

ANEXO II – Detalhamento das Notas de Avaliação

Considerando apenas as propostas classificadas pela análise dos Fatores de Premissa, seguem-se as justificativas e a atribuição das Notas de Avaliação, de acordo com o Item 6.2 e Anexo II Termo de Referência do Edital de Chamamento.

6.2.1.1. EXPERIÊNCIA NO DESENVOLVIMENTO DE PPPs OU CONCESSÕES

- CIVI – Comum para as 5 linhas apresentadas:
 - O Grupo proponente e contratadas (parceiros), apresentou experiência em mais de 3 concessões e PPP
 - Nota do Critério: 5,0
- VLP:
 - O Grupo proponente e contratadas (parceiros), apresentou experiência em mais de 3 concessões e PPP
 - Nota do Critério: 5,0

6.2.1.2. EXPERIÊNCIA ANTERIOR COM MODAIS ELÉTRICOS

- CIVI – Comum para as 5 linhas apresentadas:
 - O Grupo proponente e contratadas (parceiros) apresentou experiência em mais de 3 projetos em modais elétricos, comprovados pela ENCIBRA e Nórdica/Volvo
 - Nota do Critério: 5,0
- VLP:
 - O Grupo proponente e contratadas (parceiros) apresentou experiência em mais de 3 projetos em modais elétricos, comprovados pela Translohr e Egis
 - Nota do Critério: 5,0

6.2.1.3. RELAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA E EXPERIÊNCIA DA EQUIPE TÉCNICA COM PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA

- CIVI – Comum para as 5 linhas apresentadas:
 - Experiência da Equipe Técnica: o grupo proponente e contratadas atestou experiência superior a 10 anos em projetos de mobilidade urbana.
 - Nota do Critério: 10,0
- VLP:
 - O grupo proponente e contratadas atestou experiência superior a 10 anos em projetos de mobilidade urbana.
 - Nota do Critério: 10,0

6.2.2.1. DEMONSTRAÇÃO DA VIABILIDADE E DAS VANTAGENS DAS TECNOLOGIAS APRESENTADAS NO PROJETO FUNCIONAL

- CIVI – Comum para as 5 linhas apresentadas:
 - Faz uma indicação genérica sobre veículos híbridos em operação no mundo;
 - Elaborou uma metodologia própria de indicação de vantagens do modal comparado ao VLP;
 - Defesa do Modal BRT, sem especificar o veículo híbrido como exclusivo;
 - Não indica corredores BRT com ônibus híbrido articulado (veículo proposto), somente casos experimentais sem corredor exclusivo com o veículo indicado.
 - Nota do Critério: 0,0

- VLP:
 - Elaborou uma matriz multicritério própria que indica a vantagem do VLP comparativamente a BRT e VLT;
 - Indica as cidades e países onde o VLP proposto já está implantado (superior a 10 casos);
 - Apresenta 3 alternativas de veículos demonstrando a performance
 - Nota do Critério: 20,0

6.2.2.2. DETALHAMENTO DOS PROJETOS DE

(A) ENGENHARIA

- CIVI – Comum para as 5 linhas apresentadas:
 - Para as Linhas 1 a 4 o projeto de traçado, embora apresentado em nível elevado, não se aprofundou nas questões relativas à sondagem, topografia, interferências, arqueologia, terraplenagem (volumes, cortes e bota-foras), drenagem e obras de arte.
 - Especificamente para a Linha 5 o projeto de traçado, embora apresentado em nível elevado, não se aprofundou nas questões relativas à sondagem, topografia, interferências, arqueologia, terraplenagem (volumes, cortes e bota-foras; especialmente no local onde estão sendo previstos os túneis), drenagem e obras de arte.
 - Considerando a ponderação entre o conceito obtido pelo nível de detalhamento prestado para: Traçado (20), Sondagens, Topografia, Interferências e Arqueologia (8), Terraplanagem (8), Via Permanente (8), Reurbanização (8), Infraestrutura de Energia Elétrica (8) e Sistemas Eletrônicos (14), obteve-se a Nota do Critério: 11,0
- VLP:
 - O projeto de traçado, embora apresentado em nível elevado, não se aprofundou nas questões relativas à sondagem, topografia, interferências, arqueologia, terraplenagem (volumes, cortes e bota-foras; foi mencionada a adoção de pavimento rígido em todos os eixos, e a manutenção deste tipo de pavimento onde já é existente),

drenagem (detalhes somente da drenagem do trilho guia) e obras de arte.

- Considerando a ponderação entre o conceito obtido pelo nível de detalhamento prestado para: Traçado (20), Sondagens, Topografia, Interferências e Arqueologia (8), Terraplanagem (8), Via Permanente (14), Reurbanização (8), Infraestrutura de Energia Elétrica (8) e Sistemas Eletrônicos (8), obteve-se a Nota do Critério: 11,0

(B) MODELAGEM OPERACIONAL

- CIVI:
 - Comum às Linhas 1 a 4:
 - As interfaces com as concessões existentes, mesmo depois de perguntado, não esclareceu se a contratação das linhas proposta, com modal ônibus híbrido, implica na indenização dos lucros cessantes das concessões atuais;
 - Como a proposta de remuneração foi calculada sobre passageiros transportados, não indicou ou considerou nas análises econômicas os subsídios necessários do diferencial tarifário sobre passageiros equivalentes;
 - A linha substitui veículos biarticulados, sem justificativa específica proporcionando um retrocesso nas linhas a serem substituídas em função dos limites de capacidade.
 - Nota do Critério: 8,0
 - Linha 5
 - As interfaces com as concessões existentes, mesmo depois de perguntado, não esclareceu se a contratação das linhas proposta, com modal ônibus híbrido, implica na indenização dos lucros cessantes das concessões atuais;
 - Como a proposta de remuneração foi calculada sobre passageiros transportados, não indicou ou considerou nas

análises econômicas os subsídios necessários do diferencial tarifário sobre passageiros equivalentes;

- A linha substitui veículos biarticulados, sem justificativa específica proporcionando um retrocesso nas linhas a serem substituídas em função dos limites de capacidade.
- Nota do Critério: 8,0

- VLP:

- Nas interfaces operacionais, após perguntado, foi informado que na mesma via do VLP continuarão operando as linhas de biarticulado Circular Sul e Pinheirinho/Carlos Gomes, operação prejudicada em função da largura da canaleta e projeto de Estações propostas;
- Número de passageiros e conseqüentemente o dimensionamento e viabilidade econômica utilizado incompatível com a manutenção, informada, das linhas compartilhadas;
- Como a proposta de remuneração foi calculada sobre passageiros transportados, não indicou ou considerou nas análises econômicas os subsídios necessários do diferencial tarifário sobre passageiros equivalentes.
 - Nota do Critério: 8,0

(C) ESTUDO AMBIENTAL

- CIVI – Comum para as 5 linhas apresentadas:
 - Por apresentar diretrizes genéricas que não são diretamente aplicáveis aos impactos ambientais reais do sistema proposto, considerou-se o Estudo Ambiental com nível de detalhamento baixo.
 - Nota do Critério: 8,0
- VLP:
 - Por apresentar diretrizes genéricas que não são diretamente aplicáveis aos impactos ambientais reais do sistema proposto, considerou-se o Estudo Ambiental com nível de detalhamento baixo
 - Nota do Critério: 8,0

(D) ESTUDO DAS ESTAÇÕES

- CIVI:
 - Comum às Linhas 1 a 4:
 - Foram apresentados sem detalhamento, tanto das novas estações projetadas, bem como o projeto revisado das estações existentes (estação com banheiros). Também não foi mencionado o plano de ataque de obras, dos terminais que sofrerão reformas.
 - Nota do Critério: 8,0
 - Linha 5:
 - Foram apresentados somente perspectivas e cortes esquemáticos das estações em desnível, que indicam sua funcionalidade, porém sem muitos detalhamentos.
 - Nota do Critério: 14,0
- VLP:
 - Embora tenham apresentado um detalhamento a nível de anteprojeto, não foram apresentados estudos de compatibilidade da integração entre o VLP e o BRT, nas estações e nos terminais.
 - Nota do Critério: 14,0

(E) PLANO DE IMPLANTAÇÃO

- CIVI:
 - Linha 1:
 - Mesmo depois de solicitado, não esclarece adequadamente aspectos quanto ao risco jurídico do município nas concessões atuais em função dos lucros cessantes; como serão mantidos partes dos serviços paralelos com os ônibus atuais, não esclarece porque a simples troca de ônibus requer uma nova concessão; a linha substitui veículos biarticulados, sem justificativa específica proporcionando um retrocesso nas linhas a serem substituídas em função dos limites de capacidade.
 - Nota do Critério: 8

- Linha 2
 - Mesmo depois de solicitado, não esclarece adequadamente aspectos quanto ao risco jurídico do município nas concessões atuais em função dos lucros cessantes; como serão mantidos partes dos serviços paralelos com os ônibus atuais, não esclarece porque a simples troca de ônibus requer uma nova concessão; a linha substitui veículos biarticulados, sem justificativa específica proporcionando um retrocesso nas linhas a serem substituídas em função dos limites de capacidade.
 - Nota do Critério: 8,0
- Linha 3
 - Mesmo depois de solicitado, não esclarece adequadamente aspectos quanto ao risco jurídico do município nas concessões atuais em função dos lucros cessantes; como serão mantidos partes dos serviços paralelos com os ônibus atuais, não esclarece porque a simples troca de ônibus requer uma nova concessão.
 - Nota do Critério: 8,0
- Linha 4
 - Mesmo depois de solicitado, não esclarece adequadamente aspectos quanto ao risco jurídico do município nas concessões atuais em função dos lucros cessantes; como serão mantidos partes dos serviços paralelos com os ônibus atuais, não esclarece porque a simples troca de ônibus requer uma nova concessão.
 - Nota do Critério: 8,0
- Linha 5
 - Mesmo depois de solicitado, não esclarece adequadamente aspectos quanto ao risco jurídico do município nas concessões atuais em função dos lucros cessantes; como serão mantidos partes dos serviços paralelos com os ônibus atuais, não esclarece porque a simples troca de ônibus requer uma nova concessão; a linha substitui veículos biarticulados, sem

justificativa específica proporcionando um retrocesso nas linhas a serem substituídas em função dos limites de capacidade; veículo com capacidade inadequada para a demanda indicada no projeto e existente no trajeto.

- Nota do Critério: 8,0
- VLP:
 - Plano de ataque nas execuções das obras inconsistente; não define a operação compartilhada das linhas paralelas; larguras das pistas incompatível com operação compartilhada
 - Nota do Critério: 8,0

6.2.3.1. PREÇO DA PROPOSTA DE PROJETO

- CIVI:
 - Linha 1 Aeroporto-Centro Cívico: R\$ 200 mil
 - Linha 2 Tamandaré-Cabral: R\$ 230 mil
 - Linha 3 Linha Verde: R\$ 200 mil
 - Linha 4 Araucária-Boqueirão: R\$ 200 mil
 - Linha 5 Norte-Sul: R\$ 270 mil
 - Preço Global: R\$ 1.100 mil
 - Nota do Critério: 10,0
- VLP:
 - Preço do Eixo Boqueirão Carlos-Gomes: R\$ 2.295 mil (compreendido no traçado Aeroporto-Centro Cívico)
 - Nota do Critério: 0,0

6.2.3.2. PERÍODO DE EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO

- CIVI – Comum para as 5 linhas apresentadas:
 - Apresentou cronograma com nível médio de aprofundamento, considerando o período de exploração do serviço, a renovação da frota e dos equipamentos, persistindo dúvidas sobre o fluxo de caixa:

custos (subsídio necessário para operação da linha, mantendo o nível tarifário atual) e arrecadações (projeções inconsistentes).

- Nota do Critério: 7,0

- VLP

- Apresentou cronograma com nível baixo de aprofundamento, considerando o período de exploração do serviço, persistindo dúvidas sobre discriminação da manutenção da frota e dos equipamentos e sobre o fluxo de caixa: custos (subsídio necessário para operação da linha, mantendo o nível tarifário atual) e arrecadações (projeções inconsistentes)

- Nota do Critério: 4,0

6.2.3.3. MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA

- CIVI:

- Linha 1 - AEROPORTO-C.CIVICO

OPEX	R\$ mil	CAPEX e ACIONISTA	R\$ mil
Receita Operacional Bruta	2.609.254	CAPEX	444.531
Receita Tarifária	2.606.254	Aporte Capital Próprio	
Receitas Acessórias		Aporte Financiamento	100%
Contraprestação	3.000	Aporte Público	
Custos Desp. Operacionais	772.559	Material Rodante	167.500
EBITIDA	1.571.614	Obras Civas e Sistemas	277.031
Fluxo de Caixa do Acionista	675.570		
Média Diária Passageiros du	105.837	Payback	13 anos
Tarifa Técnica Passageiro	R\$ 2,44	TIR real Acionista	13,43%
Período de Concessão	27 anos	WACC (Ke) real	11,5%

- Apresentou modelagem financeira com nível médio de detalhamento, persistindo dúvidas a respeito das estimativas de demanda, considerando que se mantém as linhas paralelas, conseqüentemente no fluxo de receitas e consistência da TIR e Payback, além das indenizações dos lucros cessantes dos contratos atuais, no caso das participações nas linhas urbanas.

- Nota do Critério: 7,0

- Linha 2 - 2 ALM TAMANDARÉ-CABRAL

OPEX	R\$ mil	CAPEX e ACIONISTA	R\$ mil
Receita Operacional Bruta	1.449.941	CAPEX	273.027
Receita Tarifária	1.243.398	Aporte Capital Próprio	
Receitas Acessórias		Aporte Financiamento	100%
Contraprestação	206.543	Aporte Público	
Custos Desp. Operacionais	395,130	Material Rodante	75.000
EBITIDA	989.564	Obras Cíveis e Sistemas	198.027
Fluxo de Caixa do Acionista	460.632		
Média Diária Passageiros du	30.811	Payback	13,1 anos
Tarifa Técnica Passageiro	R\$ 4,00	TIR real Acionista	13,79%
Período de Concessão	27 anos	WACC (Ke) real	11,5%

- Apresentou modelagem financeira com nível médio de detalhamento, persistindo dúvidas a respeito das estimativas de demanda, considerando que se mantém as linhas paralelas, consequentemente no fluxo de receitas e consistência da TIR e Payback, além das indenizações dos lucros cessantes dos contratos atuais, no caso das participações nas linhas urbanas.

- Nota do Critério: 7,0

- Linha 3 LINHA VERDE FRG-COLOMBO

OPEX	R\$ mil	CAPEX e ACIONISTA	R\$ mil
Receita Operacional Bruta	2.896.108	CAPEX	428.781
Receita Tarifária	2.866.108	Aporte Capital Próprio	
Receitas Acessórias		Aporte Financiamento	100%
Contraprestação	30.000	Aporte Público	
Custos Desp. Operacionais	530.114	Material Rodante	82.500
EBITIDA	2.235.669	Obras Cíveis e Sistemas	346.281
Fluxo de Caixa do Acionista	1.105.931		
Média Diária Passageiros du	34.003	Payback	15,3 anos
Tarifa Técnica Passageiro	R\$ 3,94	TIR real Acionista	12,36%
Período de Concessão	27 anos	WACC (Ke) real	11,5%

- Apresentou modelagem financeira com nível médio de detalhamento, persistindo dúvidas a respeito das estimativas de demanda, considerando que se mantém as linhas paralelas, consequentemente no fluxo de receitas e consistência da TIR e Payback, além das indenizações dos lucros cessantes dos contratos atuais, no caso das participações nas linhas urbanas.

- Nota do Critério: 7,0

○ Linha 4 ARAUCÁRIA-BOQUEIRÃO

OPEX	R\$ mil	CAPEX e ACIONISTA	R\$ mil
Receita Operacional Bruta	1.341.108	CAPEX	250.945
Receita Tarifária	518.207	Aporte Capital Próprio	
Receitas Acessórias		Aporte Financiamento	100%
Contraprestação	822.901	Aporte Público	
Custos Desp. Operacionais	416.487	Material Rodante	72.500
EBITIDA	864.272	Obras Cíveis e Sistemas	178.445
Fluxo de Caixa do Acionista	358.596		
Média Diária Passageiros du	12.841	Payback	12,8 anos
Tarifa Técnica Passageiro	R\$ 4,00	TIR real Acionista	14,06%
Período de Concessão	27 anos	WACC (Ke) real	11,5%

- Apresentou modelagem financeira com nível médio de detalhamento, persistindo dúvidas a respeito das estimativas de demanda, considerando que se mantém as linhas paralelas, consequentemente no fluxo de receitas e consistência da TIR e Payback, além das indenizações dos lucros cessantes dos contratos atuais, no caso das participações nas linhas urbanas.
 - Nota do Critério: 7,0

○ Linha 5 PINHEIRINHO S.CÂNDIDA

OPEX	R\$ mil	CAPEX e ACIONISTA	R\$ mil
Receita Operacional Bruta	8.141.450	CAPEX	1.368.809
Receita Tarifária	8.111.450	Aporte Capital Próprio	
Receitas Acessórias		Aporte Financiamento	100%
Contraprestação	30.000	Aporte Público	
Custos Desp. Operacionais	2.574.434	Material Rodante	515.000
EBITIDA	4.915.700	Obras Cíveis e Sistemas	853.809
Fluxo de Caixa do Acionista	2.128.208		
Média Diária Passageiros du	257.444	Payback	13,3 anos
Tarifa Técnica Passageiro	R\$ 3,36	TIR real Acionista	13,39%
Período de Concessão	27 anos	WACC (Ke) real	11,5%

- Apresentou modelagem financeira com nível médio de detalhamento, persistindo dúvidas a respeito das estimativas de demanda, considerando que se mantém as linhas paralelas, consequentemente no fluxo de receitas e consistência da TIR e Payback, além das indenizações dos lucros cessantes dos contratos atuais, no caso das participações nas linhas urbanas.
 - Nota do Critério: 7,0

- VLP: LINHA BOQUEIRÃO-PRAÇA CARLOS GOMES

OPEX	R\$ mil	CAPEX e ACIONISTA	R\$ mil
Receita Operacional Bruta	11.407.419	CAPEX	1.274.164
Receita Tarifária	11.005.204	Aporte Capital Próprio	231.614
Receitas Acessórias	220.104	Aporte Financiamento	228.503
Contraprestação	182.111	Aporte Público	449.802
Custos Desp. Operacionais	4.466.779	Material Rodante	
EBITIDA	7.882.815	Obras Cíveis e Sistemas	
Fluxo de Caixa do Acionista	4.815.710		
Média Diária Passageiros du	159.000	Payback	9 anos
Tarifa Técnica Passageiro	R\$ 3,67	TIR real Acionista	20,13%
Período de Concessão	30 anos	WACC (Ke) real	13,60%

- Apresentou modelagem financeira com médio baixo de detalhamento, persistindo dúvidas a respeito das estimativas de demanda, considerando que se mantém as linhas paralelas, conseqüentemente no fluxo de receitas, dimensionamento e consistência da TIR e Payback.

- Nota do Critério: 7,0

6.2.3.4. PARTICIPAÇÃO FINANCEIRA DO PODER PÚBLICO (PROPOSTO)

- CIVI:
 - Linha 1: R\$ 3 milhões (contraprestações)
 - Nota do Critério: 10,0
 - Linha 2: R\$ 206,5 mil (contraprestações)
 - Nota do Critério: 10,0
 - Linha 3: R\$ 30 milhões (contraprestações)
 - Nota do Critério: 10,0
 - Linha 4: R\$ 822,9 mil (contraprestações)
 - Nota do Critério: 10,0
 - Linha 5: R\$ 30 milhões (contraprestações)
 - Nota do Critério: 10,0
- VLP: (compreendido no traçado Aeroporto-Centro Cívico)
 - R\$ 182,1 milhões (contraprestações)
 - R\$ 449,8 milhões (aporte público investimento)
 - Nota do Critério: 0,0