



**ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICO-ECONÔMICO-FINANCEIRA (EVTEF)**  
**CONCESSÃO DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO – MARAVILHA/SC**

**1. FINALIDADE DO DOCUMENTO**

O presente documento consolida e complementa o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico-Financeira da concessão dos serviços públicos de implantação, operação, manutenção, controle, monitoramento e exploração do sistema de estacionamento rotativo pago no Município de Maravilha/SC.

A presente complementação tem por finalidade conferir maior robustez técnica, jurídica e econômico-financeira ao processo, demonstrando a motivação administrativa, a adequação da modelagem adotada, a alocação de riscos, os parâmetros referenciais de custos e investimentos e a suficiência dos elementos disponibilizados pela Administração para subsidiar a formulação das propostas pelos interessados.

O objetivo da concessão é promover a rotatividade no estacionamento de veículos nas áreas de maior atividade comercial do Município de Maravilha, adequando a oferta de vagas à demanda existente, democratizando a utilização do espaço público e proporcionando melhores condições para a realização de atividades comerciais e de serviços.

O modelo proposto não acarretará custos diretos ao erário municipal, uma vez que a remuneração da concessionária ocorrerá exclusivamente por meio das tarifas pagas pelos usuários do sistema.

**2. BASE LEGAL E DE CONTROLE**

A estruturação da presente concessão encontra fundamento na Lei Federal nº 14.133/2021, na Instrução Normativa nº 22/2015 do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina, na Lei Federal nº 8.987/1995, no Código de Trânsito Brasileiro e na legislação municipal específica que institui e regulamenta o serviço no âmbito do Município de Maravilha, conforme disposto no Estudo Técnico Preliminar – ETP e no



Termo de Referência – TR.

A modelagem adotada observa os princípios da legalidade, eficiência, economicidade, continuidade do serviço público e supremacia do interesse público, bem como as competências constitucionais e legais atribuídas ao Município para gestão do trânsito, organização da mobilidade urbana e regulamentação do sistema de estacionamento rotativo, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro.

### 3. MODELO DE NEGÓCIO ADOTADO

**Natureza:** O modelo de negócio adotado consiste na concessão de serviço público, cabendo à concessionária a execução integral das atividades relacionadas ao sistema de estacionamento rotativo, contemplando todos os recursos materiais, tecnológicos e serviços necessários ao seu adequado funcionamento, em conformidade com as exigências técnicas e operacionais estabelecidas no Termo de Referência – TR.

**Critério de Julgamento:** O critério de julgamento da licitação será o de **maior oferta percentual incidente sobre a arrecadação bruta mensal do sistema**, assegurando ao Município de Maravilha a maximização da receita variável decorrente da concessão, sem a assunção direta dos riscos operacionais, financeiros e de execução relacionados à prestação dos serviços, os quais são atribuídos à concessionária.

**Remuneração da Concessionária:** A remuneração da concessionária ocorrerá exclusivamente por meio das tarifas pagas diretamente pelos usuários do sistema de estacionamento rotativo, afastando qualquer forma de pagamento direto por parte do Município de Maravilha. O modelo adotado transfere integralmente ao particular os riscos inerentes à operação, à manutenção e à exploração econômica do serviço, possibilitando, ainda, retorno financeiro indireto ao Município por meio da outorga incidente sobre a receita auferida pela concessionária, conforme previsto nos documentos técnicos e contratuais que integram o processo de concessão.

O modelo adotado afasta qualquer obrigação de contraprestação pública, caracterizando concessão comum nos termos da Lei nº 8.987/1995.



#### 4. FORMA DE REMUNERAÇÃO

A remuneração da concessionária será exclusivamente tarifária, mediante cobrança diretamente dos usuários do sistema de estacionamento rotativo, observados os valores e critérios regulamentados por norma municipal, nos termos estabelecidos no Estudo Técnico Preliminar – ETP e no Termo de Referência – TR.

O modelo adotado assegura que os custos relacionados à implantação, operação, manutenção e gestão do sistema sejam integralmente suportados pelos usuários do serviço, preservando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e evitando impactos orçamentários ou financeiros diretos ao Município de Maravilha.

#### 5. DEMANDA ESTIMADA

##### A modelagem considera:

- total de vagas (cobradas, sem cobrança e isentas)
- implantação escalonada das vagas operacionais ao longo do contrato
- operação em área urbana consolidada
- implantação progressiva do sistema

##### Premissas adotadas:

- quantidade de vagas disponíveis por fase
- horas mensais de operação do sistema
- taxa média de utilização das vagas
- diferenciação tarifária por tipo de vaga (automóveis e carga/descarga)

##### Distribuição da operação:

Vagas Pagas:

- 0 a 6 meses: 857 vagas
- 7 a 18 meses: 1.139 vagas
- 19 a 60 meses: 1.444 vagas



Os quantitativos acima resultam da soma das vagas destinadas a automóveis e às vagas específicas de carga e descarga, conforme modelagem operacional do sistema.

A demanda possui caráter referencial, sendo o risco predominantemente assumido pela concessionária, nos termos da modelagem adotada e da matriz de riscos do contrato.

O Estudo Técnico Preliminar – ETP apresenta a estimativa da demanda de vagas a serem disponibilizadas no Município de Maravilha, considerando as características e a realidade local.

Com base nos levantamentos realizados e na modelagem adotada, estima-se a implantação progressiva do sistema, atingindo até 1.444 vagas operacionais pagas, número utilizado como parâmetro para a estruturação da concessão e definição da viabilidade operacional do sistema.

Ressalta-se que a referida estimativa possui caráter referencial, sendo que eventuais variações na demanda de utilização do sistema constituem risco inerente à atividade econômica, nos termos da modelagem econômico-financeira adotada.

A estimativa adotada baseia-se nos levantamentos realizados no Estudo Técnico Preliminar e em dados atualizados da Administração, refletindo a realidade local e os parâmetros operacionais definidos para o sistema.

## **6. CUSTOS OPERACIONAIS ESTIMADOS**

Para a adequada execução dos serviços objeto da concessão, a concessionária deverá dispor de infraestrutura própria, regularizada e compatível com a operação do sistema de estacionamento rotativo controlado pago no Município de Maravilha/SC, bem como de recursos humanos, tecnológicos, administrativos e operacionais suficientes para assegurar a eficiência, a segurança, a continuidade, a fiscalização e a adequada prestação dos serviços aos usuários.



## MUNICÍPIO DE MARAVILHA/SC CIDADE DAS CRIANÇAS

Os custos operacionais estimados compreendem todas as despesas necessárias à implantação, operação, fiscalização, manutenção e gestão do sistema durante o prazo contratual, observada a implantação progressiva das vagas, conforme a modelagem econômico-financeira adotada.

A atualização da projeção considera que a operação será estruturada de forma escalonada, iniciando com **834 vagas destinadas a automóveis e 23 vagas destinadas a caminhões/carga e descarga**, totalizando **857 vagas pagas na fase inicial**. Posteriormente, haverá ampliação do número de vagas até atingir 1.139 vagas pagas na segunda fase de implantação. Na fase final, a operação será ampliada até o total de **1.444 vagas pagas**, conforme previsto no estudo técnico.

Para fins de referência, a base de faturamento estimada, conforme planilhas do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira:

Fase	Período	Vagas	Faturamento mensal estimado
<b>1ª fase</b>	0 a 6 meses	834 vagas de automóveis + 23 vagas de carga e descarga	1º mês: R\$ 60.368,00 2º ao 6º mês: R\$ 120.736,00
<b>2ª fase</b>	7 a 18 meses	Ampliação da operação até atingir 1.139 vagas pagas	R\$ 227.752,00
<b>3ª fase</b>	19 a 60 meses	Expansão até 1.444 vagas pagas	R\$ 345.744,00

Os valores acima representam o faturamento bruto mensal estimado em cada fase da operação, conforme modelagem constante das planilhas do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira.

Os custos operacionais deverão acompanhar a evolução da implantação do sistema, uma vez que a ampliação do número de vagas exige maior estrutura de fiscalização, atendimento, manutenção da sinalização, suporte tecnológico e gestão operacional.





Dessa forma, a análise econômico-financeira deve considerar não apenas o faturamento bruto estimado, mas também a compatibilidade entre a receita projetada e as despesas necessárias à adequada execução do serviço.

Entre os principais grupos de custos considerados, destacam-se:

**a) Despesas com pessoal operacional e fiscalização:** Compreendem os custos com a equipe responsável pela operação do sistema, incluindo monitores, fiscais, supervisores, atendimento ao usuário, apoio administrativo, salários, encargos trabalhistas, benefícios e demais despesas vinculadas à mão de obra necessária à execução do serviço.

**b) Custos de tecnologia e sistema operacional:** Abrangem as despesas com software de gestão, aplicativo mobile, plataforma de controle, hospedagem de dados, conectividade, suporte técnico, manutenção de equipamentos, atualização de sistemas, meios de pagamento e demais ferramentas tecnológicas necessárias ao funcionamento do estacionamento rotativo.

**c) Custos com sinalização e manutenção viária:** Incluem a implantação, conservação e eventual reposição da sinalização horizontal e vertical, compreendendo pintura de vagas, placas indicativas, demarcações, adequações operacionais e demais intervenções necessárias à correta identificação e organização das áreas de estacionamento.

**d) Despesas administrativas e operacionais indiretas:** Compreendem os custos com estrutura administrativa, contabilidade, assessoria jurídica, seguros, materiais de expediente, comunicação, suporte operacional, gestão contratual e demais despesas indiretas necessárias à manutenção regular da operação.

**e) Tributos e encargos legais:** Incluem o ISS e demais tributos ou encargos incidentes sobre a atividade, conforme a legislação aplicável e a natureza da operação realizada pela concessionária.



**f) Outorga ao Município:** A outorga corresponde ao valor devido ao Município em razão da exploração do serviço público concedido. Embora impacte diretamente o resultado econômico-financeiro da concessão, não se confunde com os custos operacionais próprios da concessionária, devendo ser tratada como obrigação econômica decorrente do modelo de concessão adotado.

Conforme demonstrado nas planilhas de faturamento e despesas constantes do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira, os custos operacionais apresentam variação ao longo do período contratual, especialmente em razão das diferentes fases de implantação do sistema, do número de vagas efetivamente operadas, da maturidade da operação e da ampliação gradual da cobertura do serviço.

Na fase inicial, os custos tendem a ser proporcionalmente mais elevados em relação à receita, em razão dos investimentos iniciais, da estruturação da operação, da implantação da sinalização, da disponibilização de tecnologia e da organização da equipe mínima necessária. Com a evolução da concessão, especialmente a partir da segunda fase de implantação, a ampliação do número de vagas tende a melhorar a relação entre receita e custo operacional, em razão do ganho de escala e da estabilização do sistema.

As planilhas de custos devem contemplar projeções mensais ao longo dos 60 meses de concessão, considerando, entre outros elementos:

ELEMENTO CONSIDERADO	DESCRIÇÃO
Despesas operacionais	Custos recorrentes necessários à operação mensal do sistema
Investimentos iniciais e complementares	Valores destinados à implantação e expansão da estrutura do serviço
Manutenção e encargos	Custos com conservação da sinalização, equipamentos, tecnologia e suporte
Tributos e encargos	Incidência de tributos sobre a operação, conforme legislação aplicável
Outorga	Repasse devido ao Município sobre a exploração do serviço concedido



Dessa forma, a análise econômico-financeira não deve se basear em percentual fixo e genérico de custos, mas sim na modelagem detalhada constante do estudo técnico, que demonstra a evolução das despesas, receitas e resultados ao longo do prazo contratual.

Para fins de referência, o estudo evidencia os seguintes comportamentos:

Fase da concessão	Comportamento esperado dos custos
Fase inicial	Custos proporcionalmente mais elevados em razão da implantação e estruturação do serviço
Fase intermediária	Aumento da receita estimada em razão da ampliação para 1.139 vagas pagas e tendência de ganho de escala
Fase final	Maior estabilidade operacional, com expansão até 1.444 vagas pagas e melhor diluição dos custos fixos

Os valores detalhados deverão constar nas planilhas de faturamento e despesas que integram o estudo técnico de viabilidade econômico-financeira e fundamentam o presente EVTEF.

## 6.1. ESTRUTURA OPERACIONAL MÍNIMA EXIGIDA

A concessionária deverá disponibilizar, no mínimo, a estrutura necessária à plena execução do serviço, compatível com cada fase de implantação da operação.

ESTRUTURA MÍNIMA	FINALIDADE
Sistema tecnológico	Controle da operação, gestão de vagas, meios de pagamento e fiscalização
Equipamentos operacionais	Apoio à fiscalização e operação do sistema
Sinalização	Identificação das vagas e regras de uso
Equipe operacional	Atendimento, fiscalização e supervisão
Canais de atendimento	Suporte ao usuário e gestão de ocorrências

A estrutura operacional deverá ser compatível com a quantidade de vagas em operação em cada fase, observada a seguinte evolução:





Fase	Vagas pagas em Operação	Exigência Operacional
1ª fase	857 vagas pagas	Estrutura inicial para implantação, atendimento, fiscalização e operação básica do sistema
2ª fase	1.139 vagas pagas	Reforço operacional proporcional à ampliação das vagas e aumento da demanda de fiscalização
3ª fase	1.444 vagas pagas	Estrutura consolidada, compatível com a operação plena do sistema

A concessionária deverá manter equipe, tecnologia, sinalização, equipamentos e canais de atendimento suficientes para garantir a continuidade, a regularidade, a segurança e a eficiência do serviço público concedido.

## 6.2. INVESTIMENTO INICIAL — CAPEX

O investimento inicial necessário à implantação do sistema será de responsabilidade integral da concessionária, conforme o modelo de concessão adotado, não implicando desembolso direto por parte do Município.

Os investimentos compreendem, entre outros, os custos relacionados à implantação da sinalização horizontal e vertical, à disponibilização da plataforma tecnológica, à aquisição de equipamentos operacionais, à estrutura administrativa e à mobilização inicial para início da operação.

Os valores de CAPEX possuem caráter referencial e foram considerados na modelagem econômico-financeira constante das planilhas do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira, estando compatibilizados com a implantação escalonada do sistema, que contempla a evolução de 857 vagas pagas na fase inicial, 1.139 vagas pagas na fase intermediária e 1.444 vagas pagas na fase final.

A distribuição dos investimentos ao longo do período contratual poderá ocorrer de forma progressiva, acompanhando a expansão das vagas e a maturação da operação, conforme previsto na modelagem econômico-financeira do projeto.



Dessa forma, a análise econômico-financeira considera os investimentos como parte integrante do fluxo de caixa do empreendimento, não se baseando em valor fixo isolado, mas na dinâmica da operação ao longo da concessão.

## 7. PROJEÇÃO DE RECEITAS

A projeção de receitas foi elaborada com base nas planilhas de faturamento constantes do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira, considerando a implantação escalonada do sistema, a evolução das condições operacionais e da utilização das vagas ao longo do período contratual.

Conforme modelagem adotada, o faturamento bruto mensal estimado apresenta a seguinte evolução:

### **Fase inicial:**

- 1º mês: R\$ 60.368,00
- 2º ao 6º mês: R\$ 120.736,00

### **Fase intermediária (7º ao 18º mês):**

- faturamento mensal estimado: R\$ 227.752,00

### **Fase final (19º ao 60º mês):**

- faturamento mensal estimado: R\$ 345.744,00

Os valores refletem a evolução da operação, considerando a ampliação das vagas, o aumento das horas de operação e a maturação da utilização do sistema.

As projeções poderão sofrer variações ao longo do período contratual, conforme as condições reais de operação, adesão dos usuários, fiscalização e fatores externos que impactem a utilização do sistema.

Na fase inicial, correspondente ao período de 0 a 6 meses, a operação contempla 834 vagas destinadas a automóveis e 23 vagas destinadas a caminhões/carga e descarga, totalizando 857 vagas pagas. Nessa fase, o faturamento apresenta evolução entre o primeiro mês e os meses subsequentes, conforme demonstrado na modelagem



## MUNICÍPIO DE MARAVILHA/SC CIDADE DAS CRIANÇAS

econômico-financeira.

Na fase intermediária, correspondente ao período de 7 a 18 meses, ocorre a ampliação da operação até atingir 1.139 vagas pagas, resultando em aumento significativo do faturamento mensal, conforme parâmetros constantes das planilhas do estudo técnico.

Na fase final, correspondente ao período de 19 a 60 meses, a operação é ampliada até o total de 1.444 vagas pagas, com consolidação da receita em patamar mais elevado, refletindo a maturidade do sistema e a estabilização da demanda.

FATURAMENTO MENSAL - ESTACIONAMENTO ROTATIVO					
1ª Implementação - 1º mês					
Tipo de Veículo	Vagas	Horas mês	Tarifas	Utilização Média	Total
Automóveis	834	98	2,00	35%	R\$ 57.212,40
Carga e Descarga	23	98	4,00	35%	R\$ 3.155,60
					R\$ 60.368,00
1ª Implementação - 2º a 6º mês					
Tipo de Veículo	Vagas	Horas mês	Tarifas	Utilização Média	Total
Automóveis	834	196	2,00	35%	R\$ 114.424,80
Carga e Descarga	23	196	4,00	35%	R\$ 6.311,20
					R\$ 120.736,00
2ª Implementação - 7º mês					
Tipo de Veículo	Vagas	Horas mês	Tarifas	Utilização Média	Total
Automóveis	1116	196	2,00	50%	R\$ 218.736,00
Carga e Descarga	23	196	4,00	50%	R\$ 9.016,00
					R\$ 227.752,00
2ª Implementação - 8º a 18º mês					
Tipo de Veículo	Vagas	Horas mês	Tarifas	Utilização Média	Total
Automóveis	1116	196	2,00	50%	R\$ 218.736,00
Carga e Descarga	23	196	4,00	50%	R\$ 9.016,00
					R\$ 227.752,00
3ª Implementação - 19º mês					
Tipo de Veículo	Vagas	Horas mês	Tarifas	Utilização Média	Total
Automóveis	1418	196	2,00	60%	R\$ 333.513,60
Carga e Descarga	26	196	4,00	60%	R\$ 12.230,40
					R\$ 345.744,00
3ª Implementação - 20º a 60º mês					
Tipo de Veículo	Vagas	Horas mês	Tarifas	Utilização Média	Total
Automóveis	1418	196	2,00	60%	R\$ 333.513,60
Carga e Descarga	26	196	4,00	60%	R\$ 12.230,40
					R\$ 345.744,00

Os valores apresentados refletem a evolução estimada da receita bruta mensal conforme a ampliação da área de abrangência do sistema e o aumento do número de vagas



operadas.

Observa-se que, na fase inicial, o faturamento é menor em razão da quantidade inicial de vagas exploradas e do período de adaptação do sistema. Nas fases subsequentes, há crescimento progressivo da receita, decorrente da ampliação das vagas pagas e da consolidação operacional do estacionamento rotativo.

As projeções consideram comportamento estimado da demanda e poderão sofrer variações ao longo do período contratual, conforme as condições reais de operação, adesão dos usuários, fiscalização, sazonalidade, alterações urbanas, mudanças na política tarifária ou outros fatores que impactem a utilização efetiva do sistema.

O estudo técnico apresenta modelagem econômico-financeira detalhada ao longo do período da concessão, contemplando a evolução das receitas, custos operacionais, investimentos, encargos, outorga e resultados projetados.

## 8. TARIFAS

As tarifas aplicáveis ao serviço de estacionamento rotativo controlado pago deverão observar os valores previstos no Termo de Referência, no edital, no contrato de concessão e nos atos normativos municipais aplicáveis.

Para fins da modelagem econômico-financeira atualizada, foram consideradas as seguintes tarifas referenciais, sem prejuízo daquelas que vierem a ser fixadas ou revisadas nos termos da regulamentação aplicável:

Tipo de Vaga	Tarifa Considerada
Automóveis	R\$ 2,00
Caminhões/carga e descarga	R\$ 4,00

A definição tarifária foi estruturada de modo a assegurar a viabilidade econômico-financeira da operação, sem transferência direta de custos ao Município de Maravilha/SC, mantendo a remuneração da concessionária vinculada à efetiva prestação



dos serviços e à utilização do sistema pelos usuários.

A receita da concessionária decorrerá da exploração das vagas pagas, observadas as tarifas estabelecidas e a utilização efetiva do sistema. Dessa forma, eventual variação na ocupação das vagas, na adesão dos usuários ou na dinâmica operacional poderá impactar diretamente o faturamento e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

As tarifas poderão ser revistas ou reajustadas nos termos previstos no edital, no contrato e na legislação aplicável, observadas as condições de equilíbrio econômico-financeiro, a modicidade tarifária, o interesse público e a adequada prestação do serviço concedido.

## 9. IMPACTO FINANCEIRO PARA O MUNICÍPIO

Conforme previsto no Estudo Técnico Preliminar – ETP e no Termo de Referência – TR, o modelo adotado para a concessão do sistema de estacionamento rotativo controlado pago não gera custos diretos de implantação, operação ou manutenção para o Município de Maravilha/SC.

A modelagem econômico-financeira atualizada considera a implantação progressiva do sistema, iniciando com **857 vagas pagas**, sendo **834 vagas destinadas a automóveis** e **23 vagas destinadas a caminhões/carga e descarga**. Na segunda fase, a operação alcança **1.139 vagas pagas**, e, na fase final, passa a contemplar até **1.444 vagas pagas**.

Apesar da existência de receita bruta estimada decorrente da exploração do serviço, essa receita está vinculada à operação da concessionária, à utilização do sistema pelos usuários e à remuneração necessária para viabilizar a execução contratual. Dessa forma, os valores projetados no estudo técnico não representam despesa pública municipal, mas sim a base econômico-financeira da concessão.

Todos os encargos necessários à execução dos serviços serão de responsabilidade exclusiva da concessionária, incluindo:

a) implantação da infraestrutura necessária ao funcionamento do sistema;





- b) disponibilização, operação e manutenção da plataforma tecnológica;
- c) fornecimento e manutenção dos equipamentos operacionais e de fiscalização;
- d) implantação, conservação e reposição da sinalização horizontal e vertical;
- e) contratação, remuneração e gestão da equipe operacional;
- f) atendimento aos usuários e disponibilização de canais de pagamento;
- g) pagamento de tributos, encargos legais, despesas administrativas e demais custos necessários à operação.

O investimento inicial estimado para implantação do sistema possui caráter referencial, conforme modelagem constante das planilhas do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira, sendo integralmente suportado pela concessionária, não implicando desembolso direto por parte do Município.

Ao Município caberá a atividade de fiscalização, acompanhamento e gestão contratual, com o objetivo de assegurar o cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária, a regularidade da operação, a adequada prestação dos serviços aos usuários e a observância das condições estabelecidas no edital, no contrato e nos demais instrumentos regulatórios.

Assim, o impacto financeiro direto para o Município é considerado **nulo quanto ao custeio da implantação e da operação do sistema**, uma vez que a concessão transfere à iniciativa privada os encargos operacionais, tecnológicos, administrativos e de manutenção necessários à execução do serviço.

Caso o modelo contratual preveja pagamento de outorga ao Município, essa obrigação poderá representar ingresso financeiro decorrente da exploração do serviço público concedido, sem prejuízo da necessidade de acompanhamento do equilíbrio econômico-financeiro da concessão ao longo da execução contratual.



## 10. DAS INFRAÇÕES, FISCALIZAÇÃO E PENALIDADES NO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO

### a. Da competência exclusiva do órgão de trânsito municipal

A fiscalização do sistema de estacionamento rotativo e a aplicação de sanções de trânsito constituem atividade de exercício exclusivo do órgão municipal de trânsito, por configurarem expressão do poder de polícia de trânsito, de natureza pública e indelegável. Ao delegar a operação do sistema à iniciativa privada, o Município transfere à concessionária exclusivamente as atividades operacionais — implantação, comercialização, manutenção, controle e atendimento ao usuário —, preservando, para si, o exercício pleno do poder de polícia. Os funcionários e monitores da empresa concessionária estão expressamente vedados de lavrar autos de infração de trânsito ou aplicar penalidades de trânsito aos usuários do sistema, sob pena de nulidade do ato.

### b. Da infração aplicável e seu fundamento legal

O estacionamento em desacordo com as condições regulamentadas pela sinalização, incluindo o não pagamento da tarifa e o excesso do tempo máximo permitido de permanência na vaga, configura infração de trânsito de natureza grave, tipificada no art. 181, inciso XVII, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sujeitando o infrator às seguintes penalidades: (a) multa de R\$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos); (b) adição de 5 (cinco) pontos no prontuário do condutor; e (c) possibilidade de remoção do veículo, como medida administrativa. A aplicação dessas penalidades é de competência exclusiva dos agentes e órgãos executivos de trânsito do Município, nos termos do art. 24, incisos VI e VII, do CTB.

### c. Da vedação à “tarifa de regularização” e penalidades alternativas

É vedado ao Município criar mecanismo próprio de penalidade ou procedimento substitutivo às sanções previstas no CTB, tais como “tarifa de regularização”, “aviso convertível em multa própria” ou qualquer instrumento que permita ao infrator afastar a aplicação da multa de trânsito. Esse entendimento encontra respaldo na jurisprudência do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, que, ao examinar o sistema de estacionamento



rotativo de Chapecó/SC, declarou a ilegalidade da tarifa de regularização prevista em decreto municipal, por entender que não cabe ao Município tipificar infrações de trânsito, cominar sanções ou fixar procedimentos sancionatórios distintos do CTB, competência essa privativa da União, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal.

**d. Do papel operacional da concessionária na fiscalização**

À concessionária caberá o apoio operacional à fiscalização, por meio das seguintes atividades: (a) verificação e registro eletrônico, em tempo real, da regularidade dos veículos estacionados, com identificação de placa, horário, localização e situação do crédito no sistema; (b) comunicação imediata ao órgão de trânsito municipal das irregularidades detectadas, para fins de eventual lavratura de Auto de Infração de Trânsito pelo agente competente; (c) manutenção de registro histórico das ocorrências operacionais, com disponibilização ao Poder Concedente; e (d) orientação aos usuários sobre as regras de utilização do sistema. A operação dessas atividades não configura exercício de poder de polícia de trânsito e não autoriza a concessionária a emitir qualquer documento com natureza de autuação ou penalidade de trânsito.

As disposições acima deverão ser observadas no edital e no contrato de concessão, garantindo a conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro e a jurisprudência aplicável.

**11. PRAZO CONTRATUAL**

O prazo contratual previsto para a concessão será de 5 (cinco) anos, correspondente a 60 (sessenta) meses, admitida a possibilidade de prorrogação, desde que prevista nos documentos da contratação, atendidos os requisitos legais e demonstrada a vantajosidade para a Administração Pública.

O período contratual foi definido em compatibilidade com a modelagem econômico-financeira do estudo, que considera a implantação progressiva do sistema ao longo da concessão, da seguinte forma:

**a) 0 a 6 meses:** operação inicial com 857 vagas pagas, sendo 834 vagas destinadas a



automóveis e 23 vagas destinadas a caminhões/carga e descarga;

**b) 7 a 18 meses:** ampliação da operação até atingir 1.139 vagas pagas;

**c) 19 a 60 meses:** consolidação da operação até o total de 1.444 vagas pagas.

O prazo de 60 meses mostra-se necessário para possibilitar a adequada implantação do sistema, a estruturação operacional, a realização dos investimentos iniciais e complementares, bem como a amortização dos investimentos e a recuperação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ao longo da execução.

A definição desse período também considera a evolução gradual da receita estimada, conforme as fases de implantação do sistema, partindo de faturamento bruto mensal estimado de R\$ 60.368,00 no primeiro mês da fase inicial, evoluindo para R\$ 120.736,00 entre o segundo e o sexto mês, alcançando R\$ 227.752,00 na fase intermediária e atingindo R\$ 345.744,00 na fase final da operação.

Tal evolução demonstra o crescimento progressivo da receita ao longo do contrato, decorrente da ampliação do número de vagas, da consolidação operacional e da maturação da demanda.

Dessa forma, o prazo contratual contribui para assegurar a estabilidade operacional, a continuidade dos serviços, a maturação da demanda, o ganho de escala e a sustentabilidade econômico-financeira da concessão, especialmente diante da implantação escalonada das vagas e da necessidade de diluição dos investimentos ao longo do período contratual.

Eventual prorrogação contratual deverá ser precedida de justificativa técnica, demonstração de vantajosidade para o Município, avaliação da regularidade da execução contratual e comprovação de que a continuidade da concessão atende ao interesse público, observados os limites e condições previstos no edital, no contrato e na legislação aplicável.



## 12. VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA

A análise econômico-financeira do modelo proposto demonstra a viabilidade da concessão, considerando a compatibilidade entre as receitas projetadas, os custos operacionais, os investimentos necessários à implantação do sistema e a outorga mínima devida ao Município.

Com base nas premissas atualizadas do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira, a projeção de receitas considera a implantação escalonada do sistema, a evolução do número de vagas operadas e o comportamento progressivo da utilização ao longo do período contratual, conforme modelagem constante das planilhas do estudo.

Com base nas projeções atualizadas, tem-se:

### **a) receita mensal estimada na fase inicial:**

- 1º mês: R\$ 60.368,00, considerando 857 vagas pagas, sendo 834 vagas de automóveis e 23 vagas de caminhões/carga e descarga;
- 2º ao 6º mês: R\$ 120.736,00;

### **b) receita mensal estimada na fase intermediária:**

- R\$ 227.752,00, considerando a ampliação da operação até atingir 1.139 vagas pagas;

### **c) receita mensal estimada na fase final:**

- R\$ 345.744,00, considerando a consolidação da operação com 1.444 vagas pagas;

d) custos operacionais: variáveis conforme a fase de implantação, a estrutura operacional exigida, os investimentos necessários, a equipe mobilizada, a manutenção da sinalização, os sistemas tecnológicos e demais despesas constantes das planilhas do estudo técnico;

e) outorga mínima: correspondente a 10% sobre o faturamento bruto mensal da concessionária, conforme modelagem adotada.

Considerando o prazo contratual de 60 meses, distribuído em fase inicial de 0 a 6 meses,





fase intermediária de 7 a 18 meses e fase final de 19 a 60 meses, a receita bruta total projetada ao longo da concessão é estimada em aproximadamente R\$ 17.918.320,00, antes da dedução dos custos operacionais, tributos, encargos, investimentos, despesas administrativas e outorga.

A outorga mínima projetada, considerando o percentual de 10% sobre o faturamento bruto, corresponde a aproximadamente R\$ 1.791.832,00 ao longo de todo o período contratual, observadas as variações mensais decorrentes das fases de implantação.

Considerando os investimentos iniciais, sua diluição ao longo do contrato e a evolução progressiva da receita conforme a ampliação do número de vagas, verifica-se que o modelo apresenta potencial de sustentabilidade econômico-financeira, especialmente nas fases intermediária e final da concessão.

Dessa forma, a concessão mostra-se economicamente viável, desde que mantida a compatibilidade entre a receita estimada, os custos operacionais projetados, a outorga mínima, os investimentos exigidos e as condições de equilíbrio econômico-financeiro previstas no edital e no contrato. A síntese da modelagem econômico-financeira, conforme os dados atualizados do estudo técnico, apresenta evolução progressiva da receita e da outorga ao longo das fases de implantação do sistema.

### **12.1. FLUXO DE CAIXA REFERENCIAL E SUSTENTABILIDADE**

A síntese da modelagem econômico-financeira, conforme os dados atualizados do estudo técnico, apresenta evolução progressiva da receita e da outorga ao longo das fases de implantação do sistema.

Na fase inicial, correspondente ao período de 0 a 6 meses, a operação contempla 857 vagas pagas, sendo 834 vagas destinadas a automóveis e 23 vagas destinadas a caminhões/carga e descarga. Nessa fase, o faturamento apresenta evolução entre o primeiro mês e os meses subsequentes, com receita bruta mensal estimada de R\$ 60.368,00 no primeiro mês e R\$ 120.736,00 do segundo ao sexto mês, com outorga mínima correspondente a 10% desses valores.



Na fase intermediária, correspondente ao período de 7 a 18 meses, a operação passa para 1.139 vagas pagas, com receita bruta mensal estimada de R\$ 227.752,00 e outorga mínima mensal de R\$ 22.775,20.

Na fase final, correspondente ao período de 19 a 60 meses, a operação alcança 1.444 vagas pagas, com receita bruta mensal estimada de R\$ 345.744,00 e outorga mínima mensal de R\$ 34.574,40.

Considerando a duração de cada fase, o fluxo referencial de receita e outorga fica assim estimado:

**Fase Período / Receita total estimada no período / Outorga total estimada no período**

**Fase inicial**

- 1º mês: R\$ 60.368,00 | R\$ 6.036,80
- 2º ao 6º mês: R\$ 603.680,00 | R\$ 60.368,00

**Fase intermediária (12 meses)**

- R\$ 2.733.024,00 | R\$ 273.302,40

**Fase final (42 meses)**

- R\$ 14.521.248,00 | R\$ 1.452.124,80

Total da Concessão (60 meses):

- Receita total: R\$ 17.918.320,00
- Outorga total: R\$ 1.791.832,00

**12.2. CENÁRIOS DE SENSIBILIDADE**

A análise de sensibilidade considera possíveis variações no comportamento da demanda ao longo do período contratual, especialmente quanto à utilização efetiva das vagas, adesão dos usuários ao sistema, fiscalização, sazonalidade, alterações urbanas e demais fatores que possam impactar o faturamento da concessão.



Para fins de avaliação, podem ser considerados os seguintes cenários:

- a) Cenário conservador: Considera redução da utilização efetiva das vagas em relação às projeções do estudo técnico, com consequente diminuição do faturamento bruto, redução da outorga mensal e possível postergação da recuperação dos investimentos pela concessionária.
- b) Cenário base: Considera o comportamento conforme as projeções atualizadas do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira, observada a implantação escalonada das vagas, a evolução da operação e a consolidação do sistema ao longo do período contratual.
- c) Cenário otimista: Considera aumento da utilização efetiva das vagas, maior adesão dos usuários ao sistema e estabilização operacional mais rápida, podendo gerar incremento de receita, ampliação da outorga devida ao Município e melhoria do resultado econômico-financeiro da concessão.

A análise de sensibilidade demonstra que a sustentabilidade do modelo depende da compatibilidade entre receita efetiva, custos operacionais, investimentos exigidos, outorga e condições reais de operação. Assim, a estrutura escalonada da implantação contribui para reduzir riscos, permitindo que a operação seja ampliada de forma progressiva e compatível com a maturação da demanda.

### **13. MEMÓRIA ECONÔMICO-FINANCEIRA CONSOLIDADA**

O modelo proposto prevê o pagamento de outorga mínima ao Município de Maravilha/SC, incidente sobre a receita bruta auferida pela concessionária, conforme estabelecido nas planilhas e na modelagem constante do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira.

Tal mecanismo possibilita retorno financeiro ao ente público sem a necessidade de realização de investimentos diretos por parte da Administração Municipal, uma vez que



os custos de implantação, operação, manutenção, tecnologia, sinalização, equipamentos e equipe serão assumidos pela concessionária.

Considerando as projeções atualizadas de faturamento e a incidência de outorga mínima de 10% sobre a receita bruta mensal, estima-se:

**Fase / Receita bruta mensal estimada / Outorga mínima de 10%**

**Fase inicial – 0 a 6 meses**

- 1º mês: R\$ 60.368,00 | R\$ 6.036,80
- 2º ao 6º mês: R\$ 120.736,00 | R\$ 12.073,60

**Fase intermediária – 7 a 18 meses**

- R\$ 227.752,00 | R\$ 22.775,20

**Fase final – 19 a 60 meses**

- R\$ 345.744,00 | R\$ 34.574,40

Os valores demonstram crescimento progressivo do retorno ao Município, acompanhando a ampliação da operação, que passa de 857 vagas pagas na fase inicial, para 1.139 vagas pagas na fase intermediária, até alcançar 1.444 vagas pagas na fase final.

Considerando o prazo contratual de 60 meses, a outorga mínima total estimada ao Município é de aproximadamente R\$ 1.791.832,00, distribuída conforme a evolução das fases de implantação.

O percentual de outorga adotado deve preservar a compatibilidade entre o retorno financeiro ao Município e a viabilidade econômico-financeira da concessão, observando-se a necessidade de manutenção do equilíbrio contratual, da modicidade tarifária e da adequada prestação do serviço público concedido.



#### 14. JUSTIFICATIVA DO PERCENTUAL DE OUTORGA

O percentual mínimo de 10% sobre a receita bruta mensal foi definido com base na modelagem econômico-financeira apresentada no estudo técnico de viabilidade econômico-financeira, considerando as receitas projetadas, os custos operacionais, os investimentos necessários à implantação do sistema, a estrutura operacional exigida e a sustentabilidade da concessão ao longo do prazo contratual.

Com base nos dados atualizados, a receita bruta mensal estimada evolui de R\$ 60.368,00 no primeiro mês da fase inicial para R\$ 120.736,00 entre o segundo e o sexto mês, alcançando R\$ 227.752,00 na fase intermediária e atingindo R\$ 345.744,00 na fase final da operação. Sobre esses valores, a outorga mínima de 10% representa, respectivamente, R\$ 6.036,80, R\$ 12.073,60, R\$ 22.775,20 e R\$ 34.574,40 mensais ao Município.

A definição do percentual não possui caráter arbitrário, pois decorre da análise da capacidade de geração de receita do projeto ao longo das diferentes fases de implantação e maturação operacional, observada a expansão progressiva das vagas, de 857 vagas pagas na fase inicial, para 1.139 vagas pagas na fase intermediária, até atingir 1.444 vagas pagas na fase final.

A outorga mínima foi fixada de modo a buscar equilíbrio entre três objetivos principais:

- a) preservar a viabilidade econômico-financeira da concessão, permitindo que a concessionária suporte os investimentos, custos operacionais, tributos, encargos e demais despesas necessárias à execução do serviço;
- b) manter a atratividade do projeto ao mercado, evitando que a exigência de outorga comprometa a sustentabilidade da operação ou afaste potenciais interessados;
- c) assegurar retorno financeiro ao Município, sem a necessidade de realização de investimentos diretos pela Administração Municipal na implantação e operação do sistema.





Considerando o prazo contratual de 60 meses, a outorga mínima total estimada ao Município corresponde a aproximadamente R\$ 1.791.832,00, calculada sobre a receita bruta total projetada de R\$ 17.918.320,00.

Dessa forma, o percentual mínimo de 10% mostra-se compatível com a modelagem econômico-financeira atualizada, desde que mantida a aderência entre as receitas efetivamente auferidas, os custos operacionais, os investimentos exigidos e as condições de equilíbrio econômico-financeiro previstas no edital e no contrato.

### **15. MATRIZ DE RISCOS E INTEGRAÇÃO À MODELAGEM**

A matriz de riscos integra a modelagem econômico-financeira da concessão e tem por finalidade estabelecer a alocação objetiva dos riscos entre o Poder Concedente e a concessionária, observando a natureza do serviço, a capacidade de gestão de cada parte e a necessidade de preservação do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

A modelagem atualizada considera implantação escalonada do sistema, com operação inicial de 857 vagas pagas, ampliação para 1.139 vagas pagas na fase intermediária e consolidação de até 1.444 vagas pagas na fase final. A receita projetada acompanha essa evolução, partindo de R\$ 60.368,00 no primeiro mês da fase inicial, evoluindo para R\$ 120.736,00 entre o segundo e o sexto mês, alcançando R\$ 227.752,00 mensais na fase intermediária e atingindo R\$ 345.744,00 mensais na fase final.

Nesse contexto, foram atribuídos à concessionária os riscos ordinários da operação, especialmente aqueles relacionados à gestão direta do serviço, incluindo:

- a) variação ordinária da demanda e da utilização efetiva das vagas;
- b) custos operacionais, administrativos, tecnológicos e de pessoal;
- c) implantação, manutenção e reposição da sinalização horizontal e vertical;
- d) funcionamento da plataforma tecnológica, aplicativo, equipamentos e canais de pagamento;
- e) contratação, treinamento e gestão da equipe operacional;
- f) inadimplência, falhas operacionais e necessidade de ajustes internos na execução dos



serviços;

g) obtenção dos resultados econômicos esperados a partir da exploração do serviço concedido.

A variação ordinária da demanda, por se tratar de risco próprio da exploração econômica da concessão, não deverá ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, salvo se decorrer de fato extraordinário, imprevisível ou de ato do Poder Público que altere substancialmente as condições originalmente pactuadas.

Ao Poder Concedente cabem os riscos relacionados a atos administrativos, alterações unilaterais do contrato, mudanças normativas específicas que impactem diretamente a operação, restrições supervenientes impostas pelo Município, fatos extraordinários e demais situações que não estejam sob controle da concessionária e que possam comprometer a equação econômico-financeira originalmente estabelecida.

A alocação de riscos observa o critério de eficiência, atribuindo cada risco à parte com maior capacidade de preveni-lo, controlá-lo ou mitigá-lo. Assim, os riscos operacionais ordinários permanecem sob responsabilidade da concessionária, enquanto os riscos decorrentes de atos do Poder Concedente ou de eventos extraordinários poderão justificar análise específica quanto à eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Dessa forma, a matriz de riscos deve ser interpretada de forma integrada às planilhas de receitas, custos, investimentos, outorga e fluxo de caixa, pois a sustentabilidade da concessão depende da adequada distribuição dos riscos, da correta execução contratual e do acompanhamento permanente dos resultados da operação ao longo dos 60 meses de vigência contratual.

## 16. CONCLUSÃO

Conclui-se, com base nas informações constantes no Estudo Técnico Preliminar – ETP, no Termo de Referência – TR e na modelagem econômico-financeira atualizada, que a concessão de áreas públicas destinadas ao estacionamento rotativo no Município de



Maravilha/SC, contemplando os recursos materiais, tecnológicos, operacionais e serviços necessários ao seu adequado funcionamento, mostra-se economicamente viável, juridicamente adequada e administrativamente conveniente.

A modelagem atualizada considera a implantação progressiva do sistema ao longo do prazo contratual de 60 meses, iniciando com 857 vagas pagas, sendo 834 vagas destinadas a automóveis e 23 vagas destinadas a caminhões/carga e descarga. Na fase intermediária, a operação passa para 1.139 vagas pagas, e, na fase final, alcança até 1.444 vagas pagas.

Com base nas premissas adotadas, a receita bruta mensal estimada evolui de R\$ 60.368,00 no primeiro mês da fase inicial para R\$ 120.736,00 entre o segundo e o sexto mês, alcançando R\$ 227.752,00 na fase intermediária e atingindo R\$ 345.744,00 na fase final. Considerando todo o período contratual, a receita bruta total projetada é de aproximadamente R\$ 17.918.320,00.

O modelo também prevê outorga mínima de 10% sobre a receita bruta mensal, resultando em retorno financeiro estimado ao Município de aproximadamente R\$ 1.791.832,00 ao longo dos 60 meses de concessão, sem necessidade de investimento direto pela Administração Municipal na implantação e operação do sistema.

Os investimentos iniciais, bem como os custos de implantação, operação, tecnologia, sinalização, equipamentos, manutenção, pessoal, tributos e demais encargos necessários à execução dos serviços, serão de responsabilidade da concessionária, conforme a modelagem adotada.

Ao Município caberá a fiscalização, o acompanhamento e a gestão contratual, visando assegurar o cumprimento das obrigações assumidas, a regularidade da operação, a adequada prestação dos serviços aos usuários e a preservação do interesse público.

Dessa forma, a modelagem adotada atende ao interesse público, pois possibilita a organização do estacionamento rotativo, a melhoria da mobilidade urbana, a



## MUNICÍPIO DE MARAVILHA/SC CIDADE DAS CRIANÇAS

continuidade e eficiência da prestação dos serviços, a transferência dos riscos ordinários da operação à concessionária, a ausência de custos diretos relevantes ao erário municipal e a geração de retorno financeiro por meio da outorga.

**LAYANA APARECIDA GEMELLI MIOTTO**  
Secretária de Indústria, Comércio e Turismo



## ANEXO I – MEMÓRIA ECONÔMICO-FINANCEIRA CONSOLIDADA

A presente memória econômico-financeira consolida as premissas e os resultados utilizados na modelagem da concessão do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago do Município de Maravilha/SC, com base no estudo técnico de viabilidade econômico-financeira que fundamenta o presente EVTEF.

### Premissas adotadas

Para fins da modelagem econômico-financeira atualizada, foram consideradas as seguintes premissas principais:

- implantação escalonada do sistema, com 857 vagas pagas na fase inicial, sendo 834 vagas destinadas a automóveis e 23 vagas destinadas a caminhões/carga e descarga;
- ampliação para 1.139 vagas pagas na fase intermediária;
- consolidação da operação com até 1.444 vagas pagas na fase final;
- tarifas consideradas: R\$ 2,00 para automóveis e R\$ 4,00 para caminhões/carga e descarga;
- investimento inicial estimado (CAPEX): valor referencial conforme planilhas do estudo técnico;
- outorga mínima: 10% sobre a receita bruta mensal;
- prazo contratual considerado: 60 meses.

A receita bruta mensal estimada foi calculada com base na modelagem econômico-financeira constante das planilhas do estudo técnico, considerando a evolução do número de vagas, das condições operacionais e da utilização do sistema ao longo do período contratual.





Resultados da modelagem: Com base nas premissas atualizadas, a receita mensal estimada apresenta evolução progressiva conforme as fases de implantação do sistema.

Na fase inicial (0 a 6 meses), a operação contempla 857 vagas pagas, com receita bruta mensal estimada de R\$ 60.368,00 no primeiro mês e R\$ 120.736,00 do segundo ao sexto mês.

Na fase intermediária (7 a 18 meses), a operação passa a contemplar 1.139 vagas pagas, com receita bruta mensal estimada de R\$ 227.752,00.

Na fase final (19 a 60 meses), a operação alcança até 1.444 vagas pagas, com receita bruta mensal estimada de R\$ 345.744,00.

A outorga mínima, correspondente a 10% sobre a receita bruta mensal, fica assim estimada:

- fase inicial:
  - 1º mês: R\$ 6.036,80
  - 2º ao 6º mês: R\$ 12.073,60
- fase intermediária:
  - R\$ 22.775,20
- fase final:
  - R\$ 34.574,40

Considerando a duração de cada fase ao longo dos 60 meses de concessão, a receita bruta total projetada é de aproximadamente R\$ 17.918.320,00.

Sobre esse montante, a outorga mínima total estimada ao Município corresponde a aproximadamente R\$ 1.791.832,00.

Custos operacionais e CAPEX: Os custos operacionais (OPEX) são variáveis ao longo do período contratual e deverão observar as planilhas específicas do estudo técnico de



viabilidade econômico-financeira, contemplando despesas com pessoal, tecnologia, sinalização, manutenção, administração, tributos, encargos e demais custos necessários à execução dos serviços.

O investimento inicial (CAPEX) possui caráter referencial e contempla os custos necessários à implantação do sistema, incluindo sinalização, sistema tecnológico, equipamentos operacionais, estrutura administrativa e mobilização inicial, sendo integralmente suportado pela concessionária.

Resultado econômico: O resultado econômico da concessão deverá ser apurado a partir da dedução dos custos efetivos de operação, manutenção, tecnologia, pessoal, sinalização, tributos, encargos, investimentos, despesas administrativas e outorga, incidentes sobre a receita bruta projetada em cada fase da operação.

A modelagem demonstra comportamento econômico progressivo, com ampliação da receita conforme a implantação escalonada das vagas e a maturação da operação ao longo do contrato.

Dessa forma, os resultados indicam que a modelagem adotada apresenta viabilidade econômico-financeira, sustentabilidade operacional e atratividade ao mercado, desde que mantida a compatibilidade entre receitas efetivas, custos operacionais, investimentos, encargos, outorga e demais condições previstas no edital, no contrato e nas planilhas que integram o estudo técnico.

**LAYANA APARECIDA GEMELLI MIOTTO**  
Secretária de Indústria, Comércio e Turismo



**ANEXO II – MATRIZ CONSOLIDADA DE ALOCAÇÃO DE RISCOS  
CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E EXPLORAÇÃO  
DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO**

A presente matriz de riscos estabelece a distribuição objetiva dos riscos entre o Poder Concedente e a concessionária, considerando a natureza da concessão, a implantação escalonada do sistema e a modelagem econômico-financeira adotada.

A alocação dos riscos observa o critério de eficiência, atribuindo cada risco à parte que possui melhores condições de preveni-lo, controlá-lo, mitigá-lo ou suportar seus efeitos, sem prejuízo da preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato nos casos legal e contratualmente admitidos.

**Riscos alocados à concessionária**

São de responsabilidade da concessionária os riscos ordinários da implantação, operação, exploração e gestão do sistema, incluindo:

- a) variação ordinária da demanda e da utilização efetiva das vagas;
- b) baixa adesão dos usuários ao sistema;
- c) operação diária do estacionamento rotativo;
- d) implantação do sistema, conforme as fases previstas na modelagem;
- e) custos operacionais, administrativos, tecnológicos e de pessoal;
- f) contratação, treinamento e gestão da equipe operacional;
- g) manutenção, conservação e reposição de equipamentos;
- h) implantação, manutenção e reposição da sinalização horizontal e vertical;
- i) funcionamento da plataforma tecnológica, aplicativo, sistema de gestão e canais de pagamento;
- j) falhas operacionais, tecnológicas ou administrativas sob sua responsabilidade;
- k) inadimplência dos usuários e riscos próprios da exploração econômica do serviço;
- l) obtenção das receitas necessárias à cobertura dos custos, investimentos, encargos e outorga.



A variação ordinária da demanda não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, por se tratar de risco ordinário assumido pela concessionária.

### **Riscos alocados ao Poder Concedente**

São de responsabilidade do Poder Concedente os riscos decorrentes de atos administrativos, decisões públicas ou alterações promovidas pelo próprio Município que impactem diretamente as condições originalmente pactuadas, incluindo:

- a) alterações unilaterais do contrato que afetem custos, receitas ou obrigações da concessionária;
- b) mudanças regulatórias municipais relevantes que interfiram diretamente na operação do sistema;
- c) definição ou alteração de políticas públicas relacionadas ao estacionamento rotativo;
- d) restrições supervenientes impostas pelo Município que reduzam a área de exploração ou alterem substancialmente o número de vagas previstas;
- e) atrasos, impedimentos ou determinações administrativas imputáveis ao Poder Concedente que comprometam a implantação ou a operação regular do sistema.

Nessas hipóteses, quando houver impacto comprovado na equação econômico-financeira originalmente estabelecida, poderá ser avaliada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme previsto no edital, no contrato e na legislação aplicável.

### **Riscos compartilhados**

Serão tratados como riscos compartilhados, ou sujeitos à análise específica de responsabilidade e impacto, os eventos excepcionais que não decorram da atuação ordinária da concessionária nem de ato exclusivo do Poder Concedente, incluindo:

- a) caso fortuito e força maior;
- b) eventos imprevisíveis ou de consequências incalculáveis;
- c) fatos extraordinários que afetem significativamente a operação do sistema;



- d) situações externas que comprometam de forma relevante a demanda, a receita ou os custos da concessão;
- e) alterações supervenientes de ordem legal, econômica, urbana ou institucional que impactem substancialmente o equilíbrio econômico-financeiro.

A ocorrência desses eventos deverá ser devidamente comprovada pela parte interessada, mediante demonstração do nexo causal, da extensão do impacto e da efetiva repercussão sobre a execução contratual.

### **Disposição final**

A matriz de riscos deverá ser interpretada de forma integrada ao edital, ao contrato, ao Termo de Referência, ao Estudo Técnico Preliminar e à modelagem econômico-financeira constante das planilhas do estudo técnico.

A alocação dos riscos não afasta o dever de fiscalização do Poder Concedente, nem a obrigação da concessionária de executar os serviços de forma adequada, contínua, eficiente e compatível com o interesse público.

**LAYANA APARECIDA GEMELLI MIOTTO**  
Secretária de Indústria, Comércio e Turismo





**ANEXO III – QUADRO DE ATENDIMENTO À INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº TC-022/2015 DO TCE/SC**

<b>Exigência da IN 22/2015</b>	<b>Atendimento no EVTEF</b>
Justificativa da contratação	Item 1
Modelo de negócio	Item 3
Forma de remuneração	Item 4
Estimativa de demanda	Item 5
Custos operacionais	Item 6
Investimentos (CAPEX)	Item 6.2
Projeção de receitas	Item 7
Impacto Financeiro ao Município	Item 9
Prazo Contratual	Item 11
Viabilidade econômico-financeiro	Item 12
Fluxo de caixa referencial e sustentabilidade	Item 12.1
Resultado para o Município – Outorga	Item 13
Matriz de riscos e integração à modelagem	Item 15
Conclusão	Item 16

**LAYANA APARECIDA GEMELLI MIOTTO**  
Secretária de Indústria, Comércio e Turismo



## ANEXO IV – LEGENDA E EXPLICAÇÃO DOS DADOS NUMÉRICOS DO EVTEF

O presente anexo tem por finalidade esclarecer a origem, o significado e a forma de utilização dos dados numéricos considerados na modelagem econômico-financeira da concessão do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago do Município de Maravilha/SC.

Os dados apresentados decorrem das premissas atualizadas do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira, considerando a implantação escalonada do sistema, a evolução do número de vagas operadas, as tarifas aplicáveis, os investimentos necessários e a outorga mínima prevista ao Município.

### Receita

A receita bruta mensal foi estimada com base na quantidade de vagas pagas em operação em cada fase da concessão, nas condições operacionais do sistema e na utilização efetiva das vagas, conforme modelagem constante das planilhas do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira.

Para fins da modelagem atualizada, foram consideradas as seguintes premissas:

- 857 vagas pagas na fase inicial, sendo 834 vagas de automóveis e 23 vagas destinadas a caminhões/carga e descarga;
- 1.139 vagas pagas na fase intermediária;
- 1.444 vagas pagas na fase final;
- tarifas de R\$ 2,00 para automóveis e R\$ 4,00 para caminhões/carga e descarga.

Com base nessas premissas, a receita bruta mensal estimada apresenta evolução progressiva, sendo:

- fase inicial:
  - R\$ 60.368,00 no primeiro mês;
  - R\$ 120.736,00 do segundo ao sexto mês;



- fase intermediária:

- R\$ 227.752,00;

- fase final:

- R\$ 345.744,00.

### **Custos operacionais — OPEX**

Os custos operacionais (OPEX) correspondem às despesas necessárias para a execução contínua dos serviços durante o período contratual.

Esses custos são variáveis ao longo da concessão, pois acompanham a evolução da operação e as fases de implantação do sistema. Entre os principais custos operacionais considerados, destacam-se:

- despesas com pessoal operacional, fiscalização, supervisão e atendimento ao usuário;
- custos com tecnologia, sistema de gestão, aplicativo, hospedagem, conectividade e suporte técnico;
- manutenção, conservação e reposição de equipamentos e sinalização;
- despesas administrativas, contábeis, jurídicas e operacionais;
- encargos, tributos e demais custos necessários à regular execução dos serviços.

Os valores específicos de OPEX deverão observar as planilhas de despesas e fluxo de caixa constantes do estudo técnico de viabilidade econômico-financeira.

### **Investimentos — CAPEX**

Os valores de CAPEX possuem caráter referencial e correspondem aos investimentos necessários à implantação inicial do sistema.

O CAPEX contempla os custos com sinalização horizontal e vertical, sistema tecnológico,



equipamentos operacionais, estrutura administrativa e mobilização inicial, sendo integralmente suportado pela concessionária, conforme o modelo de concessão adotado.

### **Outorga**

A outorga foi fixada como percentual incidente sobre a receita bruta mensal da concessionária.

Para fins da modelagem atualizada, foi adotada outorga mínima de 10% sobre a receita bruta mensal.

Com base nas receitas projetadas, a outorga mínima mensal estimada é de:

- fase inicial:
  - R\$ 6.036,80 no primeiro mês;
  - R\$ 12.073,60 do segundo ao sexto mês;
- fase intermediária:
  - R\$ 22.775,20;
- fase final:
  - R\$ 34.574,40.

Considerando todo o prazo contratual de 60 meses, a outorga mínima total estimada ao Município corresponde a aproximadamente R\$ 1.791.832,00.

### **Resultado econômico**

O resultado econômico da concessão decorre da relação entre receitas, custos operacionais, investimentos, encargos, tributos, despesas administrativas e pagamento da outorga ao Município.



A apuração do resultado deverá considerar o fluxo de caixa mensal constante do estudo técnico, observando a variação das receitas e despesas conforme as fases de implantação e maturação do sistema.

A modelagem apresenta comportamento econômico progressivo, com ampliação da receita conforme a expansão das vagas, passando de 857 vagas pagas na fase inicial para 1.139 vagas pagas na fase intermediária, até alcançar 1.444 vagas pagas na fase final.

Assim, os dados numéricos utilizados no EVTEF demonstram que a sustentabilidade da concessão depende da compatibilidade entre receita efetiva, custos operacionais, investimentos exigidos, encargos, outorga e demais condições estabelecidas no edital, no contrato e nas planilhas que integram o estudo técnico de viabilidade econômico-financeira.

**LAYANA APARECIDA GEMELLI MIOTTO**  
Secretária de Indústria, Comércio e Turismo