



DETRAN-GO

**“ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-
FINANCEIRA DO PROJETO DE CONCESSÃO
DOS SERVIÇOS DE EMPLACAMENTO NO
ESTADO DE GOIÁS”**

Goiânia-GO - 2017



GLOSSÁRIO

Sempre que as palavras ou siglas indicadas abaixo aparecerem neste documento, terão os seguintes significados:

APLICAÇÃO POR CALOR (hot stamping): Método de acabamento das placas estampadas em alto-relevo, que aplica por meio de calor, uma película destinada a colorir os caracteres alfanuméricos, conforme Resoluções do CONTRAN n°s 231/2007 e 590/2016;

BLANK: Base material ou placa veicular semiacabada, em alumínio revestida com película retrorrefletiva, identificada unitariamente por meio de código de barras bidimensional (QR Code) destinado a rastreabilidade, na qual será estampada a identificação alfanumérica da placa e, na sequência, aplicada película de coloração dos caracteres por meio de "hot stamping", bem como e a identificação da Unidade da Federação e o Município de emplacamento do veículo, conforme as Resoluções CONTRAN n°s 231/2007 e 590/2016;

CIRETRAN: Circunscrição Regional de Trânsito;

CONCESSIONÁRIA: Empresa vencedora da licitação, em favor da qual será adjudicado o contrato para a execução dos serviços objeto;

CONTRAN: Conselho Nacional de Trânsito

CPL: Comissão Permanente de Licitação;

CTB: Código de Trânsito Brasileiro

DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito

ESTAMPAGEM: Processo pelo qual são impressos os caracteres alfanuméricos em alto relevo nos blanks e nas tarjetas;

FISCALIZAÇÃO: Núcleo de Habilitação ou preposto do DETRAN, devidamente credenciado para a realização da fiscalização do objeto desta licitação;

LACRAÇÃO: Ato de fechar com lacre (lacrar) a fixação da placa traseira fixada na estrutura do veículo automotor ou ciclomotor quando de seu primeiro registro (veículos zero km). A Lacração ocorre apenas em veículos novos (zero km);

LACRAÇÃO/RELACRAÇÃO EM CONCESSIONÁRIAS OU REVENDEDORAS: serviço de **emplacamento elacração ou relacração realizado em local diverso das unidades de trânsito ou da concessionária.**

LACRAÇÃO/RELACRAÇÃO EM POSTOS ITINERANTES: serviço de emplacamento e lacração ou relacração realizado em veículo da Contratada, com todos os recursos de mão de obra e equipamentos para execução dos serviços de emplacamento e lacração a ser utilizado opcionalmente pela Contratada, nos municípios.

LACRAÇÃO/RELACRAÇÃO NOS POSTOS DE ATENDIMENTO: serviço de emplacamento e lacração ou relacração realizado nos postos das unidades de trânsito ou da concessionária;

LACRE: Dispositivo destinado a lacrar a placa de identificação traseira, obedecidos os



parâmetros da Portaria DENATRAN 272/2007 – lacre de segurança numerado dotado de código bidimensional e sistema de rastreabilidade;

LICITANTE/PROPONENTE: Empresa que apresenta proposta para este certame.

PLACA DE MOTO: Conjunto formado por placa para motocicleta, motoneta, ciclomotor e triciclos motorizados, com a combinação alfanumérica estampada e acabada, e, identificação da Unidade da Federação e Município de emplacamento do veículo, com tarjeta rebitada na placa e lacre com fio de selagem, conforme especificações das Resoluções n^{os} 231/2007 e 590/2016 e Portaria do DENATRAN n^o 272/2007;

PLACA DIANTEIRA: Conjunto formado por placa veicular e tarjeta rebitada na placa conforme especificações da Resolução CONTRAN n^o 231/2007 e suas alterações;

PLACA TRASEIRA: Conjunto formado por placa veicular, com a combinação alfanumérica estampada e acabada, e, identificação da Unidade da Federação e Município de emplacamento do veículo, conforme especificações das Resoluções do CONTRAN n^{os} 231/2007 e 590/2016, Portaria DENATRAN 272/2007, e suas alterações;

PLACA VEICULAR: Blank com os caracteres alfanuméricos estampados em alto relevo, com a cor aplicada por calor, com a identificação da Unidade da Federação e Município de emplacamento do veículo de acordo com as Resoluções CONTRAN n^{os} 231/2007 e 590/2016 e suas alterações;

PODER CONCEDENTE: Departamento Estadual de Trânsito de Goiás - DETRAN/GO;

NIV: Número Identificador do Veículo (número do chassi);

RELACRAÇÃO: Ato de fechar com lacre (lacrar) a fixação da placa traseira na estrutura do veículo automotor quando da substituição da placa e/ou tarjeta existentes, por qualquer motivo legal ou administrativo (transferência de município, mudança de categoria, extravio, roubo, furto, dano, deterioração, ou troca da placa de duas letras pela placa do sistema atual). A Relacração se dá apenas nos casos de veículos usados;

RENAVAM: Registro Nacional de Veículos Automotores;

SUBSTITUIÇÃO DO LACRE: Ato de fechar com lacre (lacrar) a fixação da placa traseira na estrutura do veículo automotor, quando houver necessidade de substituição de lacre por extravio, roubo, furto, dano, deterioração;

UNIDADES DE ATENDIMENTO: CIRETRANS, postos de atendimento do DETRAN/GO ou da Concessionária para a instalação ou substituição e lacração de placas e tarjetas;

UNIDADES DE PRODUÇÃO: Locais de produção, depósito e guarda de placas, tarjetas e materiais.



APRESENTAÇÃO

O presente documento constitui o relatório final do **ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA** do Projeto de **CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE EMPLACAMENTO** no Estado de Goiás.

O ESTADO DE GOIÁS, por intermédio do **DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/GO**, realizará a **licitação para a outorga, sob o regime de Concessão**, da prestação de serviços de suporte material à execução do ato de emplacamento e lacração ou relacração das placas de identificação de veículos automotores, ciclomotores e outros tracionados nos municípios do Estado de Goiás, envolvendo o fornecimento das placas semiacabadas (blanks), lacres de segurança e demais insumos e disponibilização dos equipamentos para a fabricação de placas e tarjetas, mediante a gestão das operações de produção, logística, depósito e guarda de placas e materiais relacionados por meio de software de rastreamento, nos termos da **Lei Estadual nº 18.983, de 27 de agosto de 2015**, e em conforme as **Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN** e demais normas em vigor.

A Concessão dos serviços de emplacamento de veículos foi aprovada pela Assembleia Legislativa do Estado de Goiás por meio da propositura nº 2314/2015 que deu origem à **Lei Estadual nº 18.983, de 27/08/2015**, publicada no Diário Oficial do Estado em 28/08/2015.

Em seu artigo primeiro, a referida Lei estabelece:

Art. 1º Fica o Poder Executivo, por intermédio do Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, autorizado a conceder, mediante licitação, a prestação do serviço de emplacamento referente à confecção e lacração de placa/tarjeta, em conformidade com o art. 175 da Constituição Federal, as Leis federais nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro -CTB-, e Lei estadual nº 17.928, de 27 de dezembro de 2012, e as normas do CONTRAN e DENATRAN, no que for pertinente.

Parágrafo único. O DETRAN definirá o objeto da licitação, sua formação em lote único ou múltiplo, os critérios técnicos de participação em cada objeto distinto, seja ele fornecimento, serviço ou ambos integrados.



CONTEXTO ESTRATÉGICO

Há alguns anos o Estado de Goiás tem vivenciado experiências bem-sucedidas de estabelecer parcerias estratégicas com a iniciativa privada visando obter uma estrutura menor e mais eficiente para o Estado, com uma política de concentrar esforços e recursos nos serviços mais importantes para a população, como a Educação, a Saúde e a Segurança Pública, garantindo que o Estado preste seus serviços essenciais com mais qualidade.

Esse processo, que teve início com as parcerias firmadas com as Organizações Sociais (OS) em 2012 para a gestão dos hospitais estaduais, está avançando para a Educação, onde as escolas de ensino fundamental e médio e os Institutos Tecnológicos (ITEGO) passarão a ser geridas por OSs até 2018. Está em andamento um projeto piloto para avaliar as condições de também a Educação, como a Saúde, poder ser gerida pela iniciativa privada.

Atualmente está em vigor o Programa de Desmobilização e Gestão dos Ativos do Estado de Goiás (PDEG), com o qual o Estado pretende reunir um saldo de R\$ 2 bilhões para investimentos em obras e serviços que serão entregues à iniciativa privada em cinco anos.

A Fundação Getúlio Vargas (FGV) foi contratada para fazer um inventário de todos os ativos do Estado, incluindo prédios e áreas públicas, empresas, rodovias, aeroportos, bens e serviços. A consultoria irá indicar o que deve ser privatizado e a partir de qual modelagem: “alienação de bens móveis e imóveis, concessão de serviços e obras públicas, parcerias público-privadas, alienação de participações acionárias e alienação, extinção ou fusão de empresas estatais, bem como de outros modelos de emparceiramento”, lista o Decreto Estadual nº 8.610/2016, que dispõe sobre o PDEG.

Na lista dos “privatizáveis” estão o Estádio Serra Dourada, o Estádio Olímpico no Centro de Excelência, o Autódromo de Goiânia e o Centro de Convenções de Anápolis, dentre outros ativos. O mesmo se aplica à Metrobus e a algumas autarquias, como a Agência Brasil Central (ABC), que é uma das mais deficitárias do Estado e também deve ser privatizada, bem como a Indústria Química do Estado de Goiás (Iquego), que não consegue concorrer no mercado farmacêutico.

O Estado ganha duas vezes com a privatização. Recebe pelos ativos e deixa de gastar com eles, que passam a ter uma gestão especializada e mais eficiente. “No



momento em que o governo não tem dinheiro, é preciso concessionar, chamar as empresas privadas a participarem de processos lícitos de concessão”, afirmam os dirigentes do Estado. Os recursos arrecadados com as privatizações serão aplicados na construção de presídios, estradas e centros de tratamentos para dependentes químicos que serão geridos por OSs, não pelo governo.

Segundo a direção da FGV, a parceria com o governo de Goiás visa tornar o Estado mais eficiente com a desmobilização de ativos, fazendo o governo de Goiás mais forte em sua capacidade de parcerias, políticas públicas e investimentos. “Vamos analisar os ativos que talvez não façam mais sentido investir. Isso vai fazer com que sobre recursos do Estado, além de outras medidas que possam estimular a vinda de novos investimentos”. A Fundação fará um diagnóstico de todos os elementos necessários para o Estado tomar sua decisão.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) deve financiar grupos empresariais interessados em participar dos leilões de concessões públicas a serem realizados pelo Estado. Apesar do cenário recessivo na economia, muitas empresas voltaram a sondar o banco com interesse em retomar investimentos em logística e nas futuras concessões públicas.

A modelagem para a concessão ao setor privado de quase 600 quilômetros de rodovias estaduais em Goiás está praticamente concluída pela Agência Goiana de Transportes e Obras (AGETOP), mas ainda será avaliada pelo BNDES.

O BNDES entende que a solução dos problemas de infraestrutura é condição necessária para a melhoria do bem-estar da população, permitindo que todos tenham acesso a serviços básicos como energia elétrica, comunicações, transportes urbanos e saneamento, além de serviços públicos que a passam a ser concedidos à iniciativa privada.

A ampliação da estrutura básica para esses serviços promove redução de custos, aumento da produtividade, aprimoramento da qualidade dos bens e serviços, além da consolidação da integração regional. Para viabilizar a execução dos projetos e favorecer sua rápida entrega à sociedade, o BNDES disponibiliza condições específicas para empresas e entes públicos vencedores dos Leilões Públicos de infraestrutura.

Por sua vez, o DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO - DETRAN/GO, implantou em maio de 2015 a Concessão dos Serviços Públicos de Vistorias de Identificação Veicular nos termos da Lei Estadual nº 17.429-2011, que tem alcançado excelentes índices de eficiência, tendo ampla aceitação pelos usuários que percebem a melhoria da prestação dos serviços realizados pela Concessionária que atua



em todo o Estado.

Desta forma fica evidente que a decisão de realizar concessão dos serviços públicos de emplacamento e atividades acessórias e de controle e logística, através de licitação pública, conforme preconiza a Lei Estadual nº 18.983, de 27/08/2015, está perfeitamente aderente à política de Estado menor e mais eficiente que é defendida pelo atual Governo Estadual.

1. A CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE EMPLACAMENTO

1.1. INTRODUÇÃO

A Concessão tem como objeto a prestação de serviços de suporte material à execução do ato de emplacamento e lacração ou relacração das placas de identificação de veículos automotores, ciclomotores e outros tracionados nos municípios do Estado de Goiás, envolvendo o fornecimento das placas semiacabadas (blanks), lacres de segurança e demais insumos e disponibilização dos equipamentos para a fabricação de placas e tarjetas, mediante a gestão das operações de produção, logística, depósito e guarda de placas e materiais relacionados por meio de software de rastreamento, conforme as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e legislação vigente.

1.1.1- A contratação compreenderá:

a) Serviços de emplacamento de veículos em todo o Estado de Goiás, utilizando-se o padrão de placa de identificação veicular previsto nas Resoluções do CONTRAN nºs. 231/2007 e 590/2016, e suas posteriores alterações.

b) Serviço de lacração e relacração de placas de identificação veicular em todo o Estado de Goiás, previsto nas Resoluções do CONTRAN nºs 231/2007 e 590/2016, e suas alterações posteriores.

A Prestação de Serviços envolve o fornecimento de todos os insumos relacionados aos mesmos, inclusive as placas veiculares, lacres de segurança, fio de selagem, etc., e toda a infraestrutura física (instalações e equipamentos) e logística



(pessoal e veículos) para viabilizar o atendimento em todas as Unidades de Atendimento do DETRAN/GO, conforme definido neste Edital.

1.2. JUSTIFICATIVA

De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito cabe aos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal o registro dos veículos em suas bases de dados, identificando-os univocamente pelo chassi, no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) e combinação alfanumérica das placas, usadas na dianteira e traseira, está fixada à sua estrutura por meio de lacres, cujo uso dos poderá ser dispensado caso as placas possuam tecnologia de identificação dos veículos.

O Sistema de Identificação de Veículos é regulamentado pela Resolução CONTRAN n° 231/2007, alterada pela Resolução CONTRAN n° 590/2016, que atualmente tem parte de seus efeitos suspensos pela Resolução CONTRAN n° 620/2016.

A edição das Resoluções CONTRAN n° 590/2016 e 620/2016 atenderam ao disposto na Resolução n° 33/14 do Grupo Mercado Comum, que estabelece a patente e sistema de consultas sobre os veículos do MERCOSUL, cuja implantação no Estado do Goiás terá início, tão logo autorizado pelo Órgão Executivo Máximo de Trânsito, o DENATRAN.

Desde 2013, o DETRAN-GO implantou uma estrutura descentralizada da produção e instalação das placas veiculares e promoveu a aplicação de diversos conceitos e sistemas para coibir as fraudes neste segmento, obtendo ganhos consideráveis em relação a segurança neste setor, dificultado em parte, pela falta de controle nos Estados limítrofes.

Entretanto com o advento de uma nova identificação veicular de segurança, válida não somente para o Brasil mas internacionalmente, será necessário evoluir o modelo deste fornecimento adotando novas tecnologias e procedimentos rigorosos, com vista a aumentar ainda mais a segurança na produção das placas veiculares no Estado de Goiás, tomando como exemplo, a emissão dos Certificados de Registro e de Licenciamento de Veículos (CRV/CRLV), que desde de 2014 passaram a ser emitidos de forma centralizada pelo DETRAN-GO, eliminando de vez as fraudes e roubos destes impressos nas CIRETRANs do interior do Estado.

A amplitude das tarefas e a multiplicidade de soluções técnicas necessárias à plena adequação das atividades de emplacamento e lacração das placas de



identificação veicular, a serem produzidas dentro de padrões mais rígidos de segurança, que evitem a malversação de dados do sistema de registro veicular, bem como o imperioso aprimoramento das condições de atendimento, proporcionando mais conforto e agilidade nos serviços prestados diretamente aos usuários, estabelecem um amplo conjunto de medidas que demandariam a alocação de expressivos recursos humanos, financeiros e tecnológicos da Administração Pública, cuja disponibilidade é reduzida, além de afetar outros projetos prioritários no âmbito das inúmeras atividades desta autarquia.

Por se tratar de um serviço a ser executado em todo o Estado do Goiás, e o DETRAN/GO não possuir recursos humanos, infraestrutura e nem a expertise necessária para realizar os serviços objeto deste Projeto Básico, se faz necessária a contratação de terceiro, que será responsável pela instalação de toda a estrutura destinada à produção e serviços, com vista ao atendimento do emplacamento e lacração das placas veiculares para os proprietários de veículos da frota goiana.

Responsável também pela logística (recursos materiais, humanos e infraestrutura) para atendimento a todo o território do Estado de Goiás, a Concessionária poderá subcontratar os serviços de emplacamento, lacração e relacração veicular, sendo essencial a expertise para o controle e manutenção da segurança, devido à centralização da estampagem.

A subcontratação deverá pautar-se pelo modelo de associação entre pessoas que tem como objetivo uma atividade em comum. Contudo a responsabilidade e a estrutura física necessária em hipótese alguma poderão ser subcontratadas.

Será assumida, pela licitante vencedora, a infraestrutura, assim como a tecnologia necessária para a disponibilização de solução informatizada de Gestão Logística, rastreabilidade e de emplacamento, de modo que o controle de estampagem, o controle de estoque e controle de vinculação de série de cada placa produzida com o registro alfanumérico das placas seja repassado via sistema ao DETRAN/GO, em tempo real, em sincronia com os Sistemas de Informática Corporativos existentes, observando-se as Regras de Segurança da Informação vigentes.

Os equipamentos supracitados, necessários à realização dos serviços descritos neste Termo de Referência, poderão ser de propriedade da Licitante vencedora, objeto de contratos de locação ou comodato.



1.3 - LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1.993, que regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências;

Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1.995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal;

Lei Estadual nº 18.983, de 27 de agosto de 2015, do Estado de Goiás, que institui normas para a concessão da prestação do serviço de emplacamento referente à confecção e lacração de placa/tarjeta no âmbito da Administração Pública Estadual.

O artigo 115 da Lei nº 9.503 de 3 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que define os parâmetros para identificação veicular;

No Estado de Goiás, o DETRAN/GO é o órgão que detém a competência de emplacar e lacrar as placas de veículos, em obediência ao inciso III do artigo 22 do CTB;

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN estabelece o Sistema de Placas de Identificação de Veículos nas Resoluções nº 231, de 15 de julho de 2007 e nº 590, de 24 de maio de 2016 e suas alterações posteriores;

As Resoluções nºs 212/2006 e 537/2015 e a regulamentação complementar do DENATRAN, que dispõem sobre o Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos;

A Portaria do Departamento Nacional de Trânsito- DENATRAN nº 272/2007, estabelece as normas e especificações sobre as características físicas, durabilidade e qualidade dos lacres a serem utilizados no emplacamento de veículos;

O Código de Trânsito Brasileiro - CTB, as Resoluções e Deliberações do CONTRAN e Portarias do DENATRAN são as referências legais para a confecção de todos os modelos de placas a serem utilizadas pelos veículos nelas especificadas, sua instalação e situações de excepcionalidade, devendo a contratada atender a legislação aplicável, ainda que venha ser alterada durante a execução do contrato.



2. PREVISÃO DE DEMANDA E DEFINIÇÃO DA TARIFA

2.1. PREVISÃO DA DEMANDA

As **PREVISÕES** de demandas utilizadas para as projeções financeiras estão apresentadas nas tabelas abaixo e foram elaboradas com base em estudos de mercado e na média histórica de serviços prestados E NOVAS ESTIMATIVAS A SEREM INSERIDAS:

FROTA REGISTRADA NO ESTADO DE GOIÁS			QUADRO EVOLUTIVO			
	VEÍCULOS	MOTOS	VEÍCULOS		MOTOS	
Goiás dez2016	2.520.218	1.111.818	59.364	2,41%	27.139	2,50%
Goiás dez2015	2.460.854	1.084.679	110.289	4,69%	48.542	4,68%
Goiás dez2014	2.350.565	1.036.137	160.657	7,34%	56.957	5,82%
Goiás dez2013	2.189.908	979.180	175.251	8,70%	64.359	7,04%
Goiás dez2012	2.014.657	914.821	-	-	-	-
fonte: DENATRAN						

2.2. MODELO DATARIFA

A definição do modelo de remuneração da **Concessionária** foi precedida de uma pesquisa no setor e foram analisados conforme se mostravam mais ou menos compatíveis com os objetivos de atração de investimento privado para o aumento da disponibilidade dos serviços, a acessibilidade de uma ampla gama de usuários, a prestação de serviço público adequado e a modicidade tarifária.

Ao final dos estudos, chegou-se então a um modelo de concessão transparente, de baixo risco de demanda para a **Concessionária** e com incentivos para a eficiência de custos e excelência na prestação de serviço, com o intuito de atrair investimentos privados para o setor e garantir o desenvolvimento de atividade de tanta significância.

O modelo proposto constitui-se de uma planilha de acesso aberto, pelo qual a Concessionária assumirá o papel de gestor de infraestrutura necessária e será responsável pelos investimentos na construção, operação, manutenção, operação e gestão dos recursos necessários à execução dos serviços. Neste sentido, observou-se que o investimento em infraestrutura os custos operacionais são os fatores que mais influenciam a rentabilidade de do projeto. Em outras palavras, o investimento inicial e



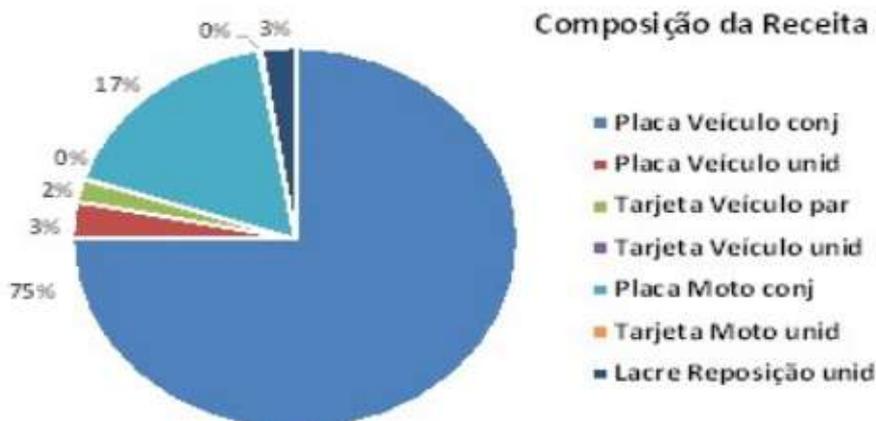
os custos operacionais compõem a principal parcela do Valor Presente do Contrato de Concessão.

2.3. DEFINIÇÃO DA TARIFA

A Tarifa Proporcional será a tarifa-base utilizada para calcular o valor a ser pago pelos Usuários à Concessionária pelos serviços objeto da licitação, como uma remuneração compensatória aos custos operacionais gerados na razão direta dos serviços usufruídos, uma vez que estão definidos 7 (sete) itens de serviços prestados conforme visto no quadro da demanda estimada.

Para este componente, o valor foi definido com base na expectativa de investimentos, custos e despesas fixas projetados no fluxo de caixa E NOVAS ESTIMATIVAS A SEREM INSERIDAS:

:



A tarifa foi determinada como sendo o valor tal que garanta à Concessionária a compensação pelos custos operacionais incorridos, acrescidos dos investimentos realizados e dos impostos incidentes, inclusive a Taxa de Concessão estabelecida na ordem de 5% (cinco por cento) sobre a Receita Operacional Bruta. Essa metodologia protege a Concessionária dos riscos de demanda de tráfego inerentes ao modelo, não ensejando qualquer lucro ou prejuízo no sentido econômico. Esta tarifa, da forma como foi calculada, representará o teto do valor a ser indicado pelos proponentes durante o processo de licitação.



2.4. EXPANSÃO DA CAPACIDADE

Não foi assumido nenhum gatilho automático de expansão de Capacidade Operacional em função do nível efetivo de utilização dos serviços. A Concessionária assume, entretanto, a obrigação de expansão de **Capacidade Operacional** sempre que assim determinado pelo **Poder Concedente**. Caso a expansão afete o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, deverá haver procedimento concomitante de reequilíbrio, através da metodologia do fluxo de caixa marginal. Os projetos de expansão de **Capacidade Operacional**, nesse caso, deverão ser apresentados pela Concessionária e aprovados pelo **Poder Concedente**. O processo de aprovação do projeto de expansão de **Capacidade Operacional** e os princípios a serem utilizados no reequilíbrio econômico-financeiro seguirão os critérios definidos pelo **contrato de concessão**.

2.5. DO REAJUSTE DAS TARIFAS

Nos termos do disposto na **Lei Estadual nº 18.983/2015**, as tarifas serão revistas a cada 12 meses contados da assinatura do contrato de Concessão, aplicando-se índice de correção monetária pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA de modo a manter-se o equilíbrio econômico e financeiro do contrato.

Havendo variação não prevista nos custos envolvidos nos serviços concedidos, mediante solicitação da CONCESSIONÁRIA e devidamente comprovada a variação imprevisível de custos que não esteja coberto nos índices de reajuste anual, deverá o DETRAN/GO na qualidade de Poder Concedente promover por meio de procedimento administrativo o reajuste na tarifa dos serviços, de modo a manter o equilíbrio econômico e financeiro da Concessão.



3. MODELO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA

3.1 METODOLOGIA

A metodologia empregada na avaliação econômica do projeto foi a de Fluxo de Caixa Descontado (FCD), que basicamente determina o valor presente do Fluxo de Caixa de projeto desalavancado (isto é, como se fosse financiado exclusivamente com capital próprio), descontado à Taxa Selic do Banco Central.

O principal objetivo da elaboração do fluxo de caixa do projeto é determinar os valores das tarifas pelas quais o resultado do VPL do contrato de concessão seja igual a zero, o que significa dizer que a Taxa Interna de Retorno (TIR) do projeto deve se igualar à taxa de desconto. Como bem definido na literatura de Finanças Corporativas, esta seria a remuneração mínima necessária para atrair financiadores (tanto credores de dívida quanto acionistas) para viabilizar o projeto.

3.2 DETALHAMENTO DAS PREMISSAS

Nos tópicos seguintes são expostas as premissas que foram adotadas e os resultados obtidos pela projeção do fluxo de caixa da Concessionária.

3.2.1 HORIZONTE DA PROJEÇÃO ECONÔMICA

Considerou-se um horizonte de **15 (quinze) anos** para avaliação econômica, conforme prazo de concessão previsto na **Lei Estadual nº 18.983/2015**.

Já está incluso neste prazo o período necessário para a realização das obras previstas pela **Concessionária**.

3.2.2 TARIFAS

Conforme definido no Item 2, a Concessionária possuirá como fonte de receita a Tarifa Proporcional como base utilizada para calcular o valor a ser pago pelos Usuários pelos serviços objeto da licitação, de acordo com os serviços que forem usufruídos.



Os critérios de cálculo e reajuste das tarifas estão detalhados no Item 2 deste relatório.

3.2.3 OUTRAS RECEITAS

Nas projeções de fluxo de caixa elaboradas não foram consideradas quaisquer outras receitas além das tarifas – sejam receitas financeiras, receitas de serviços complementares e receitas extraordinárias. A premissa adotada é que a percepção de nenhuma destas receitas deveria causar qualquer alteração no Valor Presente Líquido - VPL do projeto. Isto implica dizer que a rentabilidade das receitas financeiras, se houver, seria igual ao do custo de capital equivalente e que demais serviços complementares ou quaisquer outros seriam prestados a lucro econômico zero (isto é, com rentabilidade suficiente apenas para cobrir o custo de capital).

3.2.4 TRIBUTOS INCIDENTES

Foram consideradas as seguintes alíquotas para os tributos incidentes sobre a Receita Operacional Bruta (ROB):

- **ISSQN = 5,00%**
- **PIS = 1,65%**
- **COFINS = 7,60%**
- **IRRJ = 4,80%**
- **CSSL = 2,88%**

Isso equivale a uma alíquota total de **21,93%** sobre a Receita Operacional Bruta.

Foram ainda consideradas as seguintes alíquotas para os tributos sobre o Lucro Operacional:

3.2.5 DEPRECIÇÃO (VÁLIDO PARA CONTABILIDADE FISCAL)

Para fins de contabilidade fiscal, e conseqüente apuração do lucro tributável



pelo IRPJ, AIR e CSLL, considera-se as taxas de depreciação estabelecidas pela legislação fiscal.

3.2.6 BENEFÍCIOS FISCAIS

Não foram considerados benefícios fiscais nesse estudo.

3.2.7 OUTRAS PREMISSAS GERAIS

Todas as linhas do fluxo de caixa foram calculadas em termos reais, ou seja, desprezando o efeito da inflação. A fim de se manter a consistência do modelo econômico, foi aplicado um índice de deflação às linhas de depreciação, amortização do ativo imobilizado, diferido e intangível. Para a aplicação da deflação nessas linhas foi considerada a projeção de inflação do Banco Central, conforme premissas macroeconômicas adotadas.

3.2.8 TAXA DE DESCONTO

Para este projeto foi utilizada como taxa de desconto a Taxa Selic do Banco Central.



4. CUSTOS OPERACIONAIS (OPEX)

4.1 METODOLOGIA

A metodologia adotada para a estimativa dos custos operacionais foi a de empresa de referência, em que uma estrutura ideal de empresa para operar uma determinada atividade é estimada, com todos os seus custos e componentes unitários. Esta composição da estrutura de custo e estimativa dos valores de cada um dos processos que a compõe foi elaborada a partir de estudos de mercado.

Os custos da Concessionária foram classificados como **Custos Fixos, Custos Variáveis e Despesas Administrativas**, e suas projeções são apresentadas nos itens a seguir. Para fins das estimativas de Opex, considerou-se a produção estimada no item 2.

4.2. CUSTOS FIXOS

4.2.1 PESSOAL

Os dados de pessoal envolvem todos os gastos com mão-de-obra direta envolvida na execução das atividades de operação, manutenção e controle das atividades, excluindo aqui a equipe de direção E NOVAS ESTIMATIVAS A SEREM INSERIDAS:

O quantitativo de pessoal foi estimado de acordo com a produção estimada. Os custos unitários de cada um dos cargos, bem como os quantitativos, estão apresentados na tabela a seguir.

4.2.2 OPERAÇÃO

Os custos fixos de operação compõem uma das principais parcelas de custo da Concessão e referem-se aos gastos incorridos para a preservação das condições das instalações conforme especificações de projeto.

As principais linhas que compõem os custos de operação, os seus valores unitários e respectivos direcionadores de frequência foram estimadas com referência no mercado E NOVAS ESTIMATIVAS A SEREM INSERIDAS:



A frequência reflete a necessidade de realização do serviço ou despesa por Unidade de Atendimento. Por exemplo, para o item “comunicação / internet” a frequência de 77 indica que são necessárias nas 77 unidades de atendimento.

4.3. CUSTOS VARIÁVEIS

Os custos variáveis que serão incorridos com a produção referem-se principalmente aos custos de insumos aplicados.

As principais linhas que compõem o custo variável, os seus valores unitários e respectivos direcionadores de frequência foram estimadas com referência no mercado e estão registradas EM NOVAS ESTIMATIVAS A SEREM INSERIDAS:

4.4 DESPESAS GERAIS

Foi considerado a título de despesas gerais o valor correspondente a **5%** (cinco por cento) sobre a receita bruta a título de **Taxa de Concessão**, estabelecida pela **Lei Estadual nº 18.983/2015**.



5. PROJEÇÃO DE INVESTIMENTOS (CAPEX)

Os custos referentes à aquisição/instalação de **equipamentos de produção** e a adaptação/edificação das **Unidades de Atendimento**, compõem a principal parcela do investimento incorrido pela **Concessionária**.

Além do CAPEX para a implantação do empreendimento, a Concessionária deverá investir na aquisição de equipamentos para serviços internos, que irão suportar a gestão, manutenção e controle das operações.

A seguir, é detalhada a metodologia adotada para estimar cada um dos componentes de investimento.

5.1. PLANO DE OBRAS

O Plano de Obras com os esboços das Unidades de Produção e de Atendimento a serem edificadas foram elaborados, em nível conceitual, com experiência em projetos similares e, em suma, proporcionam de forma preliminar, a avaliação do custo da obra ou serviço e a definição dos métodos e do prazo de execução.

Os estudos preliminares de engenharia deverão ser apresentados pelas licitantes em suas propostas, acompanhados dos seus respectivos anteprojetos. Como não foram definidas especificações de materiais básicos e de acabamento, bem como metodologias de execução, o Plano de Obras será avaliado apenas quanto à sua exequibilidade, tendo como fator preponderante os custos inseridos na composição dos preços ofertados.

Foram definidos 03 (três) padrões de Unidades, sendo 01 (um) para a Unidade de Produção a ser edificada em Goiânia, e 02 (dois) para as Unidades de Atendimento do interior, de acordo com o porte de atendimento, conforme a demanda estimada.

5.1.1 UNIDADE PADRÃO I

Foi definida uma **Unidade de Produção** a ser edificada em Goiânia, onde serão feitas a estampagem, o armazenamento, a distribuição e controle da logística, bem como todo o processo de segurança das atividades realizadas, além do atendimento aos usuários de Goiânia e região atendida em sua circunscrição.



REQUISITOS BÁSICOS DA UNIDADE PADRÃO I (conforme planta baixa em anexo) A Unidade Padrão I deverá ser constituída, no mínimo, pelos seguintes espaços:

1. A Unidade será subdividida em quatro áreas distintas entre si:

- I. Ambiente de Estacionamento e Emplacamento;
- II. Área de Recepção / Atendimento ao Público;
- III. Área Administrativa;
- IV. Área de Produção e Armazenagem de Placas e componentes.

2. Ambiente de Estacionamento e Emplacamento:

- I. Deverá ser constituído de área de fácil acesso para veículos de todo porte para o emplacamento / lacração;
- II. Balcão para manuseio de placas, lacres, complementos e ferramentas;
- III. Área destinada ao estacionamento de veículos em espinha de peixe e com vagas preferenciais;
- IV. As áreas destinadas a circulação e estacionamento dos veículos deverão, quando possível, estar demarcadas no piso ou no muro segundo os tipos e proporções;
- V. A área para emplacamento deverá ser contígua a área de estacionamento,
- VI. Área externa pavimentada, em piso compactado ou em pó-de-brita evitando o acúmulo de poças d'água;
- VII. Sistema de alarme contra intrusão e luzes de emergência;
- VIII. Sistema de iluminação, com células fotoelétricas para acionamento automático, com luminárias distribuídas de forma que não restem áreas de escurecimento nas instalações;
- IX. Portões para a entrada e saída dos veículos.
- X. Guarita de segurança, sendo que todo e qualquer veículo que entre ou saia da Unidade deverá obrigatoriamente passar por ela;
- XI. Toda a extensão do perímetro do terreno deverá ser cercada com altura mínima de 2,00 m (dois metros).

3. Área de Recepção / Atendimento ao Público

- I. Destinada à recepção e ao atendimento ao público com cerca de 90 m²;
- II. Posições de atendimento informatizadas para recebimento dos documentos, conferência de dados do veículo/proprietário e emissão dos boletos bancários;



- III. Área de espera, com assentos, bebedouro, ar condicionado e, quando possível, uma TV de 42 polegadas;
- IV. Área de acesso e atendimento ao público preferencial;
- V. Banheiros masculino, feminino e de acessibilidade, exclusivos para o público;
- VI. Sistema de iluminação de emergência.

4. Área Administrativa

- I. Destinada ao exclusivamente aos serviços administrativos e gerenciais, com cerca de 70 m²;
- II. Área restrita somente aos empregados da Concessionária com controle de acesso;
- III. Sistema de ventilação e iluminação naturais adequados ao ambiente seguro;
- IV. Banheiro masculino/feminino;
- V. Copa para servir café e água
- VI. Sala para a gerência com cerca de 15 m² (inclusos na área total);
- VII. Sistema de iluminação de emergência em todos os ambientes.

5. Área de Produção e Armazenagem de Placas e componentes.

- I. Destina-se exclusivamente à produção e armazenagem de placas, lacres, insumos e complementos, com cerca de 45 m²;
- II. Controle de acesso que garanta a segurança dos produtos em produção, acabados, semiacabados e insumos, armazenados em sala estanque;
- III. Circuito interno de TV com monitoramento visando a total segurança de toda a área de produção, armazenagem e expedição;
- IV. Sistema de iluminação de emergência em todos os ambientes.

5.1.2 UNIDADE PADRÃO II

Foram identificadas até XX (...) **Unidades de Atendimento Padrão II** a serem edificadas nas cidades do interior com maior demanda, onde serão feitas a estampagem, o armazenamento e o atendimento aos usuários de toda a região em sua circunscrição.



REQUISITOS BÁSICOS DA UNIDADE PADRÃO II (conforme planta baixa em anexo) As Unidades Padrão II deverão ser constituídas, no mínimo, pelos seguintes espaços:

1. A Unidade será subdividida em três áreas distintas entre si:

- I. Ambiente de Estacionamento e Emplacamento;
- II. Área de Recepção / Atendimento ao Público;
- III. Área Administrativa e de Armazenagem de Placas e componentes;

2. Ambiente de Estacionamento e Emplacamento:

- I. Deverá ser constituído de área de fácil acesso para veículos de todo porte para o emplacamento / lacração;
- II. Balcão para manuseio de placas, lacres, complementos e ferramentas;
- III. Área destinada ao estacionamento de veículos em espinha de peixe e com vagas preferenciais;
- IV. As áreas destinadas a circulação e estacionamento dos veículos deverão, quando possível, estar demarcadas no piso ou no muro segundo os tipos e proporções;
- V. A área para emplacamento deverá ser contígua a área de estacionamento,
- VI. Área externa pavimentada, em piso compactado ou em pó-de-brita evitando o acúmulo de poças d'água;
- VII. Sistema de alarme contra intrusão e sistema de iluminação de emergência;
- VIII. Portões para a entrada e saída dos veículos.
- IX. Toda a extensão do perímetro do terreno deverá ser cercada com altura mínima de 2,00 m (dois metros).

3. Área de Recepção / Atendimento ao Público

- I. Destinada à recepção e ao atendimento ao público com cerca de 45 m²;
- II. Posições de atendimento informatizadas para recebimento dos documentos, conferência de dados do veículo/proprietário e emissão dos boletos bancários;
- III. Área de espera, com assentos, bebedouro, ar condicionado e, quando possível, uma TV de 36 polegadas;
- IV. Copa para servir café e água
- V. Banheiros masculino, feminino e de acessibilidade em comum
- VI. Sistema de iluminação de emergência.



4. Área Administrativa e Armazenagem de Placas e componentes

- I. Destinada ao exclusivamente aos serviços administrativos e armazenagem de placas, lacres, insumos e complementos, com cerca de 65m²;
- II. Área restrita somente aos empregados da Concessionária com controle de acesso;
- III. Sistema de ventilação e iluminação naturais adequados ao ambiente seguro;
- IV. Sistema de iluminação de emergência em todos os ambientes.
- V. Controle de acesso que garanta a segurança dos produtos armazenados em sala privativa;
- VI. Circuito interno de TV com monitoramento visando a total segurança de toda a área de armazenagem e lacração;
- VII. Sistema de iluminação de emergência em todos os ambientes.

5.1.3 UNIDADES PADRÃO III

Foram identificadas até XX (.....) **Unidades de Atendimento Padrão III** a serem edificadas nas cidades do interior com menor demanda, onde serão feitos o armazenamento e o atendimento aos usuários de toda a região em sua circunscrição.

REQUISITOS BÁSICOS DA UNIDADE PADRÃO III (conforme planta baixa em anexo) As Unidades Padrão III deverão ser constituídas, no mínimo, pelos seguintes espaços:

1. A Unidade será subdividida em três áreas distintas entre si:

- I. Ambiente de Estacionamento e Emplacamento;
- II. Área de Recepção / Atendimento ao Público;
- III. Área Administrativa e de Armazenagem de Placas e componentes;

2. Ambiente de Estacionamento e Emplacamento:

- I. Deverá ser constituído de área de fácil acesso para veículos de todo porte para o emplacamento / lacração;
- II. Balcão para manuseio de placas, lacres, complementos e ferramentas;
- III. Área destinada ao estacionamento de veículos em espinha de peixe e com vagas preferenciais;
- IV. As áreas destinadas a circulação e estacionamento dos veículos deverão, quando possível, estar demarcadas no piso ou no muro segundo os tipos e proporções;
- V. A área para emplacamento deverá ser contígua a área de estacionamento,



- VI. Área externa pavimentada, em piso compactado ou em pó-de-brita evitando o acúmulo de poças d'água;
- VII. Sistema de alarme contra intrusão;
- VIII. Portões para a entrada e saída dos veículos.
- IX. Toda a extensão do perímetro do terreno deverá ser cercada com altura mínima de 2,00 m (dois metros).

3. Área de Recepção / Atendimento ao Público

- I. Destinada à recepção e ao atendimento ao público com cerca de 25 m²;
- II. Posições de atendimento informatizadas para recebimento dos documentos, conferência de dados do veículo/proprietário e emissão dos boletos bancários;
- III. Área de espera, com assentos, bebedouro, ar condicionado e, quando possível, uma TV de 32 polegadas;
- IV. Banheiros masculino, feminino e de acessibilidade em comum com a administração;
- V. Sistema de iluminação de emergência.

4. Área Administrativa e Armazenagem de Placas e componentes

- I. Destinada ao exclusivamente aos serviços administrativos e armazenagem de placas, lacres, insumos e complementos, com cerca de 25m²;
- II. Área restrita somente aos empregados da Concessionária com controle de acesso;
- III. Sistema de iluminação de emergência em todos os ambientes.
- IV. Controle de acesso que garanta a segurança dos produtos armazenados em sala privativa;
- V. Circuito interno de TV com monitoramento visando a total segurança de toda a área de armazenagem e lacração;
- VI. Sistema de iluminação de emergência em todos os ambientes.

5.2. CAPEX DE OBRAS

Foram definidas as quantidades de cada um dos itens e estimados os seus respectivos custos unitários de aquisição e de edificação, com base no Custo Unitário Básico de Construção (NBR 12.721:2006-CUB 2006), Sinduscon-GO, referente ao estado de Goiás no mês de janeiro/2017 E NOVAS ESTIMATIVAS A SEREM INSERIDAS:

Os valores de custo unitário orçados representam apenas os seus custos diretos, não refletindo os custos de projetos, administrativos, financeiros, margem e



impostos na composição do preço pago pelos materiais adquiridos e serviços prestados na implantação do empreendimento (BDI – Benefícios Diretos e Indiretos).

5.3. CAPEX DE EQUIPAMENTOS

Para que seja possível a perfeita prestação dos serviços previstos, a Concessionária terá que investir na aquisição de equipamentos que irão suportar a produção e a instalação das Unidades de Atendimento.

Para o dimensionamento dos quantitativos dos equipamentos, levaram-se em conta as atividades da Concessionária e seus respectivos parâmetros de desempenho previstos no Caderno de Obrigações.

O conjunto de equipamentos abaixo permitirá que a Concessionária mantenha a produção e o atendimento aos Usuários em perfeitas condições, bem como o controle da logística E NOVAS ESTIMATIVAS A SEREM INSERIDAS:

5.4 PLANO DE DESEMBOLSO DO PROJETO

Como parte do estudo, foi elaborada uma projeção de desembolso do investimento previsto em projeto, que seguiu as premissas de prazo para a execução das obras e aquisição dos equipamentos.

A Concessionária deverá instalar Unidades de Atendimento em todas as cidades onde forem localizadas CIRETRANS, tendo o prazo de carência de 3 (três) anos para dar início as edificações de sedes próprias nos padrões mínimos estabelecidos neste estudo.

A Concessionária fica autorizada a locar imóveis para atendimento imediato do contrato e consequente substituição por unidades próprias à medida em que essas forem construídas, devendo ao final do 3º (terceiro) ano de execução do contrato apresentar o programa de edificação para avaliação e aprovação do Poder Concedente.

O plano de desembolso anual para cada item de investimento pode ser observado na tabela abaixo, na qual são apresentadas as estimativas de desembolso ano a ano que foram consideradas no fluxo de caixa E NOVAS ESTIMATIVAS A SEREM INSERIDAS:



6. RESULTADOS DO MODELO ECONÔMICO

O fluxo de caixa livre do projeto representa o volume de recursos livres disponíveis para pagamento de credores, distribuições aos acionistas ou reinvestimentos discricionários na empresa. É a partir do resultado deste fluxo de caixa que se calculam todos os indicadores que refletem a rentabilidade do projeto.

O fluxo de caixa completo pode ser visto no Anexo IV

A tabela abaixo apresenta de forma resumida o resultado dos principais indicadores de rentabilidade do projeto (A DEFINIR OS INDICADORES):

Diante destes resultados, conclui-se que o projeto é perfeitamente viável e possui um nível satisfatório de atratividade para os investidores.



DETRAN-GO

ANEXO I

COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS UNITÁRIOS

(A DEFINIR OS INDICADORES)



DETRAN-GO

ANEXO II

PRODUÇÃO ESTIMADA POR ITEM PARA O PERÍODO DA CONCESSÃO

(A DEFINIR OS INDICADORES)



DETRAN-GO

COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS GLOBAIS

(A DEFINIR OS INDICADORES)



DETRAN-GO

ANEXO III

PRODUÇÃO ESTIMADA POR ITEM PARA O PERÍODO DA CONCESSÃO

(A DEFINIR OS INDICADORES)



DETRAN-GO

ANEXO IV

PROJEÇÃO DE FLUXO DE CAIXA

(A DEFINIR OS INDICADORES)



DETRAN-GO

ANEXO V

PLANTA BAIXA – UNIDADE PADRÃO I
(A DEFINIR OS INDICADORES)



DETRAN-GO

PLANTA BAIXA – UNIDADE PADRÃO II

(A DEFINIR OS INDICADORES)



DETRAN-GO

PLANTA BAIXA – UNIDADE PADRÃO III

(A DEFINIR OS INDICADORES)