroviária, VLT ou monotrilho);
b. Implantação de sistema de energia para sistemas de transportes, incluído, no mínimo, 9 (nove) Km de linha de distribuição"
Por força do art. 37, XXI, Constituição Federal, as exigências do instrumento convocatório devem ser compatíveis para garantir o mínimo de segurança à Administração Pública,

devendo as exigências serem restritas ao mínimo necessário para assegurar a obtenção de uma prestação adequadamente executada.
Assim, considerando que para as obras licitadas o limite da implantação de via permanente a ser realizada é de 3,5km (Trecho compreendido entre o Comércio e a Calçada), pois os demais trechos serão requalificação de via existente, entendemos que a exigência de comprovação de construção e implantação mínima de 9km com desvios de tráfego extrapola o mínimo necessário para garantir a segurança da contratação.
Portanto, considerando o posicionamento pacificado do TCU, que admite como limite máximo para exigência de quantitativos mínimos como prova de execução de serviços similares, o montante de 50%, entendemos que somente seria possível a exigência de quantitativo mínimo de 1,75km de via permanente e, ainda, desde que se comprove que este valor é o mínimo necessário para garantir o mínimo de segurança na contratação, de acordo com a complexidade do objeto licitado.
Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: O entendimento não está correto, uma vez que, para o projeto de referência, foi adotado um modal do tipo VLT, com bitola internacional, o que exige a reimplantação de via permanente no trecho em operação.

SEDUR/VLTS/01.2017-147

Considerando que:
- Na versão original do Edital constava o anexo VIII – Compromisso de Investimento, onde existia a figura da INVESTIDORA (Indico), responsável pelos aportes de capital de acordo com as necessidades do projeto;
- A INVESTIDORA declarava neste documento que detinha os recursos necessários para o investimento no projeto e que os mesmos estariam disponíveis no tempo e na forma estabelecidas no projeto;
- Na nova versão do Edital não consta mais o referido anexo e, de acordo com os documentos, a concessionária é responsável pela obtenção dos recursos financeiros destinados à implantação e operação do projeto;
- De acordo com o Edital, a concessionária tem um prazo de 25 meses a partir da assinatura do contrato para iniciar a operação plena dos trechos;
- O fechamento financeiro e disponibilização do crédito por parte do banco financiador necessita de algo em torno de 6 a 12 meses a partir da assinatura do contrato para cumprimento de condições precedentes e demais obrigações.
Faz-se necessária a inclusão de um período de carência entre a assinatura do contrato e o fechamento financeiro para iniciar-se os prazos de conclusão do projeto.
Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: Não. O entendimento não está correto. Na forma do Contrato, a futura concessionária será responsável pela obtenção dos recursos necessários à consecução das suas obrigações, no tempo e forma nele previstos.

SEDUR/VLTS/01.2017-148

Foram identificados conflitos na especificação dos serviços necessários para as Paradas, como segue abaixo:

(i) Conforme página 25 do Anexo 4: "Todas as paradas existentes no trem suburbano deverão ser demolidas para implantação das novas"

(ii) Em outro local, no informativo presente no site da SEDUR (www.sedur.ba.gov.br/ modules/conteudo/conteudo.php? conteúdo=44), orienta que as paradas existentes serão reaproveitadas pela Administração para atividades sociais e postos da Polícia.

Solicitamos esclarecer quais procedimentos devem ser adotados.

RESPOSTA: As atuais plataformas de embarque e desembarque das estações que se situarem nos locais indicados para implantação das novas paradas deverão ser demolidas para possibilitar a implantação das plataformas das novas paradas, adaptado ao novo modal. As estações existentes poderão ser mantidas para reaproveitamento pela Concessionária.

SEDUR/VLTS/01.2017-149

Nos projetos de drenagem, e considerando os serviços necessários para garantir o escoamento das águas para as redes de drenagem pública, entendemos que estes serviços, de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, se limitarão à Faixa de Domínio estipulada ao modal de transporte, ou seja, todas as redes de drenagem pública, fora da Faixa de Domínio, devem ser consideradas como desobstruídas, em pleno funcionamento e com capacidade garantida para atender às obras necessárias à Implantação do VLT. Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: O entendimento não está correto. A operação do sistema VLT não poderá ser impactada por problemas de drenagem, de modo que deverão ser contempladas as devidas soluções, levando em consideração os problemas da rede de drenagem urbana.

SEDUR/VLTS/01.2017-150

Entendemos que os custos com a Concessionária Local de energia (COELBA) para execução das redes alimentadoras de 13,8Kv, no trecho de ligação até as Subestações do VLT, serão de responsabilidade do PODER CONCEDENTE.
Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: O entendimento não está correto. O Poder Concedente apenas assumirá a responsabilidade pela aquisição das cotas de energia elétrica em conformidade com o Plano Energético elaborado pela Concessionária, nos termos da Cláusula 17 da Minuta de Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-151

Considerando o Anexo 6 do edital, sobre o Sistema de Avaliação de Desempenho;
Considerando que o IGDA de um determinado ano determinará o valor da contraprestação que efetivamente (CE) será recebida pela Concessionária no ano subsequente;
Considerando a aplicação dos redutores à Contraprestação Mensal (CM) definidos no Anexo, conforme mostrado na Tabela 2 do item 4;
Entendemos que, caso a avaliação do IGDA seja insatisfatório, a contraprestação efetiva (CE) mínima a ser paga será sempre 90% da Contraprestação Mensal (CM). Exemplificando, caso seja atribuído a nota 5 ao desempenho da Concessionária (IGDA < 7 = insatisfatório), aplicar-se-á o redutor 0,90 à Contraprestação Mensal.
O entendimento está correto?

RESPOSTA: Sim, seu entendimento está correto. Nesse sentido, deverá ser compreendida a Tabela 2 do Anexo 6, na forma que se segue:
Onde se lê:

Tabela 1 - Valores da contraprestação efetiva (CE) relativamente à Contraprestação Mensal

IGDA	Contraprestação efetiva (CE) durante o prazo concessório
$IGDA \geq 9,00$	CE=1,00x CM
$8,00 \leq IGDA < 9,00$	CE=≤0,98x CM
$7,00 \leq IGDA < 8,00$	CE=≤0,94x CM
$IGDA < 7,00$	CE=≤0,90 X CM

Leia-se:

Tabela 2 - Valores da contraprestação efetiva (CE) relativamente à Contraprestação Mensal

IGDA	Contraprestação efetiva (CE) durante o prazo concessório
$IGDA \geq 9,00$	CE=1,00x CM
$8,00 \leq IGDA < 9,00$	CE=0,98x CM
$7,00 \leq IGDA < 8,00$	CE=0,94x CM
$IGDA < 7,00$	CE=0,90 X CM

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 10 – 09/03/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-152

Considerando (i) a resposta da Comissão de Licitação no SEDUR/VLTS/OI 2017-127 e o fato de termos constatado, após visita técnica realizada, uma melhor forma de atender ao transporte público, (ii) a similaridade das extensões do trecho Comércio/Calçada e do trecho Baixa do Fiscal/Retiro, (iii) a estação Retiro do Metro encontrar-se operacional e a sua integração, no menor prazo de tempo possível, com o novo modal objeto desta licitação se mostra indispensável e (iv) o adensamento populacional do trecho Baixa do Fiscal/Retiro é significativamente maior que o trecho Calçada/Comércio, consultamos se podemos, em nossa proposta, considerar a inversão cronológica de implantação e operação dos referidos trechos, com a implantação, em primeiro lugar, do trecho Baixa do Fiscal/Retiro, o que melhor atenderá as necessidades dos passageiros do transporte público dessa região?

RESPOSTA: A proposta não será acatada. Nos termos do item 1.4.1.1 do Edital, é admitida a alteração do faseamento apenas para a implantação e operação dos trechos da FASE 1.

SEDUR/VLTS/01.2017-153

Entendemos que as adequações das ruas para acesso às Paradas no trecho Calçada-Ilha de São João, previstas no Projeto de Referência constante do Anexo IV, trata exclusivamente da pavimentação, instalação de guias e calçadas, dentro dos limites atualmente existentes das mesmas, até porque não existe nenhuma referência no Edital de desapropriações para este fim.
Nosso entendimento está correto?

RESPOSTA: O entendimento não esta correto. As adequações viárias devem permitir o acesso adequado para transporte motorizado e não motorizado.

SEDUR/VLTS/01.2017-154

Solicito por gentileza esclarecer com relação ao item 10.5.4 que garantia da proposta a ser fornecida por meio de fiança bancaria deverá ser contratada com instituições financeiras de primeira linha que cuja classificação de risco esteja na categoria "grau de investimento" pelo menos uma das 03 (três) principais agências: Fitch, Standard & Poors ou Moody´s, pois o Brasil perdeu o seu grau de investimento.
Diante do exposto gostaria de saber se podemos considerar o grau de investimento da nossa instituição matriz China Construction Bank, pois temos intenção de emitir fiança bancaria para garantir a participação do nosso cliente.

RESPOSTA: O "grau de investimento" é exigido da instituição financeira emissora da fiança bancária, que não guarda relação com o "grau de investimento" de qualquer país. Dessa forma, serão aceitas fianças apresentadas por instituições financeiras que comprovadamente atendam aos parâmetros fixados no edital, em relação ao "grau de investimento" obtido de acordo com as regras das três agências de risco mencionadas no ato convocatório, independente de qual país se localizem essas instituições.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 11 – 14/03/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-155

A fim de estimar o valor de energia elétrica consumido pelo sistema, utilizou-se a tabela COELBA disponível no site.
Entende-se que o VLT por ser transporte público estadual pode ser enquadrado na tarifa de poder publico desse estado, que é isento de ICMS. Está correto o entendimento?

RESPOSTA: Como previsto na Cláusula 17 da Minuta do Contrato, item 17.1 e subitem 17.1.1, *"Caberá ao CONCEDENTE a aquisição das cotas de energia elétrica necessárias à execução do CONTRATO, o que será feito de acordo com o PLANO ENERGÉTICO elaborado pela CONCESSIONÁRIA nos termos desta cláusula"* (item 17.1), com base no qual *"o CONCEDENTE celebrará o contrato de fornecimento com a concessionária de distribuição de energia elétrica"*. Ademais, cumpre esclarecer que a elaboração do PLANO ENERGÉTICO, constitui responsabilidade da CONCESSIONÁRIA e não dos licitantes.

SEDUR/VLTS/01.2017-156

De acordo com a lei 12.860/2013, ficam reduzidas a zero as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços de transporte público coletivo municipal de passageiros, por meio rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário. Contudo, gostaríamos de entender a aplicação da alíquota zero para as receitas de contraprestação, uma vez que, entendemos que essa receita não tem caráter de transporte público coletivo de passageiros.

RESPOSTA: O modelo financeiro referencial elaborado pelo Estado considerou como 0 (zero) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços de transporte público coletivo de passageiros do VLT. Contudo,

compete ao proponente com base nos seus próprios levantamentos de custos/despesas, inclusive tributários, formular sua proposta econômica.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 12 – 20/03/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-157

Entendemos que, em raz9o da resposta A pergunta identificada como SEDUR/VLTS/01.2017-152, na qual essa Comissao informou que ngo seria posslvel a inverséo cronoldgica da implantaggo e operaggo do trecho Comércio/Calgada pelo trecho Oaixa do Fiscal/Retiro (definido este ultimo trecho no Edital como FASE 2), nada impede que, desde que atendidas as regras do item 1.6 do Edital e item 4.9 da minuta do contrato, a Concessionaria implante, de forma simulténea, a FASE 1 (dentro das regras fixadas no Edital) e a FASE 2. A implanta éo e operagéo da FASE 2 pela Concession8ria implicara na celebragso de termo aditivo ao Contrato de Concessao, bem como na prévia recomposigéo do equillbrio econ6micmf\nanceiro do Contrato, como estabelecem os itens 1.6.9.1 do Edital e 4.9.1 da Minuta de Contrato, recomposigéo essa que, nos termos do item 27.2.11.1 da Minuta do Contrato, poderA ser implementada por diversos mecanismos, inclusive mediante a alterag o do prazo do Contrato de Concessao. Pedimos confirmar nossos entendimentos

RESPOSTA: Nos termos do subitem 1.4.1.1 do Edital, é admitida a alteração do faseamento para a implantação e operação dos trechos da FASE 1. A implantação da FASE 2 está condicionada a aprovação do Concedente, a partir dos estudos realizados pela Concessionária, no prazo máximo de 12 (doze) meses contados a partir da assinatura do contrato, de acordo com o subitem 1.6 do Edital. A implantação da FASE 2poderá ser realizada pela própria Concessionária ou por terceiros contratados de forma apartada pelo Concedente, a seu critério, na forma do subitem 1.6.9 do Edital. Desta forma, a análise e a definição do Concedente sobre a possibilidade de implantação simultânea da FASE 1 e da FASE 2 dependerá do faseamento proposto pela Concessionária para implantação da FASE 1 e dos estudos apresentados pela Concessionária em relação a FASE 2.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 13 – 28/03/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-158

Considerando a alteração da extensão do trecho até a Ilha de São Joao e que a Instituição Financiadora desta Requerente, exigiu estudos adicionais para a aprovação do novo modelo econômico financeiro, solicitamos que a entrega final da proposta seja postergada pelo prazo de 2 (duas) semanas.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

RESPOSTA: À vista das reiteradas solicitações de adiamento da data para recebimento das propostas e demais documentos necessários à participação na licitação para o VLT do Subúrbio, o Estado da Bahia decidiu alterar o cronograma do procedimento licitatório. O aviso de adiamento, contendo o novo cronograma, será publicado no Diário Oficial do Estado.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 14 – 12/04/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-159

Entendemos que a comprovação exigida no subitem 12.7.3.3. do edital, admitirá para fins do disposto no item 12.7.3 a comprovação por qualquer uma das empresas integrantes do CONSÓRCIO ou de suas COLIGADAS e/ou AFILIADAS, através de atestados emitidos em nome da CONCORRENTE, de suas COLIGADAS e/ou AFILIADAS ou de SUBCONTRATADA, atendidas neste último caso, as exigências dos itens 12.7.2.2., 12.7.2.2.1 e 12.7.2.2. Nosso entendimento está correto? Caso negativo favor esclarecer?

RESPOSTA: O entendimento está correto.

SEDUR/VLTS/01.2017-160

Com base na clausula 17° do Contrato, o custo com o consumo de energia elétrica será de responsabilidade do poder CONCEDENTE e não deverá ser considerado no OPEX? Podemos considerar que na planilha do Anexo V — Volume II Quadros Financeiros 08/02/2018, aba A.3 Desp_Op., tabela Custos Operacionais, linha 15 — Energia Elétrica o valor a ser preenchido é zero?

RESPOSTA: Sim, o entendimento está correto.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 15 – 16/04/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-161

Entendemos que o percentual (%) único de desconto incidente sobre o valor da CONTRAPRESTAÇÃO ANUAL MÁXIMA a ser apresentado no "Modelo n 6 – Carta de Apresentação da PROPOSTA ECONÔMICA ESCRITA", não possui qualquer restrição quanto a quantas casas decimais deverá ser apresentado, pois não é evidenciado nem no Edital, nem no Anexo V. O nosso entendimento está correto?

Resposta: O percentual de desconto não está sujeito a restrições quanto às casas decimais, entretanto, nos termos do item 2.10.2 do Volume 1 do Anexo V do Edital, o valor resultante da aplicação do percentual de desconto sobre a contraprestação máxima somente será considerado até a segunda casa decimal, e nos termos do item 3 do Manual de Procedimentos da Licitação, para fins de aferição de empate , serão considerados os valores apresentados na proposta econômica escrita até a segunda casa decimal.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTO 16 – 02/05/2018

SEDUR/VLTS/01.2017-162

A CONCESSIONÁRIA, de acordo com a cláusula 10 da Minuta de Contrato, é responsável pela obtenção dos recursos financeiros destinados à IMPLANTAÇÃO e OPERAÇÃO do Projeto VLT Salvador. Para obtenção dos recursos financeiros deverá ser consultado uma série de Bancos Nacionais e Internacionais e a disponibilização do crédito por parte do banco financiador necessitará de algo em torno de 12 meses a partir da assinatura do contrato para cumprimento de condições precedentes e demais obrigações. Considerando que a minuta do Contrato originalmente prevista contemplaria a estrutura de financiamento da INDICO disponível a data da Assinatura do Contrato, o que não ocorreu, entendemos que na minuta do contrato a ser assinada será incluída uma cláusula de eficácia para permitir a obtenção do Financiamento antes de iniciar a execução das obras do projeto. Nosso entendimento está correto?

Resposta: Não. A Concessionária será responsável pela obtenção dos recursos necessários ao adimplemento das obrigações contratuais assumidas.

SEDUR/VLTS/01.2017-163

De acordo com a cláusula 24 da Minuta de Contrato, A TARIFA DE REMUNERAÇÃO será repassada à CONCESSIONÁRIA pelo SISTEMA DE LIQUIDAÇÃO a partir do início da OPERAÇÃO PLENA DO VLT. Diante desse cenário, é necessário entender:

(i) O Sistema de liquidação já está implementado, ou seja, a CONCESSIONÁRIA será obrigada a aderir ao SISTEMA DE LIQUIDAÇÂO existente?

Em caso afirmativo, existe uma minuta de contrato que possa ser disponibilizada? Esse contrato prevê negociação? Quais serão os custos incorridos nesse contrato para a CONCESSIONÁRIA?

Em caso negativo, como se implantará esse novo sistema de liquidação? Caso não exista a adesão de outro modal, como será garantido o fluxo de ingressos para a CONCESSIONÁRIA?

(ii) Com relação a garantia por parte do PODER CONCEDENTE em caso de déficit, há necessidade entender como está a situação de liquidez desse mecanismo? Gostaríamos de ter acesso aos 2 últimos relatórios financeiros auditados do Sistema de Liquidação.

Resposta: O Sistema de Liquidação será constituído pela Concessionária, nos termos da Subcláusula 2.1.57 da Minuta de Contrato. As disposições relativas à operação do referido Sistema estão na Cláusula 24.5.4 da Minuta de Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-164

No caso de utilização de atestação técnica de subempreiteiro para atendimento aos requisitos do edital, entendemos ser possível a inclusão do mesmo na composição societária previamente a assinatura do contrato, mediante autorização do PODER CONCEDENTE, desde que atendam todos os requisitos do Edital e do Contrato. Está correto nosso entendimento?

Resposta: Não. Nos termos do Subitem 9.10 do Edital "*Não será admitida a inclusão, a substituição, a retirada ou a exclusão de consorciados até a assinatura do Contrato*".

SEDUR/VLTS/01.2017-165

De acordo com a cláusula 26.3.5.1 da Minuta de Contrato, na hipótese de obtenção de recursos ou financiamento em moeda estrangeira, promovida por instrumentos celebrados no prazo de até 5 (cinco) anos, contados da assinatura do CONTRATO, o risco da variação cambial será compartilhado entre as PARTES. Entendemos que a cláusula demonstra que a assinatura do contrato de financiamento deve ser concluída em até 5 anos para que sejam garantidos pelo mecanismo de proteção cambial durante toda a vigência do contrato de financiamento. Está correto nosso entendimento?

Resposta: Sim.

SEDUR/VLTS/01.2017-166

A cláusula 26.3.5 da Minuta de Contrato não contempla a mecânica de pagamento da Variação Cambial. Gostaríamos de entender como e em que tempo serão feitas essas recomposições caso ocorra o reequilíbrio cambial?

Resposta: Conforme a Subcláusula 26.3.5.5 da Minuta de Contrato, a compensação resultante do mecanismo de reequilíbrio contratual será feita por uma das formas previstas na Subcláusula 27.2.11.

SEDUR/VLTS/01.2017-167

De acordo com a cláusula 5.1 da Minuta de Contrato, entendemos que o prazo limite para o período de concessão a ser considerado para fins de viabilidade do modelo/econômico financeiro do projeto é de 20 anos. Considerando o disposto na cláusula 5.2 da minuta do contrato, cujo prazo de concessão poderá ser prorrogado por até 35 anos, a apresentação do modelo econômico financeiro contemplando a viabilidade do projeto para o período de 35 anos é motivo de desclassificação/inabilitação do licitante?

Resposta: O plano de negócios a ser apresentado, na forma do Edital, deverá considerar as condições contratuais, inclusive o prazo da concessão definido na Subcláusula 5.1 da Minuta de Contrato, demonstrando a viabilidade da proposta ofertada nessas condições, sob pena de desclassificação do licitante. A viabilidade econômico-financeira da prorrogação somente será considerada em momento futuro, na forma da Cláusula 5.2.1.1 da Minuta de Contrato.

SEDUR/VLTS/01.2017-168

De acordo com a clausula 7.9 do Edital, no caso de documentos em língua estrangeira, somente serão considerados válidos se devidamente traduzidos ao português por tradutor público juramentado e, aqueles de origem estrangeira, com a confirmação de autenticidade emitida pela Representação Diplomática ou Consular do Brasil no país de origem do documento, salvo, neste último caso, os documentos sujeitos à Apostila, conforme Convenção de Apostila de Haia, atendidas as exigências dessa Convenção. Solicitamos que a confirmação de autenticidade emitida pela Representação Diplomática ou Consular do Brasil seja exigida até assinatura do contrato e não dentro do envelope de Qualificação.

Resposta: A solicitação não será acatada.

SEDUR/VLTS/01.2017-169

*Entendemos que para a comprovação do item 12.7.2.1 (i) - na execução de obras e serviços de engenharia em área urbana, na qual tenham sido requeridos desvios de tráfego em ruas ou avenidas e remanejamentos de interferências, inclusive de redes de utilidades públicas, por período de pelo menos 90 (noventa) dias corridos, poderemos utilizar um ou mais atestados ou certidões ou declarações que comprovem a respectiva experiência. Além disso, as comprovações para as alíneas "a" e "b" poderão ser feitas através dos mesmos ou de diferentes atestados ou certidões ou declarações que comprovem sua experiência: "**a. Construção de, no mínimo, 9 (nove) km de via permanente (superestrutura metroviária ou ferroviária, VLT ou monotrilho)**" e/ou "**b. Implantação de sistema de energia para sistemas de transportes, incluído, no mínimo, 9 (nove) Km de linha de distribuição**". Nosso entendimento está correto? Caso negativo, favor esclarecer.*

Resposta: Para demonstrar o atendimento às exigências relacionadas nas alíneas "a" e "b" do Subitem 12.7.2.1, (i) do Edital, a licitante poderá fazê-lo mediante a apresentação de um ou mais atestados, devendo atender o mínimo de 90 (noventa) dias corridos para comprovação de desvios de tráfego em ruas ou avenidas e remanejamentos de interferências. Contudo, não há previsão editalícia para o somatório de atestados para a comprovação das exigências constantes das alíneas "a" e "b" do Subitem 12.7.2.1, (i) do Edital.

Comissão Especial de Licitação:
Ana Cláudia Nascimento e Sousa - Presidente
Maria das Graças Lisboa Fernandes Matos - Membro
Soraya Santos Lopes – Membro
André Cury Lima - Membro