



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS – 23/12/2016

SEDUR/ VLT /01

- 1- Minha sugestão é incluir um bicicletário no entorno! Na estação Leste ou em área próxima. Também não vi no projeto estacionamento para bikes. É importante dispor desses equipamentos, pois torna possível deixar as bikes na calçada, mas de forma organizada e segura.

RESPOSTA: A sugestão será analisada pela equipe técnica para verificação da possibilidade de incorporação da sugestão ao projeto, considerando, inclusive, a disponibilidade de espaços físicos.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS – 10/01/2017

SEDUR/VLT/02

- 2- A minha sugestão é que o sistema possua estações fechadas, com plataforma central (entre as vias do VLT), com cobrança antecipada de tarifa (pré-embarque), como ocorre nos sistemas de metrô e BRT, ou mesmo de modo similar ao sistema de VLT da Baixada Santista (SP) e ao planejado para o sistema de VLT de Cuiabá e Várzea Grande (MT). A intenção é facilitar e tornar mais rápidas as paradas dos trens, além de criar ambientes mais seguros e confortáveis para que os passageiros aguardem o embarque nas composições do VLT. O processo de pré-embarque em estações fechadas torna ainda mais eficiente a arrecadação e simplifica o processo de levantamento de dados estatísticos sobre a utilização do sistema.

RESPOSTA: A sugestão será analisada pela equipe técnica para verificação da viabilidade da proposta.

SEDUR/VLT/03

- 3- Esta Consulta pública refere-se apenas ao chamamento para estruturação financeira ou a Minuta do Edital da PPP também está sob consulta?

RESPOSTA: A consulta pública se referia à minuta do edital de PPP. Em paralelo, foi feito um chamamento público para apresentação de propostas de modelos de estruturação de financiamento.



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS – 12/01/2017

SEDUR/VLT/04

- 4- As estações poderiam ser espaços personalizados para cada bairro em torno: Como por exemplo, próximo ao bairro de Paripe, com sua já tradicional feira popular, a estação poderia ter em seu centro uma pequena exposição de arte popular permanente e uma sala de exposição de artistas (locais ou não). No Bairro de Plataforma poderíamos ter uma exposição de escultura (personalidades) e uma pequena praça e para espetáculos musicais. Assim por diante...

Os benefícios podem ser: Turismo e melhores condições de estruturais dos pequenos negócios.

RESPOSTA: As paradas do VLT possuem o espaço restrito apenas para embarque e desembarque de passageiros.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS – 15/01/2017

SEDUR/VLT/05

- 5- Sugestão/comentário sem transcrição literal em razão de identificação do consulente, vedada pelo item 2.6 do Aviso da Consulta Pública nº 001/2016. Sugestão/comentário refere-se a “*projetos de indicação sobre o VLT*” que tramitaram na Câmara Municipal de Salvador, que, segundo o consulente, foram aprovados em 05/11/2015.[...], tornando-se, portanto, indicação de toda a cidade para este equipamento público, e que, como tal, devem ser acatados pelo ente estadual responsável pela obra.

Tratam-se dos seguintes Projetos de Indicação, cujas publicações no Diário Oficial do Legislativo, com conteúdo completo, seguem anexo:

1) Projeto de Indicação nº 465/2015: Indica ao Exmo. Sr. Governador, que preserve a bitola métrica atualmente em uso pelo Sistema de Trens do Subúrbio, adotando a bitola mista, de forma a permitir a utilização concomitante dos atuais trens de passageiros e do futuro VLT, viabilizando o trem regional até a Calçada e que os trens de carga possam chegar ao porto marítimo de Salvador.

2) Projeto de Indicação nº 467/2015: Indica ao Exmo. Sr. Governador, que preserve o funcionamento do Sistema de Trens do Subúrbio enquanto realiza as obras para instalação do VLT.



**GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

Ocorre que, compulsando os documentos disponibilizados por esta Secretaria, os quais apresentam minuta da obra e concessão do sistema do VLT, percebeu-se que os pontos indicados pela Câmara de Vereadores, e que já foram recebidos pelo Governo do Estado, por meio de ofícios, não estão contemplados no projeto do VLT. Esta conduta menospreza a Casa Legislativa da cidade e os Movimentos Sociais que dão suporte ao tema da mobilidade urbana em Salvador, especialmente na região do Subúrbio.

Desta forma, [...] serve-se da presente para requerer que esta Secretaria incorpore ao Edital, ao Contrato e demais documentos de suporte da licitação a necessidade de preservação da bitola métrica, por meio de bitola mista, bem como as obras sejam realizadas sem a interrupção do Sistema de Transporte.

Sendo o que temos para o momento, despedimo-nos. Aguardamos confirmação do recebimento do presente.

RESPOSTA: As possibilidades estão sendo analisadas tecnicamente de forma a otimizar as condições operacionais e financeiras da PPP.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS – 19/01/2017

SEDUR/VLT/06

- 6- Vocês tem a intenção de estender a linha do VLT para integra-lo ao metrô, queria saber se há a possibilidade de as duas extensões (até à Lapa via túnel e até a Estação de metrô do Retiro via San Martin) serem construídas?

RESPOSTA: Os estudos técnicos e econômico-financeiros das alternativas de integração com a Linha 1 do Metrô compõem o objeto do Edital e deverão ser apresentados pela vencedora da licitação, em conformidade com as subcláusulas 1.3.3 e 1.3.3.1 da minuta de Edital submetida à consulta pública.

SEDUR/VLT/07

- 7- Quando penso no VLT, logo imagino uma extensão do mesmo partindo da Calçada em direção à Ribeira, queria saber se o projeto deixa esta possibilidade em Aberto para o futuro do sistema?

RESPOSTA: O projeto levado à consulta pública faz parte de um sistema integrado de transportes para a região metropolitana de Salvador (RMS), o que permite futuras extensões e integração com



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

outros modais para atender as necessidades das cidades integrantes da RMS. Os modais e/ou novos trechos a serem implantados serão definidos com base em estudos de demandas e pesquisa de origem/destino realizadas pelo Estado da Bahia.

SEDUR/VLT/08

- 8- A implantação do VLT tem como parte do projeto a revitalização do bairro da Calçada e seu entorno, e como seria esta intervenção em caso de resposta positiva?

RESPOSTA: Projetos de revitalização do bairro da Calçada não fazem parte do escopo do projeto. Entretanto, a implantação do VLT, por si só, contribui para a dinamização dos espaços onde será implantado o empreendimento, contribuindo para valorização da região. Está prevista, inclusive, a urbanização do entorno imediato ao longo da faixa de implantação do modal.

SEDUR/VLT/09

- 9- Quanto a concepção do projeto e cenários de viabilidade econômica e financeira do projeto, diante de situação financeira do Governo Estadual. Não está evidente se a partir de uma avaliação de viabilidade econômica e financeira do projeto proposto, é mais viável reconstruir a infraestrutura e superestrutura da ferrovia (com novos trilhos, novos materiais rodantes, novas estações etc.), ou recuperar a infraestrutura existente, boa parte reformada recentemente, considerando-se, inclusive uma articulação regional, incluindo a manutenção da bitola métrica (que no caso seria mista). Vale dizer que em tempos atuais onde o Governo Estadual tem realizado contingenciamento de recursos, através de seus decretos de contingenciamento, como divulgado no ano de 2016, teria dificuldade financeira em realizar investimentos mais vultosos, como é o caso do projeto em questão.

RESPOSTA: Levando em conta a vida útil dos equipamentos existentes e a identificação do comprometimento de parte significativa da infraestrutura, as avaliações técnicas indicaram como economicamente mais viável a substituição dos mesmos. Entretanto, poderá a Concessionária avaliar e demonstrar ao Concedente a possibilidade de aproveitamento de partes não comprometidas da infraestrutura existente.



**GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

SEDUR/VLT/10

10- Quanto à concepção do projeto, especificamente quanto à integração intermodal está disposto que há possibilidade de integração intermodal, posteriormente com corredores transversais de BRT a partir da implantação de ligação entre Comércio e Lapa ou Santa Luzia e Retiro. A ligação Lobato /Pirajá, com implantação em andamento foi considerada em momentos anteriores pelo Governo do Estado, porém não aparece evidente na concepção do projeto, considerando-se uma integração intermodal, com o Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas – SMSL.

RESPOSTA: O Estado da Bahia buscará integrar o sistema do VLT com outros modais, de forma a beneficiar a população.

SEDUR/VLT/11

11- Pesquisa de Opinião sobre a propensão de usuário pagar a tarifa que está sendo proposta. Não se observa a realização de uma pesquisa de suma importância sobre a propensão de os usuários pagarem pela tarifa que está sendo proposta, considerando-se a propensão em pagar a tarifa proposta (em torno de R\$ 3,00) em relação ao tempo de viagem. É uma pesquisa importante, considerando-se que é uma região de Salvador onde predominam famílias de baixa renda, que atualmente pagam R\$ 0,50 pelo transporte e passarão a pagar cerca de R\$ 3,00. Trata-se de um impacto significativo no orçamento familiar e pode influenciar na demanda.

RESPOSTA: Para calcular a demanda prevista do VLT, os estudos consideraram diversos cenários de tarifas e a Pesquisa Origem/Destino do ano de 2012, realizada pela SEINFRA.

SEDUR/VLT/12

12- Articulação regional a partir do transporte sobre trilhos com outros municípios da RMS. O Governo do Estado tem divulgado a intenção de articulação regional a partir de uma ligação ferroviária com municípios da região Metropolitana com Simões Filho, Camaçari, e Candeias. O projeto de VLT pretende ter uma FUTURA ARTICULAÇÃO REGIONAL, considerando uma ampliação do trecho existente?

RESPOSTA: Sim. Trata-se de outro projeto do Estado da Bahia, o VLT Metropolitano, a ser integrado ao VLT do Subúrbio, e cuja viabilidade será futuramente estudada.



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SEDUR/VLT/13

13- Melhoria da Acessibilidade as estações da Linha Ferroviária proposta. Há estações, como a Almeida Brandão que estão em locais pouco acessíveis pelo relevo e distância de caminhada até as ocupações. O que está sendo previsto para articular as estações com o entorno (ascensores, ciclovias, melhoria das calçadas..). Na proposta considera-se a melhoria da acessibilidade como apenas aumentar o número de estações e requalificar a edificação da estação, porém há a necessidade de propor melhorias para a acessibilidade no entorno das estações. Melhorias na acessibilidade (que possibilita integração com diversos modos: a pé, bicicleta, ônibus, automóveis, etc.) pode aumentar a captação e demanda de passageiros, inclusive “empreendimentos âncora” articulados às estações. Podem ser propostos estacionamentos periféricos. No Apêndice - Tomo II (pág.s 16 a18) destacam-se algumas intervenções propostas ainda no Plano Urbanístico para o Subúrbio, incluindo propostas de articulação viária para alimentação do trem, a partir de linhas de ônibus (Coutos, Escada, Itacarânia, etc. da década de 2000. Vai ser considerada alguma intervenção, prevista neste plano, mediante uma avaliação?

RESPOSTA: A localização das paradas indicada no projeto de referência poderá, quando da elaboração do projeto executivo pela vencedora da licitação, ser alterada em função da demanda e de melhor acessibilidade dos usuários. Estão previstas, ainda, melhorias de acessibilidade às paradas no entorno imediato para articulação com outros modais e para estímulo de acesso por transporte não motorizado e deslocamento a pé.

SEDUR/VLT/14

14- Dados de demanda sobre o trem. É apresentado que o trem tem cerca de 15 mil passageiros diários (num DU) – face à permeabilidade que o sistema de ônibus naturalmente permite, pela sua maior flexibilidade de atendimento espacial (competição). PORÉM qual a frequência de atendimento hoje? São 40 min.? (Especialmente em horário de pico). É uma frequência de atendimento baixa. Se o headway aumentar para 10 min. (cenários C, D, F, G, H, I, J) as estações propostas tem condições de atender a demanda em horários de pico? Elas devem atender a um determinado número de passageiros que embarcam e desembarcam, com conforto e segurança, e para isto devem ter plataforma e acessos que permitam que estes aspectos estejam em conformidade. É considerado que os seguintes aspectos contribuiriam para aumentar a demanda:

- corte das linhas de ônibus = +60%



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

- extensão até a Lapa = +58%

RESPOSTA: Exatamente. O intervalo entre trens em um dia útil típico é de 40 minutos nos horários de pico.

As paradas serão dimensionadas, na etapa de elaboração do projeto básico, de forma a atender as demandas apresentadas no estudo.

Efetivamente, os incrementos potenciais de demanda são os indicados, como pode ser observado no Anexo 08.

SEDUR/VLT/15

- 15-** Considera-se que a demanda é muito sensível à política tarifária adotada na integração com os ônibus. Este é o principal critério para escolher os cenários de demanda?

Argumenta-se que (pág. 41, do anexo 08): O “corte” de linhas é “difícil”, devido ao VLT não conseguir absorver toda a demanda lindeira da região do Subúrbio, por sua topografia específica ou por locais onde a Av. Suburbana se afasta da linha férrea existente. Este é o principal critério?

RESPOSTA: A política tarifária efetivamente interfere na estimativa da demanda. Porém, também existem premissas de configuração física, operacional e de conexão com outros modais (competição ou integração), que foram considerados dentre os fatores determinantes na escolha da configuração dos cenários alternativos analisados.

SEDUR/VLT/16

- 16-** Após a análise dos resultados obtidos nos dois cenários adicionais, bem como dos cenários A a O do estudo anterior, foi escolhido o CENÁRIO G (originalmente estudado) como o mais indicado (pág. 30 do anexo 08) e, também, o mais provável para ser implementado. Mas com base em que critério foi definido?

RESPOSTA: Como pode ser verificado no Anexo 08, como a premissa básica era considerar a Linha 1 do Metrô incorporando sua extensão até a futura estação de Águas Claras, foram eliminados os cenários A/B/C/D. Também foram eliminados os cenários que consideravam a implantação do BRT transversal, ou seja, os cenários J, M, P e Q.

Desconsiderou-se, também, os cenários simulados baseados em um incremento monetário nas tarifas de integração com outros modais: cenários K, L, M, N e O.



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Os cenários baseados no “corte de linhas de ônibus” também foram eliminados: cenários H e I.

Finalmente, eliminou-se os cenários E e F pois não contemplavam toda a extensão pretendida para o atendimento com o modal VLT (S. Luiz <> Comércio).

Desta forma, foi selecionado o CENÁRIO G para uma avaliação complementar e definição de outras premissas operacionais.

SEDUR/VLT/17

17- Se o Subúrbio tem uma demanda alta em relação a outras áreas da cidade conforme dados da última Pesquisa O/D, por que não captar esta demanda? Não está esclarecido. O cenário G contempla o metrô em seu projeto completo e a implantação do VLT agora estendido tanto no sentido Norte até São Luiz como também no sentido Sul até o Comércio.

RESPOSTA: Efetivamente, se houvesse: (i) uma área de atendimento do VLT ampliada – maior extensão (até a Lapa = I); (ii) integração com o BRT (captação transversal); (iii) “cortes de linhas de ônibus” (H até Q) – a demanda seria maior. Entretanto, esses cenários consideram situações distintas das premissas básicas de atendimento para o qual o novo modal VLT foi concebido (S. Luiz <> Comércio). Mesmo assim, o cenário G, nas condições já citadas nas respostas anteriores, capta uma grande parcela da demanda do Subúrbio que continuará sendo, também, atendida pelo modal ônibus, mantidos neste cenário.

SEDUR/VLT/18

18- Sobre a SIMULAÇÃO de Movimentação nas Paradas do VLT 1 (Cenário G3): É baseada no cenário atual?

RESPOSTA: Não, pois a movimentação nas paradas sempre considerou todas as paradas do VLT planejado (antigas e novas), em todos os cenários considerados.

SEDUR/VLT/19

19- A respeito das extensões e conexões com o Metrô de Salvador e Lauro de Freitas (com à Estação Lapa via túnel e com a Estação Retiro via San Martin) já existe uma definição, ou até mesmo a possibilidade de construção das duas em momentos diferentes?



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

RESPOSTA: Os estudos técnicos e econômicos-financeiro das alternativas de integração com a Linha 1 do Metrô compõem o objeto do Edital a serem apresentados pela vencedora da licitação, em conformidade com as subcláusulas 1.3.3 e 1.3.3.1 da minuta de Edital submetida à consulta pública, devendo ser implantada a melhor alternativa.

SEDUR/VLT/20

20- Com relação a uma linha partindo da Calçada em direção a Península de Itapagipe, existe alguma possibilidade além de conjecturas teóricas?

RESPOSTA: O projeto levado à consulta pública faz parte de um sistema integrado de transportes para a região metropolitana de Salvador (RMS), o que permite futuras extensões e integração com outros modais para atender as necessidades das cidades integrantes da RMS. Os modais e/ou novos trechos a serem implantados serão definidos com base em estudos de demandas e a Pesquisa de Origem/Destino realizadas pelo Estado da Bahia.

SEDUR/VLT/21

21- Ainda é muito cedo para ter uma noção a cerca da integração do VLT com os atuais ônibus e metrô?

RESPOSTA: As integrações entre modais estão sendo tratadas pelo Estado da Bahia junto a outras instituições, estando inclusive sendo avaliado pela equipe técnica e consultores contratados pelo Estado, o impacto de tais integrações com o VLT.

SEDUR/VLT/22

22- Seria interessante já construir uma estrutura que possibilite uma extensão para a Ilha de Itaparica via Ponte SSA-Itaparica!

RESPOSTA: O projeto levado à consulta pública faz parte de um sistema integrado de transportes para a região metropolitana de Salvador (RMS), o que permite futuras extensões e integração com outros modais para atender as necessidades das cidades integrantes da RMS. Os modais e/ou novos trechos a serem implantados serão definidos com base em estudos de demandas e a Pesquisa de Origem/Destino realizadas pelo Estado da Bahia.



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SEDUR/VLT/23

23- Transformar a Linha única: Comércio - São Luiz em duas linhas distintas (esquema em "Y") culminado na Estação Acesso Norte do metrô. Linha 1: Comércio - Acesso Norte; Linha 2: São Luiz - Acesso Norte. Ambas as linhas compartilhariam o mesmo tramo da Estação Acesso Norte até o Largo do Tanque, depois, cada linha segue distintamente para seus destinos. A baldeação com o sistema metroviário seria pela Estação Acesso Norte. Mando em anexo um rascunho.

RESPOSTA: Os estudos técnicos e econômicos-financeiro das alternativas de integração com a Linha 1 do Metrô compõem o objeto do Edital a serem apresentados pela vencedora da licitação, em conformidade com as subcláusulas 1.3.3 e 1.3.3.1 da minuta de Edital submetida à consulta pública, devendo ser implantada a melhor alternativa.

SEDUR/VLT/24

24- Substituir a ligação para a Estação da Lapa que no projeto original seria um trecho subterrâneo, pela opção de estender a Linha do Comércio até o Campo Grande (claro se observando a possibilidades da Avenida Lafayete Coutinho (Contorno) em comportar o VLT). A Parada final no Campo Grande se daria exatamente nas imediações do viaduto que liga o Campo Grande à Avenida Reitor Miguel Calmon.

RESPOSTA: A sugestão será analisada pela equipe técnica para verificação da possibilidade de incorporação ao projeto.

SEDUR/VLT/25

25- Estudo de uma linha circular de VLT na Península de Itapajipe.

RESPOSTA: O projeto levado à consulta pública faz parte de um sistema integrado de transportes para a região metropolitana de Salvador (RMS), o que permite futuras extensões e integração com outros modais para atender as necessidades das cidades integrantes da RMS. Os modais e/ou novos trechos a serem implantados serão definidos com base em estudos de demandas e pesquisa de origem/destino realizadas pelo Estado da Bahia.



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS – 27/01/2017

SEDUR/VLT/26

26- Possibilidade de apresentação de Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada (MIP), para realização de estudos de modelagem integrada de uma concessão para implantação de empreendimento comercial e de serviços no antigo prédio sede da Estação da Calçada.

RESPOSTA: Manifestações de Interesse podem ser apresentadas, nos termos do Decreto Estadual nº 16.522/15.

SEDUR/VLT/27

27- Gostaria de sugerir que o sistema de cobrança e bilhetagem eletrônica das estações do VLT de Salvador fossem similar ao modelo utilizado no sistema de Santos/São Vicente ao invés do utilizado no Rio de Janeiro, ou seja, cobrança dentro das estações com portas automáticas para evitar evasão de renda.

RESPOSTA: A equipe técnica está avaliando a melhor opção de cobrança e validação dos bilhetes.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS – 31/01/2017

SEDUR/VLT/28

28- Edital Item 1.2: Os prazos apresentados para cada uma das fases não são exequíveis em função da complexidade envolvida na implantação de um VLT. Adicionalmente o início da implantação deve ser precedido da estruturação de financiamento e da elaboração dos projetos executivos, lembrando ainda que há necessidade de obtenção de licenciamento ambiental além de desapropriação e reassentamento de famílias em determinados trechos. Dito isso, sugere-se rever o prazo de implantação proposto, bem como incluir mecanismo de Ordem de serviço com condicionantes a serem cumpridos previamente ao início das obras e fornecimentos, conforme previsto em contrato de PPP com a Linha 4 do Metro de São Paulo e o VLT da Região Central e Portuária do Rio de Janeiro.

RESPOSTA: As sugestões serão analisadas pela equipe técnica para verificação da possibilidade de incorporação ao projeto.



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SEDUR/VLT/29

29- Minuta do Contrato - Cláusula 12: Deixar a Cargo da Concessionária a decisão do reaproveitamento ou não da Infraestrutura e Superestrutura do Trem do Subúrbio.

RESPOSTA: Levando em conta a vida útil dos equipamentos existentes e a identificação do comprometimento de parte significativa da infraestrutura, as avaliações técnicas indicaram como economicamente mais viável a substituição dos mesmos. Entretanto, poderá a vencedora da licitação avaliar e demonstrar ao Concedente a possibilidade de aproveitamento de partes não comprometidas da infraestrutura existente.

SEDUR/VLT/30

30- Anexo 4 - Item 7: Material Rodante - Deixar a cargo da Concessionária a decisão pela bitola 1.000 mm ou 1.435 mm visando maior economicamente.

RESPOSTA: A sugestão será acatada.

SEDUR/VLT/31

31- Anexo 5 - Item 5.3: Flexibilizar o intervalo entre trens em horário fora do pico, adotando, por exemplo, o parâmetro utilizado no VLT da Região Central e Portuária do Rio de Janeiro: "A Concessionária deverá cumprir em todas as linhas, os seguintes intervalos máximos:

- dias úteis e sábado (até as 14 h) 15min (quinze minutos)
- sábado (após as 14 h), domingo e feriados 20 min (vinte minutos)"

RESPOSTA: O headway a ser adotado durante e fora dos horários de pico, finais de semana e feriados estarão definidos no Edital da PPP.

SEDUR/VLT/32

32- Anexo 8 - Item 11: O dimensionamento de trens deve ser calculado com base no trecho de carregamento máximo definido no cenário de referência escolhido ("G") e não pela determinação de um headway mínimo como apresentado no Item 11. Tal mudança implicaria em um aumento da frota de 20 para 27 TUEs. As frotas de 20 TUEs não atende á demanda prevista.



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

RESPOSTA: Normalmente, o dimensionamento deve estar relacionado com o trecho crítico de operação da linha, mas, também, com o tamanho desse trecho crítico para se evitar a super oferta em trechos muito extensos. Este fato exige um investimento elevado na aquisição da frota, especialmente em um sistema sobre trilhos onde não existe a flexibilidade no uso do material rodante. Ressalte-se que no cenário G selecionado, continua existindo a competição com as linhas de ônibus no Subúrbio, que poderão auxiliar no atendimento da demanda excedente nesse trecho.

Entretanto, até o lançamento do Edital, alternativas operacionais continuarão sendo estudadas visando a otimizar o atendimento à demanda.

SEDUR/VLT/33

- 33-** Matriz de Risco: Na Audiência Pública foi definido que o custo com energia elétrica seria assumido pelo Estado assim como o risco cambial. Entretanto essas definições conflitam com os documentos do Edital/Contrato, conforme detalhado a seguir:
- Custo de energia (matriz de risco menciona que a alocação será compartilhada);
 - Variação cambial (na matriz de risco menciona que a alocação será da Concessionária).

RESPOSTA: O Edital e Contrato serão revisados para publicação na etapa de Licitação.

SEDUR/VLT/34

- 34-** Em função da característica do projeto com grande exposição ao risco de crédito do Poder Concedente (acima de 70% da receita da concessionária virá de contraprestação) sugere-se seja alocado ao Poder Concedente os seguintes riscos:
- Estruturação do Financiamento, tal como mencionado acima, deverá ser condição precedente ao início da implantação. Como apresentado na audiência pública realizada em 29 de janeiro de 2017, não há a garantia de financiamento, inclusive com a menção da necessidade de contratação de auditoria para análise do projeto e aprovação do financiamento posterior a assinatura do contrato.
 - O Financiador não poderá acionar a Concessionária em caso de "default" das parcelas de financiamento em função do não pagamento de contraprestação pelo Poder Concedente.

RESPOSTA: As sugestões serão analisadas pela equipe técnica.



**GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

SEDUR/VLT/35

35- Importante que seja realizado estudo sobre a arrecadação do VLT à luz da política de tarifária prevista e da característica de demanda, de forma a confirmar que a arrecadação é suficiente para honrar a Tarifa de Remuneração definida no contrato, sob pena de aumentar o déficit na câmara de compensação e assim aumentar a exposição ao risco do Poder Concedente.

RESPOSTA: As sugestões serão analisadas pela equipe técnica.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS – 16/02/2017

SEDUR/VLT/36

36- Tarifa é 3.60 em integração única com outra modalidade, isso significa o gratuito transbordo da VLT ao ônibus ou metro e o gratuito transbordo do ônibus ou metro ao VLT?

RESPOSTA: As integrações entre modais estão sendo tratadas pelo Estado da Bahia junto a outras instituições.

SEDUR/VLT/37

37- As obrigações do Estado somente se limitam as seguintes:

(1) risco cambial, e em que maneira o Estado vai assumir o risco?
Existe uma fórmula?

(2) custo com energia elétrica

(3) Contraprestação pública, em que maneira o contraprestação pública vai ser pago e qual é o valor temporário?

Existe outra responsabilidade ou aporte do Estado?

RESPOSTA:

(1) O risco cambial previsto na minuta do Contrato submetida à consulta pública (subcláusula 23.2, alínea “s”) está alocado à Concessionária. Não há nenhuma referência à assunção de risco cambial pelo Concedente.

(2) Quanto ao custo com energia elétrica, a sua previsão está inserida na subcláusula 23.4.1.4.



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

(3) A contraprestação será paga mensalmente a partir da entrada em operação do VLT e o valor de referência será definido no Edital de PPP. O valor a ser pago será objeto de lance no Leilão.

SEDUR/VLT/38

38- Estado não vai dar a garantia do demanda que significa caso o demanda esta baixo de um nível, a governo vai tomar decisões para compensar a concessionária ou fazer o reequilíbrio?

RESPOSTA: O risco de demanda está disciplinado na subcláusula 23.4.5 da minuta do Contrato submetido à consulta pública.

SEDUR/VLT/39

39- A concessionária será responsável pela 100% financiamento. O Governo Bahia vai utilizar a receita publico do Governo Baiano como garantia do financiamento?

RESPOSTA: Não.

RESPOSTAS ÀS SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS – 06/03/2017

SEDUR/VLT/40

40- Para a implantação do VLT de Salvador o horário de trabalho será integral, comercial ou noturno?

RESPOSTA: Compete a vencedora da licitação definir horários de execução dos serviços, desde que observado o cronograma estabelecido no Edital.

SEDUR/VLT/41

41- Durante a implantação do VLT de Salvador haverá operação comercial do trem do subúrbio?

RESPOSTA: Não.



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SEDUR/VLT/42

42- Toda infraestrutura de via existente (trilhos e catenária) deverá ser substituída?

RESPOSTA: Levando em conta a vida útil dos equipamentos existentes e a identificação do comprometimento de parte significativa da infraestrutura, as avaliações técnicas indicaram como economicamente mais viável a substituição dos mesmos. Entretanto, poderá a vencedora da licitação avaliar e demonstrar ao Concedente a possibilidade de aproveitamento de partes não comprometidas da infraestrutura existente.

SEDUR/VLT/43

43- Referente ao escopo civil, existe algum trecho que pode ser paralisado/embargado pelo poder público (ex.: sítio arqueológico, gasoduto, etc)?

RESPOSTA: Trata-se de risco do empreendimento, alocado na forma descrita na minuta do contrato (subcláusula 23.2, alínea “k”) submetida à consulta pública.

SEDUR/VLT/44

44- Pedimos, por gentileza, informar qual o valor mínimo da garantia da proposta, uma vez que a mesma não encontra-se explícita nos documentos disponíveis.

RESPOSTA: O valor estará definido no Edital, respeitando-se os limites legais.

SEDUR/VLT/45

45- De acordo com a apresentação feita na Bovespa, o edital de licitação da concessão está previsto para ser publicado em Março deste ano. Poderia nos informar se este prazo ainda permanece ou se será postergado?

RESPOSTA: A expectativa do Estado da Bahia é publicar o Edital da PPP em abril de 2017.