



**TERMO DE REFERÊNCIA**  
PROCESSO ADMINISTRATIVO – 8.256/2.024

**PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE**

Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) destinado à obtenção de estudos, levantamentos e propostas para a estruturação de modelo de concessão dos serviços de pátio de apreensão e guarda de veículos infratores no Município de Boituva, abrangendo aspectos relacionados à implantação, modernização, gestão, operação, manutenção e exploração do serviço, conforme amparo na legislação municipal vigente e na Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.



## 1. INTRODUÇÃO

O Município de Boituva, por intermédio da Secretaria Municipal de Segurança Pública, torna público o presente Procedimento de Manifestação de Interesse com vistas à obtenção de estudos técnicos, econômicos, jurídicos e operacionais necessários à estruturação de modelo de concessão destinado à implantação e operação de pátio municipal para apreensão e guarda de veículos infratores, nos termos da legislação municipal vigente e da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

Atualmente, o Município não dispõe de instalações próprias destinadas à guarda de veículos apreendidos em decorrência de infrações de trânsito, situação que acarreta custos elevados com contratações emergenciais, insegurança jurídica quanto à regularidade dos procedimentos e dificuldades operacionais no exercício das atribuições de fiscalização. A implantação de infraestrutura adequada mostra-se indispensável não apenas para conferir efetividade às ações fiscalizatórias, mas também para assegurar condições apropriadas de guarda, segurança patrimonial e controle dos bens apreendidos, proporcionando simultaneamente atendimento célere e transparente aos cidadãos.

Nesse contexto, a presente iniciativa visa identificar modelos operacionais e jurídicos que viabilizem a implantação do pátio sem comprometimento do orçamento municipal, transferindo à iniciativa privada os investimentos necessários e estabelecendo mecanismos de remuneração sustentáveis através da cobrança de tarifas pelos serviços prestados. Busca-se, dessa forma, conciliar a necessidade pública com a viabilidade econômico-financeira do empreendimento, permitindo que o parceiro privado assuma integralmente os riscos de construção, operação e manutenção da infraestrutura.

O Procedimento de Manifestação de Interesse constitui instrumento de planejamento previsto no art. 78 da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, destinado a colher subsídios qualificados junto ao mercado para embasar a modelagem de futuras contratações. Os estudos ora solicitados servirão de base para eventual processo licitatório, assegurando que as soluções adotadas reflitam as melhores práticas do setor e atendam simultaneamente aos princípios da economicidade, eficiência e transparência que regem a atuação administrativa.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

O presente Procedimento de Manifestação de Interesse encontra amparo na legislação federal aplicável às licitações e concessões de serviços públicos, especialmente na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, que estabelece normas gerais de licitação e contratação para as Administrações Públicas, na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e na Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada.

Aplica-se subsidiariamente o disposto no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), no que concerne aos procedimentos de remoção, guarda e destinação de veículos apreendidos, bem como a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, que estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal. No âmbito municipal, observa-se a legislação local de trânsito e o Código Tributário Municipal vigentes.

## 3. OBJETIVO E ESCOPO DOS ESTUDOS

O objetivo central do presente chamamento consiste na obtenção de estudos abrangentes e tecnicamente consistentes que permitam ao Município avaliar a viabilidade e estruturar adequadamente uma concessão destinada à implantação, operação, gestão e manutenção de pátio municipal de apreensão e guarda de veículos. Considerando a inexistência atual de infraestrutura própria para essa finalidade, os estudos deverão contemplar desde a identificação e análise de áreas adequadas até a completa modelagem operacional, econômico-financeira e jurídico-institucional do empreendimento.

### 3.1. Diagnóstico da Situação Atual e Projeção de Demanda



Os estudos deverão iniciar-se por diagnóstico detalhado da situação atual, compreendendo o levantamento dos dados históricos de apreensões de veículos nos últimos três exercícios, a identificação dos custos atualmente suportados pelo Município com a guarda de veículos mediante contratos emergenciais ou outras formas de contratação, e a análise dos principais gargalos e deficiências do modelo vigente. Essa análise deverá considerar não apenas aspectos quantitativos, mas também qualitativos, identificando eventuais reclamações de usuários, irregularidades constatadas e dificuldades operacionais enfrentadas pelos agentes públicos responsáveis pela fiscalização.

A partir desse diagnóstico, espera-se a elaboração de projeções fundamentadas de demanda futura, considerando variáveis como crescimento da frota municipal, tendências de urbanização, intensificação das ações fiscalizatórias e eventuais alterações na legislação de trânsito que possam impactar o número de apreensões. As projeções deverão abranger minimamente o prazo de vinte anos, apresentando cenários conservador, moderado e otimista devidamente justificados. Recomenda-se que os estudos incorporem também análise comparativa com municípios de porte populacional e características socioeconômicas similares, identificando padrões que possam auxiliar na calibração das estimativas.

Os estudos deverão também abordar dois aspectos específicos essenciais à modelagem da concessão. Primeiro, caso o Município pretenda estabelecer hipóteses de prestação de serviços sem cobrança de tarifas dos usuários (tais como remoção emergencial para desobstrução de vias públicas em casos de acidentes graves, ou outras situações de relevante interesse público), deverá ser obrigatoriamente estimada, com base em dados históricos quando disponíveis ou mediante projeções fundamentadas, a incidência mensal e anual dessas ocorrências. Tal estimativa é essencial para que os participantes possam dimensionar adequadamente o impacto financeiro dessas isenções e incorporá-las em suas propostas comerciais, preservando o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Na ausência de dados históricos próprios, os estudos deverão propor metodologia baseada em indicadores como sinistralidade viária, densidade de tráfego e histórico de municípios similares, sugerindo ainda mecanismos contratuais de revisão periódica caso a incidência real diverja significativamente das projeções iniciais. Segundo, considerando que o Município de Boituva atualmente não dispõe de pátio próprio nem mantém veículos sob sua custódia direta, os estudos deverão expressamente consignar a inexistência de acervo preexistente a ser transferido ao concessionário, o que simplifica a fase de transição operacional e deve ser considerado no cronograma de implantação.

### 3.2. Estudo de Viabilidade Locacional e Infraestrutura

Considerando a necessidade de implantação completa da infraestrutura, os estudos deverão apresentar análise detalhada de viabilidade locacional, identificando minimamente três alternativas de terrenos que atendam aos requisitos técnicos, urbanísticos e logísticos necessários à instalação do pátio. Para cada alternativa, deverá ser realizada avaliação multicritério considerando aspectos como acessibilidade viária, compatibilidade com o zoneamento municipal, distância dos principais pontos de fiscalização, disponibilidade de infraestrutura urbana (energia elétrica, água, esgoto), condições topográficas e geotécnicas, regularidade fundiária e estimativa de custos de aquisição ou desapropriação, conforme o caso.

A modelagem de infraestrutura deverá ser desenvolvida em nível de anteprojeto, contemplando plantas de situação e localização, implantação, cortes, fachadas e detalhamentos necessários à compreensão da solução técnica proposta. Os estudos deverão especificar o dimensionamento adequado do pátio considerando a demanda projetada e prevendo margem de segurança que permita absorver eventuais oscilações sazonais ou crescimento acelerado das apreensões. Espera-se a apresentação de memorial descritivo completo abrangendo especificações de pavimentação, drenagem pluvial, iluminação de segurança, cercamento perimetral, portaria com controle de acesso, edificações administrativas e de atendimento ao público, sistemas de segurança eletrônica e demais elementos essenciais à operação regular do empreendimento.

Todos os projetos deverão observar rigorosamente as normas técnicas aplicáveis, em especial aquelas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas, e contemplar requisitos de acessibilidade universal conforme determina a Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Os quantitativos e orçamentos deverão ser elaborados com base nos referenciais do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI) ou, subsidiariamente, do Sistema de Custos Rodoviários (SICRO), devendo ser apresentado



cronograma físico-financeiro detalhado contemplando todas as etapas de implantação. Os profissionais responsáveis pela elaboração dos projetos de engenharia deverão apresentar as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica ou Registros de Responsabilidade Técnica junto aos conselhos profissionais competentes.

### 3.3. Modelo Operacional e Governança

A modelagem operacional constitui elemento central dos estudos, devendo apresentar de forma detalhada e consistente todos os procedimentos e fluxos necessários ao funcionamento adequado do pátio. Espera-se a descrição completa dos processos de remoção de veículos, incluindo o acionamento do serviço de guincho, os procedimentos de vistoria inicial, o transporte até o pátio e a recepção no local. Os estudos deverão contemplar tanto a remoção de veículos leves quanto pesados, especificando os equipamentos necessários e os procedimentos diferenciados aplicáveis a cada caso.

No que concerne à guarda propriamente dita, deverão ser estabelecidos protocolos claros de vistoria e registro, incluindo a documentação fotográfica obrigatória, o inventário de pertences eventualmente deixados no interior dos veículos, o registro de avarias preexistentes e a adoção de medidas de segurança patrimonial que minimizem riscos de dano, furto ou desaparecimento. Os estudos deverão prever também mecanismos de rastreamento que permitam localizar rapidamente qualquer veículo custodiado e acessar instantaneamente seu histórico completo desde o momento da apreensão.

Especial atenção deverá ser dedicada aos procedimentos de atendimento ao público, contemplando tanto o atendimento presencial quanto os canais eletrônicos de comunicação. Os estudos deverão propor padrões de qualidade no atendimento, incluindo prazos máximos para agendamento, tempo médio de espera, clareza nas informações prestadas e facilidades para regularização e liberação dos veículos. Recomenda-se a previsão de integração com sistemas dos órgãos de trânsito estaduais e municipais, bem como com a Polícia Militar, de modo a agilizar consultas e compartilhar informações relevantes em tempo real.

A modelagem operacional deverá também estabelecer procedimentos detalhados para a destinação final dos veículos não retirados pelos proprietários, contemplando a realização de leilões públicos em conformidade com a legislação aplicável, a baixa de veículos irrecuperáveis e a destinação ambientalmente adequada de resíduos e sucatas. Considerando a natureza das atividades desenvolvidas, os estudos deverão prever estrutura organizacional adequada, com dimensionamento preciso de pessoal por função, definição de turnos de trabalho que assegurem funcionamento ininterrupto e estimativa de custos com recursos humanos baseada em referenciais salariais de mercado devidamente justificados.

Por fim, a modelagem operacional deverá contemplar a proposição de sistema de indicadores de desempenho que permita ao Poder Concedente avaliar objetivamente a qualidade dos serviços prestados. Os indicadores deverão ser mensuráveis, verificáveis e diretamente relacionados aos objetivos do serviço público, abrangendo minimamente aspectos como tempo médio de remoção, disponibilidade do sistema de gestão, tempo de atendimento ao público, taxa de ocupação do pátio, índice de satisfação dos usuários e cumprimento de prazos legais. Para cada indicador proposto, deverão ser estabelecidas metas quantitativas, metodologia de verificação e eventual vinculação com mecanismos de penalização ou bonificação que incentivem o alcance de padrões de excelência.

### 3.4. Viabilidade Econômico-Financeira

O estudo de viabilidade econômico-financeira constitui peça fundamental para avaliar a sustentabilidade do modelo proposto e subsidiar decisões estratégicas quanto ao prazo de concessão, estrutura tarifária e mecanismos de remuneração. Os estudos deverão partir de premissas macroeconômicas explícitas e fundamentadas, incluindo projeções de inflação medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), taxas de juros de longo prazo e demais variáveis relevantes para a análise de viabilidade de projetos de infraestrutura.

No que concerne aos investimentos iniciais, denominados tecnicamente despesas de capital (CAPEX), os estudos deverão apresentar estimativa detalhada contemplando todos os itens necessários à implantação do empreendimento. Isso inclui, conforme o caso, custos de aquisição ou desapropriação do terreno,



terraplenagem e preparação do solo, obras civis de pavimentação e edificação, instalações hidrossanitárias e elétricas, sistemas de drenagem e iluminação, cercamento e portaria, equipamentos de segurança eletrônica, mobiliário e equipamentos administrativos, sistemas informatizados de gestão, e eventual capital de giro inicial necessário ao início das operações. Todos os valores deverão ser apresentados com a devida data-base e acompanhados de cronograma de desembolso compatível com as etapas de implantação.

Os custos operacionais recorrentes (OPEX) deverão ser projetados ano a ano ao longo de todo o prazo de concessão considerado nos estudos, contemplando minimamente despesas com pessoal (incluindo salários, encargos sociais e trabalhistas, benefícios e treinamentos), manutenção preventiva e corretiva das instalações e equipamentos, serviços de vigilância e segurança patrimonial, consumo de energia elétrica e água, serviços de limpeza e higienização, seguros e garantias, tributos incidentes sobre a operação, despesas administrativas e financeiras, e eventual provisão para contingências. Os estudos deverão justificar adequadamente as premissas adotadas para cada categoria de custo, preferencialmente mediante referência a contratos vigentes em situações similares ou cotações de fornecedores qualificados.

No lado das receitas, os estudos deverão projetar de forma realista e conservadora os ingressos financeiros esperados ao longo da concessão. A principal fonte de receita consistirá nas tarifas cobradas dos usuários pela guarda de veículos, calculadas com base na demanda projetada e na estrutura tarifária proposta. Os estudos deverão apresentar análise comparativa de tarifas praticadas em municípios de porte similar, avaliando o equilíbrio entre a modicidade tarifária, princípio essencial dos serviços públicos, e a necessidade de viabilizar economicamente o empreendimento. Adicionalmente, poderão ser consideradas receitas acessórias decorrentes de serviços de remoção, taxas administrativas, comissões sobre leilões ou outras fontes lícitas, devendo em qualquer caso ser observada a legislação aplicável e obtidas as autorizações necessárias.

A partir da consolidação das projeções de investimentos, custos e receitas, os estudos deverão elaborar demonstrações financeiras completas incluindo fluxo de caixa livre do projeto, demonstração de resultados do exercício e balanço patrimonial projetados ano a ano. Essas demonstrações permitirão calcular os principais indicadores de viabilidade econômico-financeira, notadamente a Taxa Interna de Retorno (TIR), o Valor Presente Líquido (VPL) e o período de retorno do investimento (payback). Para fins de análise, sugere-se que a TIR do projeto não ultrapasse dez por cento ao ano em termos reais, devendo os estudos justificar adequadamente a taxa de desconto adotada com base no custo de oportunidade do capital e nos riscos específicos do empreendimento.

Os estudos deverão também apresentar análise de sensibilidade contemplando variações nas principais premissas, de modo a avaliar a robustez do modelo frente a cenários adversos. Recomenda-se a elaboração de minimamente três cenários (conservador, moderado e otimista) com variações em elementos como demanda de veículos, tarifas praticadas, custos de construção e operação, prazos de implantação e taxa de desconto. Essa análise permitirá identificar os fatores críticos de sucesso do projeto e dimensionar adequadamente os mecanismos de mitigação de riscos a serem incorporados ao contrato de concessão.

Por fim, os estudos deverão propor estrutura adequada de garantias que assegure o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e proteja simultaneamente os interesses do Poder Concedente e do concessionário. Isso inclui a especificação de seguros obrigatórios (risco operacional, responsabilidade civil, risco de engenharia durante a fase de obras), garantias de execução contratual a serem prestadas pelo concessionário e eventual necessidade de contragarantias públicas, embora se reconheça que, no modelo de concessão comum ora considerado, a prestação de garantias públicas tende a ser excepcional ou mesmo desnecessária.

### 3.5. Modelagem Jurídico-Institucional

A modelagem jurídica constitui o elo que permite traduzir as soluções técnicas e econômicas em instrumentos contratuais exequíveis e aderentes ao ordenamento jurídico vigente. Os estudos deverão partir de análise abrangente da legislação aplicável em âmbito federal, estadual e municipal, identificando eventuais lacunas normativas, conflitos entre dispositivos ou necessidades de alteração legislativa para viabilizar o modelo de concessão proposto.

No que concerne à escolha da modalidade de concessão, a premissa inicial considerada pela Administração aponta para a adoção de concessão comum nos termos da Lei Federal nº 8.987, de 1995, na qual a



remuneração do concessionário decorre exclusivamente de tarifas cobradas dos usuários, sem contraprestação pecuniária por parte do Poder Concedente. Não obstante, caso os estudos identifiquem vantagens na adoção de formato diverso, seja concessão patrocinada prevista na Lei de Parcerias Público-Privadas, seja outra modalidade juridicamente admissível, deverão apresentar justificativa técnica, jurídica e econômica circunstanciada demonstrando a superioridade da alternativa proposta.

Elemento central da modelagem jurídica consiste na elaboração da matriz de riscos, instrumento que identifica, caracteriza, quantifica e aloca entre as partes os principais eventos incertos que podem afetar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Os estudos deverão mapear minimamente os riscos de demanda (possibilidade de o número de veículos apreendidos ser inferior ao projetado), riscos regulatórios e legislativos (alterações normativas que afetem as condições de prestação do serviço ou a estrutura tarifária), riscos de construção (atrasos, sobrecustos ou inadequações na implantação da infraestrutura), riscos operacionais (falhas na prestação do serviço, sinistros, danos aos veículos custodiados), riscos ambientais (necessidade de medidas mitigadoras não previstas, passivos ambientais preexistentes), riscos fundiários (irregularidades na documentação do terreno, ações possessórias), riscos financeiros e cambiais (variações nas condições de financiamento) e riscos reputacionais decorrentes de eventual má prestação do serviço.

Para cada risco identificado, os estudos deverão propor alocação fundamentada entre Poder Concedente e concessionário, considerando qual das partes possui melhores condições de gerenciá-lo ao menor custo. A regra geral aponta para que os riscos tipicamente empresariais, sobre os quais o concessionário tem controle ou capacidade de mitigação, sejam a ele alocados, enquanto riscos de natureza política, regulatória ou decorrentes de atos de autoridade tendam a permanecer com o Poder Concedente. Riscos de demanda, embora tradicionalmente alocados ao concessionário em concessões comuns, podem justificar mecanismos de compartilhamento ou mitigação quando as projeções envolvem elevado grau de incerteza. Em qualquer caso, a matriz de riscos deverá indicar não apenas a alocação preferencial, mas também as medidas concretas de mitigação aplicáveis a cada evento.

Os estudos deverão culminar na elaboração de minutas completas de edital de licitação e de contrato de concessão, acompanhadas de todos os anexos necessários. A minuta de edital deverá contemplar o objeto detalhado da concessão, os requisitos de habilitação jurídica, técnica e econômico-financeira dos licitantes, o critério de julgamento das propostas (recomenda-se a adoção de menor tarifa ou maior outorga, conforme as características do projeto), as regras de formulação e apresentação de propostas, o cronograma do certame, as condições para assinatura do contrato e demais elementos exigidos pela legislação de regência.

A minuta contratual deverá traduzir de forma clara, precisa e completa todos os direitos e obrigações das partes, contemplando minimamente as seguintes cláusulas essenciais: definição do objeto e escopo da concessão, prazo de vigência (sugerindo-se intervalo entre quinze e vinte e cinco anos, a ser confirmado pelos estudos econômico-financeiros), regime de remuneração e política de reajuste tarifário, indicadores de desempenho e respectivas metas, mecanismos de fiscalização e controle, sanções aplicáveis às hipóteses de inadimplemento, regras para o reequilíbrio econômico-financeiro, garantias contratuais exigidas de ambas as partes, bens reversíveis e condições de reversão ao término do contrato, hipóteses de extinção antecipada e respectivas consequências indenizatórias, e cláusula compromissória prevendo mecanismos de solução de controvérsias.

Merece especial atenção a regulamentação dos mecanismos de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, princípio constitucional que assegura a manutenção das condições econômicas originalmente pactuadas ao longo de toda a execução contratual. Os estudos deverão especificar as hipóteses que ensejam recomposição do equilíbrio, os procedimentos para sua comprovação e apuração, e as formas de recomposição admissíveis, que podem incluir revisão tarifária, prorrogação do prazo contratual, modificação do escopo de investimentos ou, em casos extremos, indenizações. Igualmente relevante mostra-se a previsão de mecanismos de revisão periódica das condições contratuais, permitindo adaptações às transformações tecnológicas, alterações nas condições de demanda ou aprimoramentos nos padrões de qualidade exigidos.

### 3.6. Estudos Ambientais

Embora a atividade de pátio de veículos não se enquadre tipicamente entre aquelas de significativo impacto ambiental, os estudos deverão avaliar cuidadosamente as questões ambientais envolvidas e propor medidas



adequadas de prevenção e mitigação. Isso inclui a identificação dos licenciamentos ambientais eventualmente necessários junto aos órgãos competentes, a avaliação de impactos decorrentes da impermeabilização do solo, a previsão de sistemas adequados de drenagem pluvial que evitem contaminação do lençol freático por fluidos automotivos, e a proposição de procedimentos para gestão adequada de resíduos perigosos (baterias, pneus, óleos lubrificantes, fluidos de freio e arrefecimento).

Os estudos deverão também contemplar a elaboração de plano de gerenciamento ambiental abrangendo a fase de implantação das obras e a posterior operação do pátio, incluindo protocolos de controle e monitoramento, treinamento de pessoal e procedimentos de resposta a eventuais emergências ambientais. Considerando que veículos apreendidos podem permanecer custodiados por períodos prolongados, mostra-se necessário prever medidas que evitem a degradação ambiental decorrente de vazamentos, oxidação ou deterioração dos bens sob guarda.

## 4. PREMISSAS E PARÂMETROS DO PROJETO

Para fins de uniformização e comparabilidade dos estudos apresentados pelos participantes, a Administração estabelece as seguintes premissas e parâmetros que deverão obrigatoriamente ser observados na elaboração das propostas.

### 4.1. Modelo de Delegação e Estrutura de Remuneração

Conforme anteriormente assinalado, a alternativa inicialmente considerada consiste na adoção de concessão comum regida pela Lei Federal nº 8.987, de 1995, na qual a remuneração do concessionário decorre exclusivamente de tarifas cobradas dos usuários dos serviços, sem qualquer forma de contraprestação pecuniária, aporte de recursos ou garantias financeiras por parte do Município. Nesse modelo, o concessionário assume integralmente os investimentos necessários à implantação da infraestrutura, incluindo, conforme o caso, aquisição ou disponibilização de terreno adequado, execução de obras civis, aquisição de equipamentos e sistemas, e constituição de capital de giro inicial.

Adicionalmente à receita tarifária principal, os estudos deverão avaliar a viabilidade e os aspectos jurídicos relacionados à obtenção de receitas acessórias, seja mediante cobrança de serviços adicionais voluntariamente contratados pelos usuários, seja através de comissões sobre leilões de veículos não retirados, ou outras fontes lícitas compatíveis com a natureza do serviço público prestado. Em qualquer hipótese, as receitas acessórias deverão ser adequadamente dimensionadas e sua previsão não poderá comprometer o objetivo precípua da concessão nem criar barreiras de acesso ao serviço por parte dos usuários.

Os estudos deverão também avaliar a conveniência e viabilidade de exigência de outorga a ser paga pelo concessionário ao Município, seja sob a forma de parcela fixa devida no início do contrato, seja mediante pagamentos periódicos calculados como percentual da receita bruta ou líquida, ou ainda mediante combinação de ambas as modalidades. A definição da estrutura de outorga deverá considerar seu impacto sobre a viabilidade econômico-financeira do projeto e sobre a modicidade tarifária, buscando equilíbrio entre a geração de receitas para o Poder Concedente e a manutenção de condições atrativas à participação de investidores privados qualificados.

### 4.2. Prazo de Concessão

O prazo da concessão constitui variável fundamental que impacta diretamente a viabilidade econômica do projeto, a estrutura de financiamento, a capacidade de amortização dos investimentos e a modicidade das tarifas. Considerando tratar-se de empreendimento que demanda investimentos iniciais significativos em obras civis e equipamentos, com retorno gradual ao longo da operação, sugere-se que os estudos avaliem prazos situados entre quinze e vinte e cinco anos, período que tende a ser compatível com a vida útil das principais infraestruturas implantadas e adequado à obtenção de taxas de retorno razoáveis.

Não obstante, os participantes do PMI possuem liberdade para propor prazos diversos, desde que fundamentadamente demonstrem que a alternativa apresentada mostra-se mais vantajosa sob a perspectiva do interesse público, seja por permitir tarifas mais módicas, seja por proporcionar maior segurança quanto ao



equilíbrio econômico-financeiro, ou por outras razões devidamente justificadas. Em qualquer caso, os estudos deverão apresentar análise de sensibilidade demonstrando o impacto de variações no prazo contratual sobre os principais indicadores econômicos e sobre o nível tarifário.

### 4.3. Parâmetros Econômico-Financeiros

Para fins de análise de viabilidade econômico-financeira, os estudos deverão adotar taxa de desconto consistente com o risco do empreendimento e com as condições de mercado para projetos de infraestrutura. Recomenda-se que a Taxa Interna de Retorno do projeto, calculada sobre o fluxo de caixa livre não alavancado, não exceda dez por cento ao ano em termos reais, patamar considerado compatível com investimentos em concessões de serviços públicos de risco moderado. Taxas superiores deverão ser excepcionalmente justificadas mediante demonstração de riscos extraordinários ou características específicas do projeto que as justifiquem.

No que concerne à estrutura de capital, os estudos deverão apresentar composição realista entre recursos próprios dos acionistas e capital de terceiros obtido mediante financiamento, indicando as condições de mercado presumidas para captação de recursos (prazos, taxas de juros, períodos de carência, exigências de garantias). A modelagem deverá assegurar que o nível de endividamento mantenha-se em patamares prudentes, preservando a capacidade de pagamento do concessionário mesmo em cenários adversos. Recomenda-se que o Índice de Cobertura do Serviço da Dívida permaneça superior a 1,3 ao longo de todo o período de amortização dos financiamentos.

Para fins de cálculo da depreciação dos ativos, deverá ser observado o regime fiscal estabelecido pela Receita Federal do Brasil, adotando-se as taxas e critérios previstos na legislação tributária vigente. Os estudos deverão também avaliar a aplicabilidade de incentivos fiscais, notadamente o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), instituído pela Lei Federal nº 11.488, de 2007, que permite a suspensão da exigência de PIS e COFINS na aquisição de bens e serviços destinados à implantação de projetos de infraestrutura.

### 4.4. Premissas Operacionais Mínimas

Independentemente das soluções específicas propostas por cada participante, os estudos deverão assegurar que o modelo operacional atenda aos seguintes requisitos mínimos: funcionamento ininterrupto do pátio, com atendimento ao público em horário comercial ampliado e disponibilidade de remoção de veículos vinte e quatro horas por dia durante todos os dias da semana; implantação de sistema informatizado de gestão integrado aos órgãos de trânsito municipais e estaduais; vigilância permanente e sistema de monitoramento eletrônico das instalações; manutenção de apólices de seguro cobrindo os veículos custodiados contra danos, furto e roubo; transparência absoluta mediante disponibilização via internet de informações sobre veículos custodiados, tarifas praticadas, procedimentos de liberação e canais de atendimento; e observância rigorosa dos prazos legais estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro e na legislação municipal para procedimentos de leilão e destinação final de veículos.

### 4.5. Premissas Locacionais e Prazos

Complementarmente às premissas operacionais estabelecidas nos itens anteriores, os estudos deverão observar as seguintes diretrizes quanto à localização do pátio, regime de ocupação do imóvel e prazos de implantação:

a) Localização do pátio: Os estudos deverão avaliar a acessibilidade viária e a distância dos principais pontos de fiscalização do Município, sem, contudo, estabelecer limitações geográficas que possam restringir indevidamente a competitividade do certame. A análise locacional deverá priorizar critérios técnicos objetivos como tempo de deslocamento, custos logísticos e adequação urbanística, evitando raios fixos ou distâncias máximas que não encontrem respaldo em estudos técnicos fundamentados. Considerando que o



Município não dispõe de pátio próprio, os estudos devem contemplar todo o território municipal como área potencial.

b) Regime de ocupação do imóvel: Os estudos deverão considerar que o terreno destinado ao pátio poderá ser de propriedade do concessionário ou por ele locado ou arrendado, conforme lhe seja mais conveniente sob a perspectiva econômica, observadas as exigências de regularidade fundiária, adequação urbanística e licenciamento ambiental aplicáveis. A demonstração de disponibilidade jurídica da área poderá ser comprovada mediante escritura de propriedade, contrato de locação ou arrendamento com prazo compatível com a duração da concessão, ou outros instrumentos que assegurem o direito de uso da área pelo período necessário.

c) Prazo para início das operações: Considerando tratar-se de demanda nova, sem infraestrutura existente, os estudos deverão propor prazo realista para início da prestação dos serviços, contemplando aquisição ou locação de terreno, elaboração de projetos executivos, obtenção de licenças e alvarás, execução de obras civis, aquisição e instalação de equipamentos, contratação e treinamento de pessoal, e testes operacionais. Sugere-se prazo não inferior a 120 (cento e vinte) dias contados da assinatura do contrato, salvo se demonstrada viabilidade de prazo menor com cronograma detalhado.

## 5. PRODUTOS ESPERADOS E ESTRUTURA DE APRESENTAÇÃO

Os estudos deverão ser organizados em produtos distintos, cada qual abordando dimensão específica da modelagem da concessão, conforme detalhamento que segue. A segregação em produtos visa facilitar a análise técnica por parte da Administração e permitir eventual aproveitamento parcial dos estudos apresentados, conforme previsto na legislação de regência.

### 5.1. Produto I – Estudos Preliminares e Diagnóstico

Este produto inicial deverá consolidar o diagnóstico da situação atual e estabelecer as bases fáticas sobre as quais se desenvolverão as demais análises. Espera-se a apresentação de levantamento detalhado contemplando o histórico de veículos apreendidos no município ao longo dos últimos três exercícios, discriminando por mês, tipo de veículo e motivo da apreensão. Esses dados permitirão identificar padrões sazonais, tendências de crescimento e eventuais eventos atípicos que devam ser considerados nas projeções futuras.

Complementarmente, deverá ser realizado levantamento completo dos custos atualmente suportados pelo Município com a guarda de veículos, seja mediante contratos formais, seja através de outras modalidades de contratação. Essa análise permitirá estabelecer parâmetro comparativo para avaliar a economicidade da solução proposta e dimensionar os potenciais ganhos de eficiência decorrentes da concessão. Os estudos deverão também mapear as principais deficiências e gargalos do modelo vigente, identificando reclamações de usuários, irregularidades constatadas em fiscalizações e dificuldades operacionais relatadas pelos agentes públicos responsáveis.

A partir desse diagnóstico retrospectivo, os estudos deverão desenvolver projeções fundamentadas de demanda futura considerando variáveis demográficas, econômicas e urbanísticas. Recomenda-se a utilização de modelos econométricos que relacionem o número de apreensões com o tamanho da frota municipal, o nível de atividade econômica, a densidade populacional e a intensidade das ações fiscalizatórias. As projeções deverão abranger minimamente vinte anos e apresentar três cenários (conservador, moderado e otimista) com suas respectivas probabilidades de ocorrência.

Quantificação de serviços isentos ou não remunerados: Caso o Município pretenda estabelecer hipóteses de prestação de serviços sem cobrança de tarifas dos usuários (tais como remoção para desobstrução de vias públicas em casos de acidentes, guincho social para população vulnerável, ou outras situações de interesse público), os estudos deverão obrigatoriamente estimar, com base em dados históricos dos últimos três anos quando disponíveis ou mediante projeções fundamentadas, a incidência mensal e anual dessas ocorrências. Tal estimativa é essencial para que os participantes possam dimensionar adequadamente o impacto financeiro



dessas isenções e incorporá-las em suas propostas comerciais, preservando o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Na ausência de dados históricos confiáveis, os estudos deverão propor metodologia de estimativa baseada em indicadores indiretos (sinistralidade viária, densidade de tráfego, histórico de municípios similares) e sugerir mecanismos contratuais de revisão periódica caso a incidência real divirja significativamente das projeções iniciais.

Acervo atual de veículos: Caso exista acervo de veículos atualmente sob custódia do Município, seja em instalações próprias, seja mediante contratos vigentes com terceiros, os estudos deverão identificar precisamente a quantidade, tipologia, estado de conservação e situação jurídica desses bens, bem como propor procedimentos para sua transferência ao concessionário quando do início da operação. Deverão também ser avaliados os custos e responsabilidades associados a essa transferência, incluindo eventual necessidade de transporte, regularização documental e assunção de passivos relacionados a veículos abandonados há longo tempo. Na hipótese de inexistência de acervo atual, tal circunstância deverá ser expressamente consignada nos estudos.

Elemento fundamental deste produto consiste na realização de benchmarking (processo de gestão que envolve comparar sistematicamente os processos, produtos ou serviços de uma empresa com os de outras empresas de destaque no mercado, como concorrentes ou líderes do setor, para identificar oportunidades de melhoria e inovação) com municípios de características comparáveis que já disponham de pátios municipais operacionais, seja sob gestão direta, seja mediante concessão. Os estudos deverão identificar minimamente cinco casos de referência, analisando aspectos como modelo de gestão adotado, dimensionamento da infraestrutura, custos de implantação e operação, estrutura tarifária, indicadores de qualidade e satisfação dos usuários, e lições aprendidas. Essa análise comparativa fornecerá subsídios valiosos para calibrar as premissas adotadas e validar a razoabilidade das soluções propostas.

## 5.2. Produto II – Modelagem de Infraestrutura e Engenharia

A modelagem de infraestrutura constitui dimensão essencial dos estudos, devendo traduzir em especificações técnicas concretas as necessidades identificadas no diagnóstico e na projeção de demanda. Este produto deverá iniciar-se pela apresentação de estudo locacional identificando minimamente três alternativas viáveis de terrenos para implantação do pátio. Para cada alternativa, deverá ser desenvolvida análise multicritério ponderando fatores como adequação da área às necessidades projetadas, acessibilidade viária, distância dos principais pontos de fiscalização, compatibilidade com o zoneamento e legislação urbanística municipal, disponibilidade de infraestrutura urbana, condições topográficas e geotécnicas, regularidade fundiária, situação dominial e estimativa de custos de aquisição ou eventual desapropriação.

A análise locacional deverá ser acompanhada de plantas de situação e localização georreferenciadas, fotografias aéreas e terrestres, certidões atualizadas de matrícula dos imóveis e pareceres preliminares sobre viabilidade urbanística e ambiental. Ao final, os estudos deverão apresentar recomendação fundamentada indicando a alternativa considerada mais adequada sob a perspectiva técnica, econômica e jurídica, sem prejuízo de eventual opção diversa por parte da Administração em momento posterior.

Uma vez definida a localização de referência, os estudos deverão desenvolver anteprojeto arquitetônico e de engenharia em nível de detalhamento compatível com as exigências estabelecidas pela Lei Federal nº 14.133, de 2021, para projetos básicos. Isso implica a apresentação de plantas de implantação, cortes, fachadas e detalhamentos que permitam caracterizar adequadamente a obra, avaliar sua viabilidade técnica e estimar com razoável precisão os custos de execução. O projeto deverá contemplar todos os elementos essenciais à operação do pátio, incluindo pavimentação das áreas de circulação e estacionamento de veículos, sistema de drenagem pluvial dimensionado conforme as normas técnicas aplicáveis, iluminação de segurança em toda a área, cercamento perimetral com altura mínima de três metros e características que impeçam invasões, portaria equipada com controle de acesso e vigilância eletrônica, edificações destinadas às atividades administrativas e de atendimento ao público, instalações sanitárias adequadas ao dimensionamento de pessoal previsto, e eventual área coberta destinada à proteção de veículos em condições especiais.

Todos os projetos deverão observar rigorosamente as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), em especial aquelas relacionadas à acessibilidade (NBR 9050), segurança contra incêndio e instalações elétricas. Os memoriais descritivos deverão especificar os materiais e técnicas construtivas



previstas, estabelecendo padrões mínimos de qualidade e desempenho. Os quantitativos deverão ser apresentados de forma analítica, discriminando cada item de serviço com suas respectivas unidades de medida e quantidades.

A estimativa de custos de implantação deverá ser elaborada com base nos referenciais do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI) da Caixa Econômica Federal ou, subsidiariamente, do Sistema de Custos Rodoviários (SICRO) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Para serviços não contemplados nesses sistemas, deverão ser apresentadas composições de custos próprias fundamentadas em cotações de fornecedores ou em tabelas de entidades especializadas reconhecidas. Todos os preços deverão indicar claramente a data-base adotada e o percentual de Bonificações e Despesas Indiretas (BDI) considerado, devidamente justificado.

O cronograma físico-financeiro deverá detalhar todas as etapas de implantação, desde os serviços preliminares até a conclusão e entrega das instalações, estabelecendo durações realistas para cada fase e identificando eventuais interdependências e caminhos críticos. Os estudos deverão também contemplar eventuais necessidades de licenciamentos, aprovações ou autorizações prévias junto a órgãos públicos, estimando os prazos necessários à obtenção dessas manifestações.

Todos os projetos técnicos deverão ser acompanhados das respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registros de Responsabilidade Técnica (RRT) emitidas pelos profissionais responsáveis junto aos conselhos profissionais competentes, demonstrando a qualificação técnica da equipe responsável pela elaboração dos estudos.

### 5.3. Produto III – Modelo Operacional e Sistema de Desempenho

A modelagem operacional deverá traduzir em procedimentos concretos e verificáveis as atividades a serem desenvolvidas pelo concessionário ao longo da execução contratual. Os estudos deverão apresentar fluxogramas detalhados contemplando todas as etapas do processo, desde o acionamento do serviço de remoção até a liberação ou destinação final do veículo. Para cada etapa, deverão ser especificados os procedimentos obrigatórios, os prazos máximos admissíveis, os responsáveis pela execução, os sistemas de registro e controle utilizados, e os mecanismos de verificação da qualidade.

No que concerne aos serviços de remoção, os estudos deverão especificar os equipamentos necessários (guinchos leves e pesados, plataformas, equipamentos auxiliares), o dimensionamento da frota considerando a demanda projetada e os tempos de atendimento pretendidos, os procedimentos de vistoria prévia à remoção, as cautelas para evitar danos aos veículos durante o transporte, e os protocolos de segurança aplicáveis. Deverá ser também prevista a integração com os sistemas de acionamento utilizados pelos órgãos de fiscalização, permitindo solicitações ágeis e rastreamento em tempo real.

Os procedimentos de recepção e registro no pátio deverão contemplar vistoria minuciosa do veículo com documentação fotográfica obrigatória, registro de todas as características identificadoras (placa, chassi, cor, modelo, avarias preexistentes), inventário de pertences deixados no interior, lacração de compartimentos quando pertinente, e emissão de comprovante detalhado. Todos esses dados deverão ser imediatamente inseridos em sistema informatizado que permita consultas posteriores e integração com bancos de dados dos órgãos de trânsito.

Durante o período de guarda, os estudos deverão prever medidas rigorosas de segurança patrimonial incluindo vigilância permanente, sistema de monitoramento eletrônico com câmeras cobrindo toda a área, controle de acesso de pessoas e veículos, iluminação adequada em período noturno, e apólice de seguro cobrindo os veículos custodiados contra furto, roubo e danos. Deverão também ser estabelecidos protocolos de manutenção preventiva das instalações e procedimentos de resposta a emergências.

Especial atenção deverá ser dedicada aos procedimentos de atendimento ao público, dimensão crítica para a satisfação dos usuários e para a legitimidade do serviço público. Os estudos deverão prever múltiplos canais de atendimento incluindo comparecimento presencial, atendimento telefônico, portal eletrônico de serviços e eventual aplicativo para dispositivos móveis. Para cada canal, deverão ser estabelecidos padrões mínimos de qualidade contemplando prazos máximos de resposta, clareza nas informações prestadas, facilidades para agendamento e acompanhamento processual, e mecanismos de ouvidoria para reclamações e sugestões.



Os procedimentos de liberação de veículos deverão observar rigorosamente os requisitos legais estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro, assegurando que a entrega somente ocorra mediante comprovação da regularização das pendências que motivaram a apreensão e apresentação da documentação necessária. O sistema informatizado deverá permitir consulta online das exigências aplicáveis a cada caso e emissão das guias de pagamento correspondentes, agilizando o processo e reduzindo a necessidade de comparecimentos presenciais sucessivos.

Para os veículos não retirados pelos proprietários no prazo legal, os estudos deverão detalhar os procedimentos de leilão público, incluindo a publicidade dos editais, os meios de divulgação, as modalidades de leilão admissíveis (presencial, eletrônico ou misto), os procedimentos de habilitação de licitantes, a formação de lotes, a definição de valores mínimos, e os procedimentos de arrematação e transferência. Deverão também ser previstas providências para veículos considerados irrecuperáveis, contemplando procedimentos de baixa e destinação ambientalmente adequada dos resíduos.

A modelagem operacional deverá ser complementada pela proposição de sistema estruturado de indicadores de desempenho que permita ao Poder Concedente e à sociedade avaliar objetivamente a qualidade dos serviços prestados. Os estudos deverão propor minimamente dez indicadores contemplando diferentes dimensões da prestação do serviço: eficiência (tempo médio de remoção, taxa de ocupação do pátio, tempo de atendimento ao público), qualidade (índice de reclamações, taxa de resolução no primeiro contato, índice de satisfação dos usuários), conformidade (cumprimento de prazos legais, regularidade dos leilões, manutenção das condições de segurança) e sustentabilidade (destinação adequada de resíduos, consumo de recursos, emissões).

Para cada indicador proposto, os estudos deverão especificar a fórmula de cálculo, a fonte de dados, a periodicidade de apuração, as metas quantitativas a serem atingidas, os mecanismos de verificação e eventual vinculação com penalidades ou bonificações. Recomenda-se que os indicadores mais relevantes estejam diretamente vinculados à remuneração do concessionário, de modo que o não atingimento sistemático das metas implique redução proporcional do pagamento devido, criando incentivos econômicos alinhados com o interesse público.

Por fim, os estudos deverão propor critérios objetivos de habilitação técnica das futuras licitantes, estabelecendo comprovações de capacidade técnico-operacional estritamente compatíveis com a natureza e complexidade dos serviços objeto da concessão, tais como experiência anterior comprovada em operação de pátios de veículos, serviços de guincho e remoção, ou atividades correlatas. Importante destacar que os requisitos de habilitação não deverão incluir inscrições ou registros em entidades de classe que não guardem pertinência técnica direta com as atividades licitadas. Especificamente, deverá ser avaliada criteriosamente a real necessidade de exigir registro em conselhos profissionais como CREA, CRA ou outros, demonstrando-se objetivamente quais atividades do escopo demandam fiscalização por tais entidades. A mera existência de atividades administrativas ou gerenciais não justifica exigência de registro no CRA. Exigências genéricas caracterizam restrição indevida à competitividade e devem ser evitadas.

#### 5.4. Produto IV – Viabilidade Econômico-Financeira

Os estudos de viabilidade econômico-financeira constituem elemento essencial e obrigatório em qualquer modelagem de concessão de serviços públicos, conforme reiteradamente assentado pela jurisprudência dos tribunais de contas. Tais estudos destinam-se não apenas a avaliar a atratividade do projeto ao investidor privado, mas principalmente a demonstrar que o prazo de concessão proposto é suficiente para permitir a recuperação dos investimentos exigidos e a remuneração adequada do capital, preservando simultaneamente a modicidade tarifária e o equilíbrio contratual. A ausência ou insuficiência desses estudos constitui vício que compromete a higidez do processo licitatório e pode ensejar sua anulação ou suspensão pelos órgãos de controle, conforme precedentes do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (Processos TC-020333.989.22-6 e TC-008278.989.23-1). Os participantes deste PMI deverão, portanto, dedicar especial atenção à elaboração de análises robustas, fundamentadas e verificáveis que demonstrem inequivocamente a sustentabilidade econômico-financeira da concessão.

Este produto constitui elemento central dos estudos, devendo demonstrar de forma transparente, fundamentada e verificável a sustentabilidade econômico-financeira da concessão ao longo de todo o prazo



contratual considerado. Os estudos deverão ser apresentados em formato de relatório analítico acompanhado de modelo financeiro detalhado desenvolvido em planilha eletrônica, ambos seguindo as melhores práticas internacionais de modelagem de projetos de infraestrutura.

O relatório deverá iniciar-se pela explicitação de todas as premissas macroeconômicas e financeiras adotadas, incluindo projeções de inflação, crescimento econômico, taxas de juros de longo prazo, parâmetros para cálculo do custo de capital, e demais variáveis relevantes. Todas as premissas deverão ser acompanhadas de suas respectivas fontes e justificativas, preferencialmente referenciadas em projeções oficiais de instituições reconhecidas (Banco Central, instituições multilaterais, consultorias especializadas).

A estimativa de investimentos iniciais (CAPEX) deverá consolidar todos os dispêndios necessários à implantação do empreendimento, segregados nas seguintes categorias principais: terreno (aquisição ou desapropriação, regularização documental, impostos de transmissão), terraplenagem e preparação do solo, obras civis (pavimentação, edificações, drenagem, cercamento), instalações complementares (elétricas, hidráulicas, lógica), equipamentos e sistemas (monitoramento eletrônico, informática, mobiliário), despesas pré-operacionais (projetos, licenças, aprovações) e capital de giro inicial. Para cada categoria, os estudos deverão apresentar quantitativos, preços unitários com suas respectivas fontes, e o resultado da multiplicação. O cronograma de desembolso deverá ser compatível com o cronograma físico de implantação apresentado no Produto II.

Os custos operacionais recorrentes (OPEX) deverão ser projetados mês a mês durante os primeiros dois anos de operação e anualmente para o restante do prazo contratual, contemplando as seguintes categorias mínimas: pessoal (salários, encargos sociais e trabalhistas, benefícios, treinamento, uniformes), manutenção (preventiva e corretiva das instalações e equipamentos), vigilância e segurança patrimonial, consumo de energia elétrica e água, serviços de limpeza e higienização, seguros (patrimonial, responsabilidade civil, veículos custodiados), tributos (ISSQN, PIS/COFINS quando não recuperáveis, IRPJ e CSLL), despesas administrativas (contabilidade, jurídico, marketing), despesas financeiras (juros, tarifas bancárias), e eventual provisão para contingências.

Para a categoria de pessoal, deverá ser apresentado organograma detalhado com todas as funções previstas (gerência, supervisão, operadores de guincho, atendentes, vigilantes, pessoal de manutenção e limpeza), quantitativo por função considerando os turnos necessários, salários de referência fundamentados em convenções coletivas ou pesquisas salariais, e percentual de encargos compatível com a legislação trabalhista e previdenciária. Os custos de manutenção deverão ser estimados em percentual do valor dos ativos ou com base em contratos de referência para serviços similares. Os seguros deverão ser orçados mediante cotações preliminares de seguradoras reconhecidas, especificando as coberturas contratadas e os valores segurados.

No lado das receitas, os estudos deverão projetar ano a ano os ingressos financeiros esperados, segregados por fonte. A receita principal decorrerá das tarifas de guarda cobradas dos usuários, calculadas mediante multiplicação da demanda projetada (número de veículos x dias de permanência média) pelo valor da tarifa diária proposta. A estrutura tarifária deverá contemplar diferenciação por tipo de veículo (automóveis, motocicletas, veículos pesados) e apresentar justificativa baseada em análise comparativa de tarifas praticadas em outros municípios, ajustadas pelas diferenças de contexto.

As receitas acessórias poderão incluir tarifas de remoção cobradas em separado (quando admissível pela legislação municipal), comissões sobre leilões de veículos não retirados (calculadas como percentual sobre o valor de arrematação), e outras fontes desde que juridicamente viáveis e devidamente justificadas. Os estudos deverão ser conservadores quanto à projeção de receitas acessórias, evitando superestimar fluxos incertos ou esporádicos.

A partir da consolidação de investimentos, custos e receitas, os estudos deverão elaborar as seguintes demonstrações financeiras projetadas: Demonstração de Fluxo de Caixa (DFC) apresentando mês a mês os primeiros dois anos e anualmente o restante do prazo, com discriminação de fluxos operacionais, de investimento e de financiamento; Demonstração do Resultado do Exercício (DRE) apresentando anualmente as receitas, custos, despesas operacionais, resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA), depreciação, resultado antes de impostos, impostos sobre lucro e resultado líquido; e Balanço Patrimonial projetado apresentando anualmente a posição de ativos, passivos e patrimônio líquido.

Todas essas demonstrações deverão ser elaboradas em conformidade com as normas contábeis brasileiras e os pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), permitindo sua auditoria e



verificação. O modelo deverá também contemplar a estrutura de financiamento presumida, indicando o percentual de recursos próprios e de terceiros, as condições dos empréstimos (taxa de juros, prazo, carência, forma de amortização), e os fluxos de pagamento de juros e amortização do principal.

A partir dessas projeções, os estudos deverão calcular os principais indicadores de viabilidade econômico-financeira: Taxa Interna de Retorno do Projeto (TIR) calculada sobre o fluxo de caixa livre não alavancado; Taxa Interna de Retorno do Acionista calculada sobre o fluxo de distribuição de dividendos; Valor Presente Líquido (VPL) descontado à taxa de desconto adotada; período de retorno simples e descontado (payback); Custo Médio Ponderado de Capital (WACC); e Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD) para cada ano do período de amortização dos financiamentos.

Elemento essencial deste produto consiste na apresentação de análise de sensibilidade demonstrando o comportamento dos principais indicadores frente a variações nas premissas mais relevantes. Recomenda-se a elaboração de minimamente três cenários completos (pessimista, base e otimista) com variações simultâneas em múltiplas variáveis (demanda, tarifas, custos de construção, custos operacionais, taxas de juros), além de análises de sensibilidade univariadas demonstrando o impacto isolado de variações em cada premissa crítica. Os estudos deverão também identificar o ponto de equilíbrio do projeto, indicando o nível mínimo de demanda ou receita necessário para cobrir os custos e remunerar adequadamente o capital investido.

Por fim, os estudos deverão apresentar proposta de estrutura de garantias adequada às características do projeto, especificando os seguros obrigatórios a serem contratados pelo concessionário (risco de engenharia durante as obras, risco operacional, responsabilidade civil, veículos custodiados), as garantias de execução contratual a serem prestadas ao Poder Concedente, e eventual necessidade de contragarantias públicas, embora se reconheça que em concessões comuns remuneradas exclusivamente por tarifas essa necessidade tende a ser inexistente.

O modelo financeiro deverá ser entregue em planilha eletrônica de formato amplamente utilizado (preferencialmente Microsoft Excel ou compatível), com todas as fórmulas abertas e editáveis, sem proteção por senhas ou travas, permitindo à Administração simular diferentes cenários e validar os cálculos apresentados. A planilha deverá conter abas claramente identificadas para cada grupo de informações (premissas, CAPEX, OPEX, receitas, demonstrações financeiras, indicadores, sensibilidades), com fórmulas claramente referenciadas e evitando-se ao máximo valores digitados diretamente ("hard-coded"). Recomenda-se a inclusão de manual ou guia do usuário explicando a estrutura da planilha e orientando sua utilização.

## 5.5. Produto V – Modelagem Jurídico-Institucional

A modelagem jurídica constitui o instrumento que traduz as soluções técnicas e econômicas em arcabouço contratual juridicamente exequível e aderente ao ordenamento vigente. Os estudos deverão iniciar-se por análise abrangente da legislação aplicável nos três níveis federativos, identificando os diplomas normativos relevantes, analisando sua compatibilidade com o modelo proposto, e apontando eventuais lacunas, conflitos ou necessidades de alteração legislativa.

No âmbito federal, merecem análise detalhada a Lei Federal nº 14.133, de 2021, que estabelece normas gerais de licitação, a Lei Federal nº 8.987, de 1995, que disciplina as concessões de serviços públicos, a Lei Federal nº 11.079, de 2004, relativa às parcerias público-privadas, e o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 1997), que estabelece procedimentos para apreensão e guarda de veículos. No âmbito municipal, deverão ser examinadas as normas de trânsito, a legislação tributária municipal (especialmente quanto à eventual incidência de Imposto sobre Serviços e taxas), a legislação urbanística (plano diretor, lei de zoneamento), e eventuais normas específicas sobre pátios de veículos se existentes.

Elemento central da modelagem jurídica consiste na elaboração da matriz de riscos, instrumento que identifica, caracteriza e aloca entre as partes os principais eventos incertos que podem afetar o equilíbrio do contrato. Os estudos deverão apresentar matriz contemplando minimamente quinze riscos relevantes, classificados nas seguintes categorias: riscos de demanda (número de apreensões inferior ao projetado), riscos de construção (atrasos, sobrecustos, inadequações técnicas na implantação), riscos operacionais (falhas na prestação do serviço, sinistros, danos aos veículos), riscos regulatórios (alterações na legislação de trânsito, mudanças em tarifas máximas admissíveis), riscos ambientais (exigência de medidas mitigadoras



não previstas, passivos ambientais preexistentes), riscos fundiários (irregularidades documentais, ações possessórias), riscos financeiros (variações nas taxas de juros que afetem as condições de financiamento), riscos cambiais (quando aplicáveis), riscos políticos (modificação unilateral de condições contratuais, encampação), e riscos de força maior (eventos extraordinários e imprevisíveis).

Para cada risco identificado, a matriz deverá apresentar as seguintes informações: descrição clara do evento, estimativa qualitativa ou quantitativa de sua probabilidade de ocorrência, análise de seu potencial impacto sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, identificação da parte que possui melhores condições de gerenciá-lo ao menor custo, proposta fundamentada de alocação (concessionário, poder concedente ou compartilhada), descrição das medidas de mitigação aplicáveis, e eventual indicação de mecanismos contratuais de tratamento (cláusulas de reequilíbrio, seguros obrigatórios, garantias). A alocação de riscos deverá observar o princípio geral de que cada risco deve ser suportado pela parte que pode melhor controlá-lo ou mitigá-lo, evitando-se tanto a transferência excessiva de riscos ao concessionário, que poderia inviabilizar economicamente o projeto ou elevar excessivamente as tarifas, quanto a retenção de riscos empresariais típicos pelo Poder Concedente, que descaracterizaria a natureza da concessão.

Os estudos deverão culminar na elaboração de minutas completas e detalhadas dos instrumentos licitatórios e contratuais necessários à implementação do projeto. A minuta de edital de licitação deverá contemplar todos os elementos exigidos pela legislação de regência, incluindo: preâmbulo identificando o órgão licitante, o objeto da licitação e a modalidade adotada; disposições sobre credenciamento e divulgação do certame; definição precisa e completa do objeto da concessão, indicando sua natureza, prazo e principais características; critério de julgamento das propostas com justificativa da escolha (recomenda-se a adoção de menor tarifa cobrada dos usuários ou maior outorga paga ao Poder Concedente, a depender das características do projeto); requisitos de habilitação jurídica, técnica, econômico-financeira e regularidade fiscal dos licitantes, estabelecidos de forma a assegurar a capacidade de execução do contrato sem restringir indevidamente a competitividade; regras para formulação e apresentação de propostas, incluindo eventual documentação técnica exigida; critérios de desempate; regras sobre participação de consórcios quando admitida; prazo de validade das propostas; exigência de garantia de proposta; condições para assinatura do contrato; e cláusula expressa condicionando a assinatura do contrato ao ressarcimento dos valores relativos à elaboração dos estudos, observados os limites legais.

A minuta de contrato de concessão deverá traduzir de forma clara, precisa e exaustiva todos os direitos e obrigações das partes, contemplando as cláusulas essenciais previstas no art. 92 da Lei Federal nº 14.133, de 2021, e no art. 23 da Lei Federal nº 8.987, de 1995, além das seguintes cláusulas específicas indispensáveis: definições e interpretações, estabelecendo o significado preciso dos principais termos utilizados no contrato; objeto da concessão, com descrição detalhada dos serviços abrangidos e dos investimentos obrigatórios; prazo de vigência, indicando o início e o término da concessão, bem como eventuais condições suspensivas ou resolutivas; obrigações do concessionário, discriminando exaustivamente todas as prestações positivas e negativas a seu cargo; obrigações do poder concedente, incluindo as colaborações necessárias à execução do contrato; regime de remuneração, especificando as tarifas a serem cobradas, os mecanismos de reajuste anual e as hipóteses de revisão extraordinária; política tarifária, estabelecendo os critérios para fixação e alteração de tarifas; indicadores de desempenho, com especificação de metas, metodologia de verificação e eventual vinculação com a remuneração; mecanismos de fiscalização, definindo os poderes do Poder Concedente e as obrigações de prestação de informações pelo concessionário; garantias contratuais exigidas do concessionário e respectivos valores; seguros obrigatórios, com especificação de coberturas mínimas e valores segurados; bens reversíveis, com identificação precisa e estabelecimento de condições de reversão ao término do contrato; mecanismos de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, incluindo as hipóteses que ensejam recomposição, os procedimentos de comprovação e as formas admissíveis de reequilíbrio; penalidades aplicáveis ao descumprimento de obrigações contratuais, graduadas conforme a gravidade da infração; hipóteses de extinção do contrato, contemplando tanto as formas ordinárias (término do prazo, encampação por interesse público) quanto extraordinárias (caducidade por inadimplemento do concessionário, rescisão por inadimplemento do poder concedente, anulação, falência ou extinção do concessionário); consequências indenizatórias aplicáveis a cada forma de extinção; sub-rogação dos contratos de financiamento em caso de extinção antecipada, observadas as disposições legais aplicáveis; mecanismos de solução de controvérsias, privilegiando-se quando possível os meios alternativos (mediação,



conciliação, arbitragem) antes do recurso à via judicial; disposições sobre alterações contratuais e prorrogações; cláusula sobre irrenunciabilidade de direitos e submissão à legislação brasileira; e designação de foro competente para dirimir eventuais litígios.

A minuta contratual deverá ser acompanhada de anexos contemplando minimamente: Caderno de Encargos, que consolidará todas as especificações técnicas, padrões de qualidade e procedimentos operacionais obrigatórios detalhados no Produto III; planilhas de investimentos e custos de referência; sistemática de indicadores de desempenho com metas e formas de verificação; modelo de garantia de execução contratual; e matriz de riscos consolidada. Todos os anexos integrarão o contrato para todos os efeitos legais.

Os estudos deverão também contemplar a elaboração de minutas de eventuais leis, decretos ou outros atos normativos necessários à viabilização jurídica do projeto, caso se identifiquem lacunas ou incompatibilidades na legislação vigente. Isso pode incluir, conforme o caso, projetos de lei criando ou alterando a regulamentação municipal sobre pátios de veículos, decretos regulamentando procedimentos específicos, ou portarias estabelecendo padrões técnicos. Todas as minutas legislativas deverão ser acompanhadas de exposição de motivos justificando a necessidade da inovação normativa e explicitando os objetivos pretendidos.

## 5.6. Produto VI – Síntese Executiva e Relatório de Ressarcimento

O último produto consistirá na elaboração de relatório executivo consolidando de forma sintética e objetiva os principais elementos e conclusões dos estudos desenvolvidos nos produtos anteriores. Este documento não deve ultrapassar trinta páginas e destina-se a proporcionar aos gestores públicos e eventuais interessados na futura licitação uma visão panorâmica do projeto sem a necessidade de percorrer a totalidade dos estudos técnicos detalhados.

A síntese executiva deverá conter minimamente os seguintes elementos: apresentação do contexto e justificativa do projeto, destacando a situação atual do Município e a necessidade de implantação do pátio; resumo do diagnóstico realizado, com os principais dados históricos de apreensões e custos atuais; descrição sucinta da solução técnica proposta, incluindo localização recomendada, dimensionamento da infraestrutura e principais características construtivas; quadro-resumo dos investimentos estimados e cronograma de implantação; síntese do modelo operacional, destacando os fluxos principais e os diferenciais em relação à situação atual; apresentação dos principais resultados da análise econômico-financeira, incluindo os indicadores de viabilidade (TIR, VPL, payback), a estrutura tarifária recomendada e o prazo de concessão considerado ótimo; resumo da matriz de riscos e da alocação proposta; principais conclusões sobre a viabilidade jurídica do modelo e eventuais necessidades de alteração legislativa; e recomendações estratégicas para a condução do processo licitatório.

O relatório executivo deverá ser acompanhado de documento apartado contendo o detalhamento dos custos incorridos pelo participante na elaboração dos estudos, discriminados por produto e por tipo de despesa. Este relatório de ressarcimento deverá apresentar a maior transparência possível, indicando os honorários profissionais cobrados pelos técnicos envolvidos (engenheiros, economistas, advogados), as despesas com deslocamentos e vistorias de campo quando aplicáveis, os custos de elaboração de plantas e projetos, as despesas com pesquisas e levantamento de dados, e quaisquer outros dispêndios diretamente relacionados à realização dos trabalhos.

O valor total solicitado a título de ressarcimento não poderá ultrapassar dois vírgula cinco por cento do montante total de investimentos (CAPEX) estimado nos estudos econômico-financeiros, conforme determina a legislação aplicável. Os valores deverão ser apresentados com data-base atualizada e discriminados de forma a permitir à Comissão de Avaliação analisar sua razoabilidade mediante comparação com valores de mercado para serviços similares. A apresentação do relatório de ressarcimento não implica qualquer garantia de pagamento, que somente ocorrerá caso os estudos sejam efetivamente utilizados na estruturação da futura licitação e desde que o vencedor do certame aceite realizar o ressarcimento nas condições estabelecidas.

## 6. DIRETRIZES DE APRESENTAÇÃO E FORMATAÇÃO



Os estudos deverão ser organizados de forma a facilitar sua análise técnica e eventual utilização pela Administração, observando-se os padrões de qualidade e formatação compatíveis com documentos técnicos de natureza oficial. Toda a documentação deverá ser redigida em língua portuguesa, admitindo-se excepcionalmente a inclusão de termos técnicos em idiomas estrangeiros quando consagrados pelo uso e desde que acompanhados da correspondente tradução ou explicação.

Os documentos deverão ser entregues em formato digital, preferencialmente em arquivos do tipo PDF para os relatórios e documentos de texto, formato editável (preferencialmente Microsoft Word ou compatível) para eventuais minutas contratuais e legislativas, formato de planilha eletrônica amplamente utilizado (preferencialmente Microsoft Excel ou compatível) para o modelo econômico-financeiro, e formatos técnicos padrão para plantas e projetos de engenharia (preferencialmente DWG ou DXF para desenhos CAD, complementados por versões em PDF).

Cada produto deverá constituir volume independente, identificado por capa contendo o título do produto, o nome do Procedimento de Manifestação de Interesse, a identificação do participante, e a data de entrega. O conteúdo deverá ser precedido de sumário detalhado com numeração de páginas, permitindo localizar rapidamente os tópicos de interesse. Recomenda-se a utilização de numeração progressiva de seções e subseções conforme as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR 6024), facilitando as referências cruzadas e citações.

Os relatórios deverão ser estruturados de forma lógica e progressiva, partindo de conceitos mais gerais para elementos mais específicos, evitando-se saltos abruptos entre temas ou a apresentação de conclusões sem a devida fundamentação. A redação deve primar pela clareza e precisão técnica, evitando-se tanto o uso excessivo de jargão que dificulte a compreensão por não especialistas quanto a superficialidade que comprometa a análise técnica adequada. As informações factuais deverão ser sempre acompanhadas das respectivas fontes, permitindo a verificação e validação dos dados apresentados.

Gráficos, tabelas, figuras e ilustrações deverão ser utilizados sempre que contribuam para a melhor compreensão do conteúdo, devendo ser numerados sequencialmente, acompanhados de legendas explicativas e inseridos preferencialmente próximo ao texto que a eles se refere. Imagens fotográficas, quando utilizadas, deverão ter resolução adequada e qualidade que permita identificar claramente os elementos retratados. Plantas e projetos de engenharia deverão indicar escala, orientação, convenções utilizadas e demais elementos necessários à sua interpretação.

As planilhas eletrônicas, conforme já assinalado em seção anterior, deverão ser entregues em formato aberto e editável, sem proteções por senha ou travas que impeçam sua manipulação pela Administração. Todas as fórmulas deverão estar visíveis e as células deverão conter referências claras a outras células ou planilhas, evitando-se ao máximo a digitação direta de valores ("hard-coding") que dificulte a compreensão da lógica de cálculo. Recomenda-se a utilização de cores ou formatações diferenciadas para distinguir células de entrada de dados (premissas) de células de cálculo e resultados, facilitando a navegação e eventual alteração de parâmetros.

Todos os projetos técnicos deverão ser acompanhados das respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registros de Responsabilidade Técnica (RRT), conforme aplicável às categorias profissionais envolvidas, devidamente quitadas e com indicação clara dos responsáveis técnicos, seus registros profissionais e as atividades objeto da responsabilidade técnica assumida.

## 7. CRONOGRAMA E ETAPAS DO PROCEDIMENTO

O Procedimento de Manifestação de Interesse seguirá cronograma estruturado em etapas sucessivas destinadas a assegurar oportunidades equitativas de participação e tempo adequado para elaboração de estudos tecnicamente consistentes. O prazo total estimado entre a publicação do presente chamamento e a entrega final dos estudos é de oitenta e quatro dias corridos, distribuídos conforme o detalhamento que segue.

A primeira etapa, com duração de vinte e um dias corridos a contar da publicação do edital de chamamento, destina-se ao cadastramento e qualificação dos interessados em participar do PMI. Durante esse período, as pessoas físicas ou jurídicas que pretendam apresentar estudos deverão protocolar junto à Secretaria Municipal de Segurança Pública requerimento de autorização acompanhado da documentação comprobatória



de sua qualificação técnica, econômica e jurídica. A documentação exigida encontra-se discriminada em anexo específico ao presente Termo de Referência e inclui essencialmente documentos de identificação e regularidade fiscal, comprovação de experiência em projetos de natureza similar, indicação da equipe técnica que atuará na elaboração dos estudos com os respectivos currículos, e apresentação de plano de trabalho preliminar indicando a metodologia que se pretende adotar.

A análise dos requerimentos de autorização será realizada por comissão designada especificamente para esse fim, que avaliará o atendimento aos requisitos formais estabelecidos e a adequação da qualificação técnica dos interessados à complexidade dos estudos solicitados. Não se trata de processo competitivo nesta fase, de modo que todos os requerentes que atendam aos requisitos mínimos receberão autorização para prosseguir. A autorização será comunicada aos interessados mediante publicação no portal eletrônico do Município e constitui condição indispensável ao prosseguimento, não gerando, contudo, qualquer direito de preferência na futura licitação, garantia de ressarcimento ou exclusividade quanto ao tema.

A segunda etapa, com início imediatamente após a comunicação das autorizações e duração de sessenta e três dias corridos, destina-se à elaboração propriamente dita dos estudos conforme o escopo e diretrizes estabelecidos neste Termo de Referência. Durante esse período, os participantes autorizados desenvolverão seus trabalhos de forma autônoma e independente, podendo solicitar à Administração esclarecimentos sobre dúvidas pontuais ou informações adicionais que se mostrem necessárias. A Secretaria Municipal de Segurança Pública designará servidor responsável por servir de ponto focal para comunicações com os participantes, centralizando o recebimento de questionamentos e providenciando as respostas necessárias.

Com o objetivo de promover maior interação entre a Administração e os participantes, bem como esclarecer aspectos relevantes do projeto, serão realizadas duas reuniões participativas ao longo do período de elaboração dos estudos. A primeira reunião, a ser realizada na segunda semana após a concessão das autorizações, terá caráter geral e destinar-se-á a apresentar aspectos contextuais do projeto, esclarecer dúvidas sobre o Termo de Referência, discutir eventuais dificuldades de acesso a informações ou locais, e alinhar expectativas quanto ao escopo e profundidade esperados dos trabalhos. A segunda reunião, prevista para a oitava semana, terá caráter de acompanhamento e permitirá aos participantes apresentar o estágio de desenvolvimento de seus estudos, compartilhar desafios identificados e receber eventuais orientações adicionais da Administração.

As reuniões terão caráter aberto e não obrigatório, sendo franqueada a participação de todos os interessados autorizados, de representantes de outros órgãos municipais envolvidos no projeto e de eventuais observadores a critério da Administração. As discussões travadas nas reuniões serão documentadas em atas disponibilizadas a todos os participantes, assegurando a igualdade de acesso às informações. A participação ou não nas reuniões não constituirá critério de avaliação dos estudos apresentados.

Ao término do prazo estabelecido, os participantes deverão protocolar junto à Secretaria Municipal de Segurança Pública a totalidade dos produtos solicitados, acompanhados de ofício de encaminhamento e relação discriminada dos documentos entregues. Não serão aceitos estudos protocolados após o encerramento do prazo, salvo se houver prorrogação formalmente concedida a todos os participantes mediante justificativa de interesse público. Os estudos entregues serão autuados em processo administrativo específico e remetidos à Comissão de Avaliação constituída para analisá-los.

A terceira etapa, com duração estimada de duas semanas, destinar-se-á à análise técnica dos estudos recebidos pela Comissão de Avaliação. Durante esse período, a Comissão examinará o conteúdo apresentado à luz dos critérios estabelecidos neste Termo de Referência, podendo solicitar esclarecimentos ou complementações aos participantes quando se mostrem necessários ao adequado julgamento. A análise técnica não constitui processo competitivo de seleção de vencedor, mas sim avaliação da adequação, qualidade e utilidade de cada estudo para subsidiar a futura modelagem da concessão. É possível, portanto, que mais de um estudo seja considerado aproveitável, que estudos sejam aproveitados parcialmente, ou que elementos de diferentes estudos sejam combinados na modelagem final.

A última etapa consistirá na elaboração de parecer técnico consolidado pela Comissão de Avaliação, indicando os estudos que serão efetivamente aproveitados, total ou parcialmente, na estruturação da futura licitação. O parecer deverá fundamentar as escolhas realizadas com base nos critérios técnicos estabelecidos e será submetido à aprovação da autoridade competente. Após aprovação, o parecer será publicado no portal



eletrônico do Município e comunicado a todos os participantes do PMI, encerrando formalmente o procedimento.

## 8. CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DOS ESTUDOS

A avaliação dos estudos apresentados será conduzida por Comissão Técnica de Avaliação especialmente constituída para essa finalidade, composta por servidores das Secretarias Municipais de Segurança Pública, Planejamento, Fazenda, Obras e Infraestrutura, e Procuradoria Jurídica, podendo ser aditada por especialistas externos quando a complexidade técnica assim recomendar. A Comissão terá como atribuição analisar os estudos recebidos, avaliar sua conformidade com as diretrizes estabelecidas neste Termo de Referência, examinar sua consistência técnica e viabilidade, e recomendar à autoridade competente quais trabalhos deverão ser aproveitados, total ou parcialmente, na modelagem da futura concessão.

A avaliação observará critérios objetivos que permitam julgar de forma isonômica e transparente a qualidade e adequação de cada estudo apresentado. Os critérios principais a serem considerados incluem a conformidade com o escopo mínimo estabelecido neste Termo de Referência, verificando-se se todos os produtos solicitados foram efetivamente entregues e se abordam os tópicos obrigatórios indicados; a consistência técnica e metodológica dos estudos, avaliando-se se as análises seguem métodos reconhecidos, se as premissas adotadas são razoáveis e adequadamente fundamentadas, e se os resultados guardam coerência lógica com as informações de entrada; a viabilidade das soluções propostas, examinando-se se as alternativas apresentadas são tecnicamente exequíveis, juridicamente válidas e economicamente sustentáveis; a adequação ao interesse público, verificando-se se as propostas atendem efetivamente às necessidades identificadas, promovem a economicidade e eficiência na prestação do serviço público, e observam princípios como modicidade tarifária e universalidade de acesso; a qualidade da apresentação e organização dos documentos, considerando-se a clareza da redação, a adequação das representações gráficas, a completude das informações e a facilidade de compreensão e utilização dos materiais entregues; e a razoabilidade dos valores apresentados para eventual ressarcimento, comparando-se os montantes solicitados com referências de mercado para serviços técnicos similares.

A Comissão poderá atribuir pesos diferenciados aos diversos critérios conforme a importância relativa de cada aspecto para o projeto específico. Sugere-se, a título indicativo, que a avaliação considere peso aproximado de trinta por cento para aspectos de conformidade técnica e completude, quarenta por cento para viabilidade econômico-financeira e sustentabilidade do modelo proposto, vinte por cento para adequação jurídica e tratamento de riscos, e dez por cento para qualidade geral de apresentação e aplicabilidade prática dos estudos. Esses pesos são meramente referenciais e poderão ser ajustados pela Comissão conforme as características específicas dos estudos recebidos.

Importante destacar que o processo de avaliação não constitui competição entre os participantes com seleção de vencedor único. Ao contrário, a Administração poderá aproveitar elementos de diferentes estudos, combinando as melhores soluções propostas por cada participante para compor uma modelagem híbrida que incorpore os aspectos mais adequados de cada trabalho. Dessa forma, é perfeitamente possível que mais de um participante tenha seus estudos aproveitados e, conseqüentemente, faça jus ao ressarcimento proporcional aos elementos efetivamente utilizados.

Os estudos serão também avaliados quanto à sua conformidade com a jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo em matéria de concessões de pátios de veículos, especialmente no que concerne à suficiência dos estudos de viabilidade econômico-financeira, ao adequado dimensionamento de serviços isentos de cobrança tarifária, à razoabilidade dos requisitos de habilitação técnica, e à ausência de restrições indevidas relacionadas à localização ou regime de ocupação do imóvel. Estudos que reproduzam vícios anteriormente identificados por aquela Corte em casos análogos receberão avaliação negativa no critério de adequação jurídica.

## 9. RESSARCIMENTO E PROPRIEDADE DOS ESTUDOS

A participação no presente Procedimento de Manifestação de Interesse implica a aceitação expressa e irrevogável de que todos os custos, despesas e investimentos realizados pelo participante na elaboração dos



estudos correm exclusivamente por sua conta e risco, não gerando qualquer obrigação de pagamento por parte do Município de Boituva. O eventual ressarcimento somente ocorrerá caso se verifiquem cumulativamente as seguintes condições: que os estudos apresentados sejam efetivamente aproveitados, total ou parcialmente, na modelagem da futura licitação; que a licitação seja efetivamente realizada e resulte na celebração de contrato de concessão; e que o vencedor do certame aceite realizar o ressarcimento nas condições estabelecidas.

O ressarcimento, quando devido, será realizado exclusivamente pelo concessionário vencedor da licitação, mediante pagamento direto aos participantes cujos estudos tenham sido aproveitados, nos valores e condições que serão estabelecidos no edital licitatório. O valor do ressarcimento será definido pela Comissão de Avaliação com base nos relatórios de custos apresentados pelos participantes, podendo a Comissão arbitrar valor diverso daquele solicitado caso entenda que o montante pleiteado mostra-se excessivo ou incompatível com referências de mercado para serviços similares.

Em qualquer hipótese, o valor total do ressarcimento não poderá ultrapassar o limite de dois vírgula cinco por cento do montante total dos investimentos (CAPEX) estimado nos estudos econômico-financeiros aproveitados, conforme estabelece o art. 21 da Lei Federal nº 8.987, de 1995. Caso múltiplos estudos sejam aproveitados e a soma dos ressarcimentos solicitados ultrapasse esse limite, a Comissão procederá ao rateio proporcional entre os participantes, considerando a extensão e relevância da contribuição de cada um para a modelagem final.

O participante cujo estudo tenha sido selecionado para ressarcimento poderá rejeitar o valor arbitrado pela Comissão, hipótese em que as informações constantes de seu trabalho não poderão ser utilizadas pela Administração na modelagem da licitação. Nesse caso, a Comissão poderá selecionar estudo alternativo apresentado por outro participante ou optar por desenvolver os estudos necessários por outras vias.

Quanto à propriedade intelectual, os estudos apresentados no âmbito deste PMI permanecem de titularidade de seus autores. Contudo, ao apresentar os trabalhos, o participante outorga ao Município de Boituva licença não exclusiva, irrevogável, em caráter permanente e sem ônus adicional, para utilizar, reproduzir, adaptar, modificar e divulgar os conteúdos entregues, exclusivamente para fins relacionados à estruturação e implementação do projeto objeto deste chamamento. Essa licença não impede que o participante utilize os conhecimentos e metodologias desenvolvidos em outros projetos, vedada apenas a divulgação de informações sigilosas ou estratégicas específicas do Município de Boituva.

## 10. DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

A participação neste Procedimento de Manifestação de Interesse não gera qualquer vínculo contratual ou obrigacional entre o participante e o Município de Boituva, tampouco confere direito de preferência na futura licitação, garantia de ressarcimento, exclusividade sobre os temas abordados ou qualquer outra vantagem que possa comprometer a isonomia entre eventuais interessados no certame. Os estudos são apresentados por liberalidade do participante, que assume integralmente os riscos de não aproveitamento de seu trabalho ou de não realização da licitação.

O Município reserva-se o direito de não dar seguimento ao projeto de implantação do pátio de veículos caso os estudos recebidos demonstrem sua inviabilidade técnica, jurídica ou econômico-financeira, ou ainda se sobrevier interesse público que justifique a descontinuidade da iniciativa. Nessa hipótese, nenhum participante fará jus a qualquer forma de indenização ou ressarcimento.

Igualmente, o Município poderá optar por adotar soluções diversas daquelas propostas pelos participantes, seja com base em estudos internos desenvolvidos por seus próprios quadros técnicos ou por consultores contratados, seja fundamentado em outras fontes de informação. A realização deste PMI não vincula a Administração às conclusões ou recomendações constantes dos estudos recebidos, preservando-se integralmente a discricionariedade administrativa na definição das melhores soluções para o interesse público.

As informações, esclarecimentos e orientações prestados pela Administração aos participantes durante o desenvolvimento dos trabalhos têm caráter meramente auxiliar e não constituem manifestação definitiva sobre aspectos jurídicos, técnicos ou financeiros do projeto. As posições oficiais somente serão consolidadas



após a análise completa dos estudos pela Comissão de Avaliação e eventual aprovação pela autoridade competente.

Dúvidas, questionamentos ou solicitações de esclarecimentos relacionados a este Termo de Referência deverão ser encaminhados ao endereço eletrônico [Adm.ssp@boituva.sp.gov.br](mailto:Adm.ssp@boituva.sp.gov.br) em dias úteis e horário de expediente. A Administração compromete-se a responder tempestivamente as consultas recebidas, dando-lhes publicidade quando o conteúdo puder interessar aos demais participantes.

O presente Termo de Referência poderá ser alterado ou complementado mediante publicação de adendos, sempre que se mostre necessário esclarecer pontos controversos, corrigir eventuais omissões ou incorporar ajustes sugeridos pelos participantes que se mostrem pertinentes. As alterações serão comunicadas a todos os interessados e, quando impactarem prazos ou exigências essenciais, implicarão prorrogação proporcional dos prazos originalmente estabelecidos.

Aplicam-se subsidiariamente a este procedimento, naquilo que não conflitar com suas disposições específicas, as normas da Lei Federal nº 14.133, de 2021, da Lei Federal nº 8.987, de 1995, e demais diplomas legais aplicáveis às contratações públicas e concessões de serviços públicos.

Os casos omissos serão resolvidos pela autoridade competente com base nos princípios gerais de direito administrativo e mediante consulta, quando necessário, aos órgãos jurídicos e técnicos do Município.

Boituva, 01 de outubro de 2025

*Assinado Digitalmente*

Marcos Daniel Schmidt Garofalo Maria  
**Secretário Municipal de Segurança Pública**



## ANEXO I AVISO DE PMI Nº 002/2025

### MODELO DE REQUERIMENTO DE AUTORIZAÇÃO

À  
**Secretaria Municipal de Segurança Pública**  
Município de Boituva/SP

Solicitação de autorização para elaboração de estudos, levantamentos e propostas para estruturação de modelo de concessão dos serviços de pátio para apreensão e guarda de veículos infratores no Município de Boituva, abrangendo a implantação, estruturação, modernização, gestão, operação e manutenção das instalações e serviços.

Prezados Senhores,

A empresa **XXXXXXXXXX** [inserir dados cadastrais contendo a qualificação completa do interessado: nome ou razão social, endereço completo, CNPJ, telefones e e-mail para contato, área de atuação, e qualificação dos responsáveis perante a Administração Pública Municipal, com respectivos dados de contato], pela presente, **solicita autorização** para elaboração de estudos, levantamentos e propostas para a estruturação de modelo de concessão dos serviços de pátio para apreensão e guarda de veículos infratores no Município de Boituva, abrangendo a implantação, requalificação, manutenção, operação e modernização da infraestrutura existente ou a ser disponibilizada, bem como a prestação dos serviços relacionados.

[Inserir detalhamento das atividades que pretende realizar, considerando o escopo do PMI, incluindo abordagem técnica, jurídica, econômica e operacional, além da descrição da equipe técnica, administrativa e jurídica responsável pela condução dos estudos.]

[Inserir outras informações que demonstrem a qualificação do proponente, como experiência anterior em projetos similares, portfólio, estudos já realizados, certificações, links para sites institucionais, entre outros elementos que atestem sua aptidão.]

**DECLARO**, para os devidos fins, que temos ciência e **concordamos integralmente com as normas e procedimentos estabelecidos pela Administração Pública Municipal de Boituva**, conforme regras dispostas no **Aviso de Procedimento de Manifestação de Interesse nº 002/2025**.

Boituva/SP, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2.025

Assinatura



## ANEXO II AVISO DE PMI Nº 002/2025

### DOCUMENTOS PARA OBTENÇÃO DE AUTORIZAÇÃO DE ELABORAÇÃO DE ESTUDOS

Para participar do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) e obter a respectiva autorização para elaboração de estudos, deverão ser apresentados os seguintes documentos:

1. **Requerimento de autorização**, conforme modelo constante no Anexo I deste Aviso;
2. **Detalhamento das atividades** que pretende realizar, considerando o escopo dos projetos, estudos, levantamentos ou investigações definidos neste procedimento, incluindo cronograma com prazos estimados de conclusão de cada etapa e data final para entrega dos trabalhos;
3. **Declaração de concordância** com os termos do Aviso de PMI e seus Anexos;
4. **Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ** (ou **Cadastro de Pessoa Física – CPF**, quando aplicável);
5. **Contrato Social ou Estatuto Social**, com suas alterações ou a respectiva versão consolidada;
6. **Inscrição Municipal**;
7. **Inscrição Estadual** (se aplicável);
8. **Certidões Negativas de Débitos**:
  - Federal (Receita Federal e Dívida Ativa da União);
  - Estadual;
  - Municipal (Boituva);
9. **Certidão de Regularidade do FGTS (CRF)**;
10. **Indicação do representante legal**, com apresentação da respectiva documentação pessoal (RG e CPF);
11. **Outras informações relevantes** sobre a empresa ou entidade interessada, como histórico institucional, portfólio, projetos similares desenvolvidos e qualquer elemento que contribua para a caracterização da capacidade técnica e experiência do proponente.

**OBSERVAÇÃO:** Todos os documentos deverão ser apresentados em **original ou cópia autenticada**.

Em caso de dúvidas, solicitações poderão ser encaminhadas para o e-mail institucional:

[Adm.ssp@boituva.sp.gov.br](mailto:Adm.ssp@boituva.sp.gov.br)



## VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: DD7C-187B-0E6D-C295

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ MARCOS DANIEL SCHMIDT GAROFALO MARIA (CPF 300.XXX.XXX-73) em 02/10/2025 09:59:14 GMT-03:00  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Esta versão de verificação foi gerada em 02/10/2025 às 09:59 e assinada digitalmente pela MUNICIPIO DE BOITUVA:46634499000190 para garantir sua autenticidade e inviolabilidade com o documento que foi assinado pelas partes através da plataforma 1Doc, que poderá ser conferido por meio do seguinte link:

<https://boituva.1doc.com.br/verificacao/DD7C-187B-0E6D-C295>