

RELATÓRIO Nº: 0001 / 2017 - GENEPE

PROCESSO: 111.001.395/2016

INTERESSADO: TERRACAP

ASSUNTO: Termo de Referência PMI Autódromo

A Gerência de Formatação de Novos Empreendimentos – GENEPE/DIPRE apresenta Termo de Referência que estabelece diretrizes para elaboração de Edital de Procedimentos de Manifestação de Interesse – PMI para obter estudos de viabilidade para Autódromo Internacional de Brasília, no intuito de estruturar parceria com a Iniciativa Privada. Nesse procedimento serão solicitados estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira, jurídico-institucional e projeto de negócio, visando a modernização, gestão, operação e manutenção do Autódromo, considerando os aspectos urbanísticos, ambientais e o tombamento de Brasília.

1 Introdução

No centro da Capital Federal, próximo aos setores hoteleiro e comercial, está localizado o Autódromo Internacional de Brasília, que reúne contiguamente o Estádio Nacional de Brasília – Mané Garrincha, o Ginásio de Esporte Nilson Nelson, o Conjunto Aquático Cláudio Coutinho e as Quadras Poliesportivas, constituindo o chamado Centro Esportivo de Brasília, conforme pode ser observado na Figura 1.

Essa condição única se deve ao fato de Brasília ser uma cidade planejada, em que a organização espacial foi pensada de forma a propiciar uma adequada integração funcional entre os seus setores. Por exemplo, o Centro Esportivo de Brasília localiza-se ao lado dos Setores Hoteleiro e Comercial Norte, próximo a Shopping Centers e Hospitais.

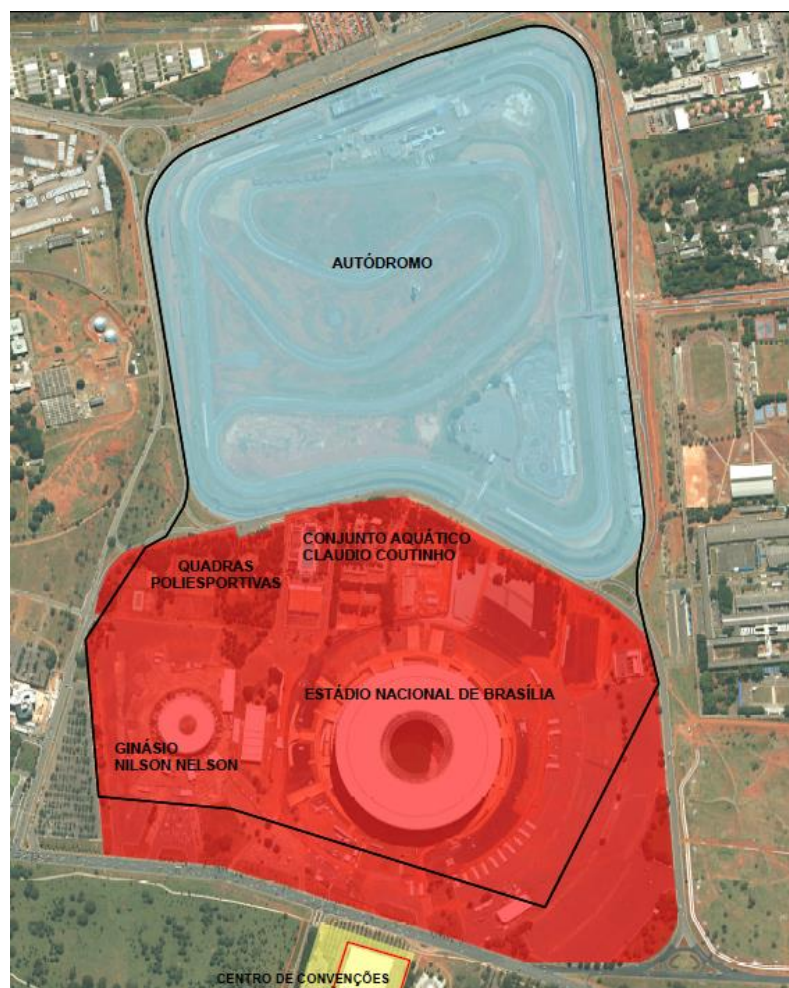


Figura 1. Unidades Físico-Funcionais do Centro Esportivo de Brasília

Atualmente, o Setor Público é responsável pela gestão, operação e manutenção de todas as unidades físico-funcionais, especialmente do equipamento em questão. Percebe-se que as dinâmicas de governo, a falta de especialização no negócio e os instrumentos administrativos burocráticos dificultam a adequada condução desse espaço. Como resultado, essa estrutura está subutilizada e, em geral, carece de modernização das suas estruturas para melhor atender aos interesses e necessidades dos usuários, no que tange à segurança, acessibilidade, conforto, serviços e tecnologia.

Recentemente foi realizado o Procedimento de Manifestação de Interesse para as arenas esportivas com exceção do Autódromo, PMI nº 01/2016-TERRACAP, publicado no DODF nº 47/2016 em 10/03/2016. No dia 25/11/2016, a empresa habilitada apresentou os estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e jurídico-institucional, bem como a minuta de edital de licitação para o empreendimento Centro Esportivo de Brasília –

ARENAPLEX. Os estudos estão em fase final de avaliação e modelagem final para lançamento do edital de licitação da parceria com a iniciativa privada.

No caso do Autódromo Internacional de Brasília, foi publicada a Chamada Pública nº 02/2016 no DODF nº 250/2016, no dia 31/10/2016, com o objetivo de provocar apresentação de manifestações de interesse privado (MIP). Apenas uma manifestação foi formalizada na Terracap, porém grupos diversos entraram em contato com a Terracap e manifestaram interesse em desenvolver os estudos da parceria.

Desta forma, entende-se que é o momento de avançar com o lançamento de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) visando à obtenção dos estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira, jurídico-institucional e projeto de negócio para a estruturação de parceria que terá como objeto a modernização, gestão, operação e manutenção do Autódromo Internacional de Brasília.

2 Histórico

A ideia de haver em Brasília um Centro Esportivo nasceu com a própria concepção da cidade proposta por Lúcio Costa. Já no Relatório do Plano Piloto de Brasília, era prevista esta localização:

*Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o **centro esportivo** (grifo nosso), o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais e, por fim, a estação ferroviária foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser eixo monumental do sistema.¹*

Da mesma forma, foi ressaltada a necessidade de grande área para estacionamento e, mais precisamente, a inserção do estádio na paisagem imaginada pelo urbanista para esta região da cidade:

¹ COSTA, Lúcio (1957). Relatório do Plano Piloto de Brasília.

O setor esportivo, com extensíssima área destinada exclusivamente ao estacionamento de automóveis, instalou-se entre a Praça da Municipalidade e a torre radio emissora [...]

De um lado, o estádio e mais dependências, tendo aos fundos o Jardim Botânico; do outro o hipódromo com as respectivas tribunas e vila hípica e, contíguo, o Jardim Zoológico constituindo essas duas imensas áreas verdes, simetricamente dispostas em relação ao eixo monumental, como que pulmões de nova cidade.²

Existe também menção de que no Código de Edificações de Brasília, aprovado pelo Decreto “N” nº 596, de 8/03/1967, foi estabelecida uma “zona verde”, compreendida por áreas especiais de proteção paisagística, com baixa densidade de construção e relacionadas com a recreação e o lazer da população”, tendo sido destacado o “Setor de Estádios Nacionais, que compreende o conjunto de áreas e estádios para a prática de esportes e realização de espetáculos esportivos”³.

Consequentemente, com a elaboração da PR-64/1, de 20/06/1972, foi criada a Área do Centro Esportivo de Brasília, que originalmente tinha 1.908.300,00 m² (190,83 ha), sendo que sua efetiva ocupação extrapolou tais limites.

Conforme certidão da matrícula do imóvel emitida em 01/03/2011, o lote do Centro Esportivo foi transmitido da Novacap à TERRACAP em 14/08/1973, e doado da TERRACAP ao Governo do Distrito Federal em 15/09/1981. Seguindo o Decreto nº 16.109 de 01/12/1994, a incorporação dos imóveis doados ao GDF é realizada pelo Departamento Geral de Patrimônio (DGPAT) e em seguida o mesmo é distribuído à unidade administrativa usuária, neste caso, a Secretaria de Esporte, cujo titular passa a ter então responsabilidade pela guarda e uso dos bens patrimoniais, denominados “próprios”.

Não obstante, após a escolha de Brasília como uma das sedes da Copa do Mundo de 2014, a área do Centro Esportivo de Brasília transformou-se no foco das atenções, principalmente devido à obra de reedificação com ampliação do estádio Mané Garrincha. A TERRACAP iniciou os repasses financeiros para a reforma do estádio e logo depois foi

² Idem.

forçada a suspender o financiamento, pois uma recomendação do Ministério Público do Distrito Federal (MPDFT) entendia que o estádio não fazia parte dos empreendimentos passíveis de financiamento pela empresa. Diante deste impasse, foi aprovada a Lei nº 4.558, de 23/03/2011, que em seu Art. 1º autorizou a reversão ao patrimônio da TERRACAP do Lote 1 do Setor de Áreas Isoladas Norte, Centro Esportivo, a fim de permitir a continuidade do financiamento por parte da empresa:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a reverter ao patrimônio da Companhia Imobiliária de Brasília – Terracap o imóvel pertencente ao Distrito Federal denominado Lote 1 do Setor de Áreas Isoladas Norte, Centro Esportivo, gravado com cláusula de inalienabilidade, da Região Administrativa do Plano Piloto, matrícula nº 12.639 no Cartório do 2º Ofício de Registro Imobiliário de Brasília, bem como as benfeitorias nele implantadas.

Na referida Lei, o GDF e a Terracap ficaram responsáveis por apresentar à Câmara Distrital os critérios de utilização, bem como as condições e os instrumentos contratuais de gerenciamento e exploração econômica do complexo desportivo:

Art. 2º A Terracap fica obrigada a transformar o imóvel de que trata o art. 1º em um complexo desportivo destinado à realização de eventos esportivos, sociais, culturais e religiosos, o qual integrará novo espaço de lazer com vistas a promover o desenvolvimento econômico-social do Distrito Federal e a propiciar melhor qualidade de vida à população.

Parágrafo único. O Governo do Distrito Federal e a Terracap, no prazo de até 360 dias a partir da vigência desta Lei, definirão e apresentarão à Câmara Legislativa do Distrito Federal os critérios de utilização, bem como as condições e os instrumentos contratuais de gerenciamento e exploração econômica do complexo desportivo desenvolvido na forma do caput.

O Autódromo Internacional de Brasília foi inaugurado em 1974 com uma corrida de Fórmula 1 extra-campeonato vencida pelo piloto Emerson Fittipaldi, que na época pilotava uma McLaren. Sua pista possui um traçado misto, apresentando seis curvas para a esquerda e seis para a direita, com uma extensão final de 5.475,58 m, conforme figura 2.

³ SEDUMA (2010). MDE 128/10. Brasília – RA I. Setor de Recreação Pública Norte – SRPN (antigo SAI Norte). Área do Centro Esportivo de Brasília. Implantação e Diretrizes para o Estádio Nacional de Brasília Mané Garrincha.



Figura 2. Autódromo Internacional de Brasília

O Autódromo já recebeu uma série de competições nacionais e regionais, tais como: motovelocidade, F-3, F-Renault, Pickup Racing, Turismo, Kart, arrancada, fórmula Truck, Stock Car e também eventos especiais como shows artísticos, gospel, festivais automotivos, dentre outros. Contudo, desde sua inauguração, a estrutura do complexo nunca recebeu uma reforma significativa, conforme afirma a Administração do Autódromo.

O Termo de Concessão de Uso, assinado em 19/12/1995, e aditado em 02/04/1996, no qual o Distrito Federal concedeu à empresa NZ – Empreendimentos e Investimentos LTDA o uso da área e das instalações do Autódromo Internacional de Brasília, incluídos o Cine Drive-in e a Churrascaria, foi encerrado por meio do Processo Administrativo nº 002000018/2012 de 28/03/2012.

Em 2013 foi assinado contrato de subsídio entre a Terracap e a Federação Internacional de Automobilismo – FIA, com o objetivo de que a primeira recebesse apoio do Fundo de Desenvolvimento de Segurança do Esporte Motorizado da FIA (MSSDF), consistente em subsídio financeiro visando à contratação de serviços técnicos especializados objetivando a melhoria do Autódromo Internacional de Brasília. Conseqüentemente, a Terracap estaria obrigada a firmar contrato com Empresa de

Consultoria nomeada pela FIA para realizar os estudos relativos ao Autódromo, o que resultou no Acordo de Fornecimento de ASN firmado em 03 de julho de 2013 com a Apex Circuit Design, sediada no Reino Unido.

Em setembro de 2014 foi firmado contrato da Terracap com a Rádio e Televisão Bandeirantes tendo como objeto a realização por esta da etapa brasileira do Campeonato Mundial de Fórmula Indy a ser promovida no ano de 2015 em Brasília. Como obrigações, a Terracap deveria cumprir com os compromissos financeiros assumidos com a emissora, da ordem de 37 milhões, e a liberação para uso do circuito, custeando as adaptações, manutenção e reformas necessárias. Para tanto, a Novacap ficou responsável pelas obras, financiadas junto à Terracap, que começaram em 29 de novembro de 2014.

Entretanto, em 29 de janeiro de 2015, a Terracap acatou as recomendações do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios e do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas, optando por anular todos os contratos firmados, o que provocou o cancelamento da etapa da Fórmula Indy, programada para dia 8 de março de 2014.

3 Situação atual

O Autódromo Internacional de Brasília possui uma série de edificações internas à sua área cercada. Além da pista, existem suas arquibancadas, boxes, atualmente demolidos, oficinas, a sede da Federação de Automobilismo, atualmente demolida, um kartódromo e um cinema drive-in.

O autódromo já recebeu uma série de competições nacionais e regionais, tais como: motovelocidade, F-3, F-Renault, Pick-up Racing, Turismo, Kart, arrancada, fórmula Truck, Stock Car e também eventos especiais como shows artísticos e gospel, festival automotivo entre outros. Contudo, desde sua inauguração a estrutura do complexo nunca recebeu uma reforma significativa, conforme afirma a Administração do Autódromo. O Termo de Concessão de Uso, assinado em 19/12/1995, e aditado em 02/04/1996, no qual o Distrito Federal concedeu à empresa NZ – Empreendimentos e Investimentos LTDA o uso da área e das instalações do Autódromo Internacional de Brasília, incluídos o Cine Drive-in e a Churrascaria foi encerrado por meio do Processo administrativo nº 002000018/2012 de 28/03/2012.

Em contato com representantes da Secretaria de Esporte, houve a notícia de que a ocupação de diversas áreas constantes do autódromo (drive-in, restaurante, kart e

oficinas/galpões) era controlada pela empresa NZ durante o período em que era concessionária da área. Contudo, após o fim da concessão da NZ e retorno da administração do autódromo à Secretaria de Esporte, foi permitido que os ocupantes permanecessem no local, sem a realização de uma licitação. Em 2013 foi assinado contrato de subsídio entre a Terracap e a FIA com o objetivo de que a primeira recebesse apoio do Fundo de Desenvolvimento de Segurança do Esporte Motorizado da FIA (MSSDF), consistente em subsídio financeiro visando à contratação de serviços técnicos especializados objetivando a melhoria do Autódromo Internacional de Brasília. Conseqüentemente, a Terracap estaria obrigada a firmar contrato com Empresa de Consultoria nomeada pela FIA para realizar os estudos relativos ao Autódromo, o que resultou no Acordo de Fornecimento de ASN firmado em 03 de julho de 2013 com a Apex Circuit Design, sediada no Reino Unido.

Portanto, entende-se que os estudos desenvolvidos pela Apex Circuit Design devem ser aplicados nas futuras obras de revitalização e modernização do Autódromo Internacional de Brasília.

3.1 Infraestrutura

O Autódromo Internacional de Brasília possui traçado misto, com seis curvas para a esquerda e seis para a direita. A pista tem extensão de 5.475,58 m e a maior reta tem 750m.

Desde sua inauguração, em 1974, o Autódromo Internacional de Brasília foi objeto de apenas uma tentativa de reforma expressiva nas suas estruturas, por ocasião do contrato firmado, em setembro de 2014, entre a Terracap e a Rádio e Televisão Bandeirantes tendo como objeto a realização por esta da etapa brasileira do Campeonato Mundial de Fórmula Indy a ser promovida no ano de 2015 em Brasília. Como obrigações, a Terracap deveria cumprir com os compromissos financeiros assumidos com a emissora, da ordem de 37 milhões, e a liberação para uso do circuito, custeando as adaptações, manutenção e reformas necessárias. Para tanto, a Novacap ficou responsável pelas obras, financiadas junto à Terracap, que começaram em 29 de novembro de 2014. Contudo, em 29 de janeiro de 2015, a Terracap acatou as recomendações do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios e do Ministério Público junto ao Tribunal de

Contas, optando por anular todos os contratos firmados, o que provocou o cancelamento da etapa da Fórmula Indy, programada para dia 8 de março de 2014.

Apenas a título de exemplo, descreve-se a seguir resumidamente a situação de alguns equipamentos internos do Autódromo Internacional de Brasília e que, em razão do seu estado de depreciação, comprometem o seu funcionamento.

3.1.1 Pista de corrida

Estava bastante danificada em praticamente toda a sua extensão, apresentando trincas de diversos tamanhos. Os níveis das áreas internas à pista não apresentam nivelamento satisfatório e seguro. O circuito apresentava oxidação e desgastes da pista de rolagem em função do tempo (40 anos desde a sua construção).

As áreas de escape não atendiam os padrões de segurança, principalmente do Moto GP. As distâncias à primeira linha de proteção (pneus e *guardrail eram* muito curtos e ofereciam perigo eminente aos pilotos no caso de acidentes ao final das retas com maior extensão). As “zebras” ou “lavadeiras” da pista devem ser alteradas para estarem condizentes com as especificações técnicas da FIM (Federação Internacional de Motociclismo e da FIA (Federação Internacional de Automobilismo).

As vias de acesso para serviços e emergência não atendem as recomendações necessárias (perímetro do circuito e isolamento do público). Não existe isolamento de público e nem proteção suficiente aos oficiais de prova nas áreas de acesso a pista em suas cabines.

O Autódromo não possui cabeamento de fibra óptica e nem sistema de cronometragem atualizado, para fazer tomadas de tempo oficial, ou para transmissão de dados. Não há sinalização de pista (luzes para sinalização de incidentes). Não há luzes de largada conforme determinam as especificações técnicas da FIA e da FIM.

As instalações elétricas e sanitárias não comportam o fluxo de pessoas para eventos internacionais. Percebe-se assoreamento das linhas de drenagem existentes inclusive de caixas e canaletas ao longo da pista. Em alguns trechos houve selamento das

canaletas com seixo rolado com objetivo de retirar as grelhas de concreto armado já deteriorado, oferecendo uma superfície livre de obstáculos.

O local apresenta drenagem insuficiente face a topografia local a ser corrigida, evitando invasão de água e lama para a pista. Faz-se necessária a ampliação da rede de drenagem, principalmente na curva 09. A proteção e arrimo da arquibancada descoberta, junto à saída da curva 12, encontram-se totalmente desalinhada, apresentando pontos de erosão e queda da barreira de contenção.



Figura 3. Parte da pista, após recapeamento



Figura 4. Parte da pista, após remoção da camada asfáltica



Figura 5. Parte da pista recapeada

A Arquibancada coberta apresenta problemas estruturais, armadura exposta, cadeiras quebradas, vidros quebrados, infiltrações, instalações elétricas e hidráulicas obsoletas, não há sistema de Prevenção a Combate ao Incêndio, nem acessibilidade, o

que coloca em risco a segurança dos espectadores. Ao redor do autódromo, existem cinco áreas de apoio aos espectadores. São espaços com banheiros e área coberta para bares. Essas construções estão totalmente abandonadas, com instalações em péssimas condições. As instalações hidráulicas e elétricas dos banheiros não funcionam.



Figura 6. Vista externa da arquibancada coberta

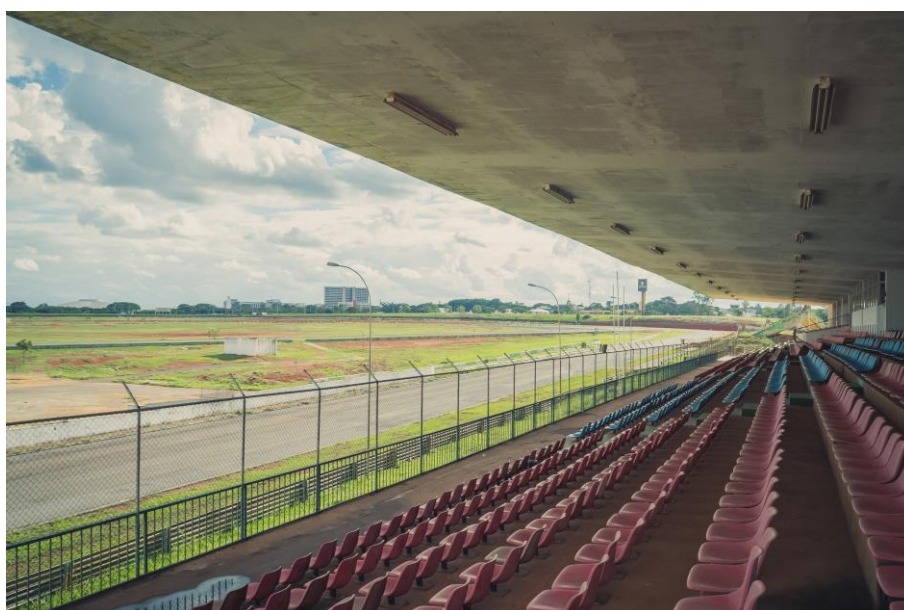


Figura 7. Vista interna da arquibancada coberta



Figura 8. Detalhes da estrutura da arquibancada coberta

3.1.2 Arquibancadas descobertas

As arquibancadas descobertas estão em condições estruturais razoáveis, porém, o mato está tomando conta da área de circulação dos espectadores, necessitando de manutenção.



Figura 9. Arquibancada descoberta

3.1.3 Boxes, torres de controle e edificações de apoio dos boxes

Foram demolidos para a reforma, pois, apesar de funcionando, necessitavam de muitas adaptações, por estarem com péssimo aspecto visual e em desacordo com as normas da Federação Internacional de Automobilismo - FIA. Na área onde os boxes foram demolidos restaram alguns alojamentos que eram utilizados pelos mecânicos das equipes.



Figura 9. Localidade onde foram demolidos os boxes



Figura 10. Localidade onde foram demolidos os boxes



Figura 11. Escombros dos antigos boxes

3.1.3 Subestação de energia elétrica

Não atende as normas específicas NTD 1.05 e 6.05 da CEB. Apresenta dispositivos antigos, sem equipamentos digitais que permitam uma maior precisão na atuação, em caso de curto circuito interno a edificação ou quaisquer outras falhas. Atualmente, existem dispositivos que permitem utilizar operação telecomandada. É comum em dispositivos antigos a falha mecânica na operação de abertura, isto por falha na mola do dispositivo, falta de manutenção e lubrificação. Tais defeitos são minimizados quando abertura é feita através de contatos comandados por pulso digital.



Figura 12. Visão externa da subestação de energia elétrica



Figura 13. Visão interna da subestação de energia elétrica



Figura 14. Detalhes da subestação de energia elétrica

3.1.4 Outras estruturas

Ao redor do autódromo, existem cinco áreas de apoio aos espectadores. São espaços com banheiros e área coberta para bares. A localização desses apoios pode ser observada na figura 14. Essas construções estão totalmente abandonadas, com instalações em péssimas condições. As instalações hidráulicas e elétricas dos banheiros não funcionam. Portas estão quebradas e a sujeira e o mato são predominantes.



Figura 14. Áreas de apoio ao redor do autódromo



Figura 15. Área para bar ao redor do autódromo



Figura 16. Área para bar ao redor do autódromo



Figura 17. Estrutura do restaurante



Figura 18. Painel Eletrônico danificado



Figura 19. Torre de propaganda



Figura 20. Banheiros públicos



Figura 21. Detalhes dos banheiros



Figura 22. Detalhes dos banheiros 2

3.2 Ocupações

Na parte interna do Autódromo Internacional de Brasília existem várias ocupações. Por meio de contato com representantes da Secretaria de Esporte, houve a notícia de que essas ocupações, em diversas áreas constantes do autódromo (drive-in, restaurante, kart e oficinas/galpões) eram controladas pela empresa NZ durante o período em que era concessionária da área. Contudo, após o fim da concessão da NZ e retorno da

administração do autódromo à Secretaria de Esporte, foi permitido que os ocupantes permanecessem no local, sem a realização de uma licitação.



Figura 23. Ocupações do Autódromo Internacional de Brasília

3.2.1 Cine Drive-In

A área do Cine Drive-in (figuras 24 a 26) está em condições de utilização, porém, necessita de uma boa reforma. Da mesma forma que o kart, é administrado por empresa privada, que o explora comercialmente. Não há informação de que forma é administrado e se suas instalações são devidamente autorizadas ou se há algum instrumento jurídico vigente.



Figura 24. Área do cine drive-in



Figura 25. Área do cine drive-in



Figura 26. Área do cine drive-in

3.2.2 Kartódromo

A área de Kart (figuras 27 a 29) está em boas condições de uso, já que é administrado por empresa privada, que a explora comercialmente e que está diariamente no local. Não há informação de que forma é administrado e se suas instalações são devidamente autorizadas ou se há algum instrumento jurídico vigente.



Figura 27. Área de Kart do autódromo



Figura 28. Área de Kart do Autódromo

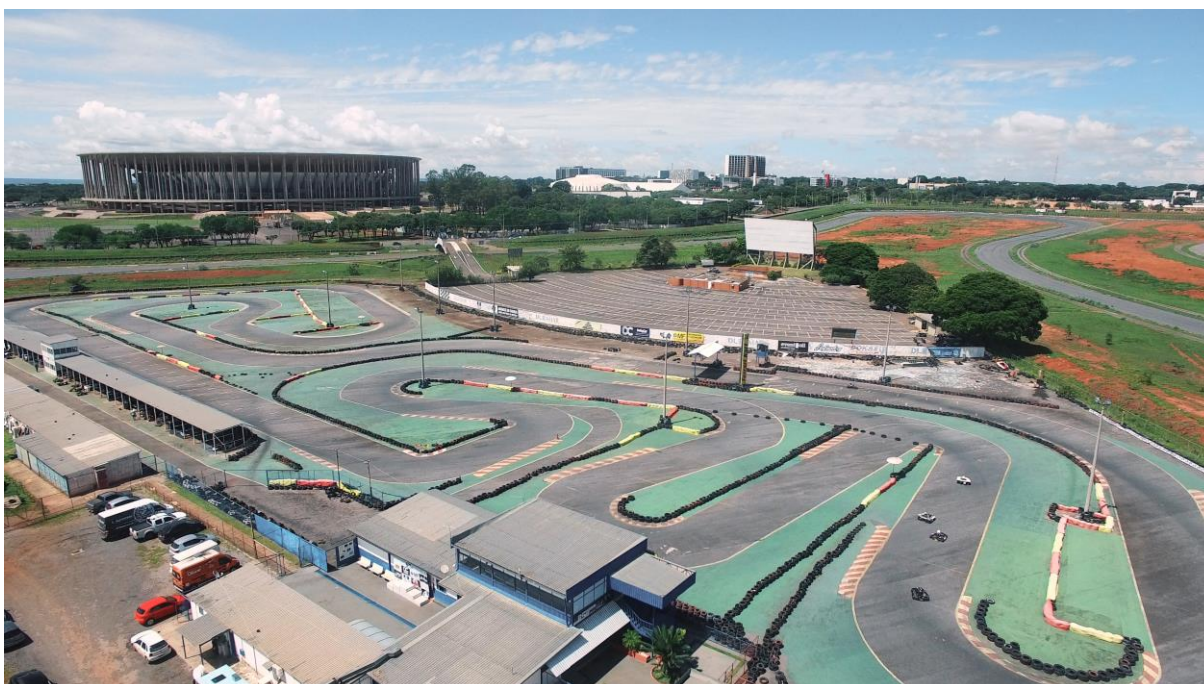


Figura 29. Área de Kart do autódromo

3.2.3 Galpões

Existem também galpões particulares (oficinas) em uma área periférica do Autódromo (Figuras 36 a 40). Durante a visita realizada, não foi informado por quem são ocupados esses galpões, de que forma são administrados, se suas instalações são devidamente autorizadas ou se há algum instrumento jurídico vigente. Foram observados quatro grandes galpões nessa área do Autódromo.



Figura 30. Galpões do autódromo



Figura 31. Galpões do autódromo



Figura 32. Galpões do autódromo



Figura 33. Galpões do autódromo

4 DIRETRIZES PARA INVESTIGAÇÃO E EXEQÜIBILIDADE DA PARCERIA

4.1 Análise técnica

Análise das alternativas técnicas disponíveis para a solução da necessidade de modernização, gestão, operação e manutenção das unidades físico-funcionais do Autódromo Internacional de Brasília. Busca-se uma avaliação dos serviços, produtos e da demanda para esse tipo de negócio, identificando as vantagens e desvantagens técnicas, ambientais, financeiras e socioeconômicas que devem ser investigadas.

É imprescindível a identificação do melhor modelo operacional para o equipamento objeto do estudo, de acordo com suas características e capacidade de investimento, com o detalhamento das obras e reformas que serão necessárias, da definição dos serviços, da descrição da estrutura de operação de cada tipo de serviço, do prazo em que os serviços serão disponibilizados e da definição do plano de manutenção do equipamento.

Análise dos impactos urbanísticos, ambientais e de preservação do patrimônio para as alternativas consideradas. Os custos ambientais e de mitigações devem ser considerados durante a seleção da alternativa mais adequada do ponto de vista da sociedade.

4.2 Análise Econômico-Financeira

Análise dos benefícios e das alternativas consideradas ante os custos envolvidos na gestão, operação e manutenção do equipamento objeto do estudo, por uma perspectiva socioeconômica, de modo a considerar as externalidades positivas (economia) e negativas (impactos ambientais). Dimensionamento do projeto em termos de geração de valor agregado para a sociedade, com a identificação do valor apurado por cada parte interessada identificada na Avaliação Institucional. Avaliação eventuais externalidades, tanto positivas quanto negativas do projeto.

Análise dos custos de implantação, manutenção e operação das alternativas consideradas. Apuração do potencial do projeto em produzir resultado econômico, medido em termos de Valor Presente Líquido, com detalhamento dos métodos utilizados para estimativa do custo de capital do projeto e apresentação detalhada de todas as receitas e

despesas projetadas na forma de Fluxo de Caixa. Apresentar o período de PayBack e a Taxa Interna de Retorno.

Deverá ser agregada ao estudo, uma demonstração do real interesse e capacidade de parceiro(s) privado(s) em participar de uma concorrência para a futura parceria nos moldes apresentados por aquele estudo.

4.3 Análise Jurídico-Institucional

Análise dos aspectos legais e normativos atinentes ao modelo jurídico sugerido, à luz da legislação vigente e também os aspectos de gestão da parceria. Na análise da viabilidade-jurídico institucional é fundamental a definição de um ambiente regulatório claro, estável e flexível, que seja capaz de gerar segurança para os investimentos, a cooperação econômica entre os parceiros e a redução de riscos.

A matriz de risco associado aos empreendimentos deve ser elaborada, contendo tanto os riscos controláveis como os não controláveis, para que seja possível traçar as diretrizes da adequada alocação e gestão do risco na regulamentação das cláusulas contratuais. Na regulamentação das cláusulas contratuais devem ser estabelecidos, de forma clara, como será efetuado o controle e acompanhamento da execução do contrato, prevendo, dentre outros assuntos, que:

- O licenciamento ambiental e o estudo de impacto de trânsito e respeito ao tombamento serão de responsabilidade do parceiro privado. Contudo, por se estar diante de uma parceria de interesse público, caberá ao concedente apoiar o licenciamento ambiental, fornecendo suporte técnico ao contratado.
- A gestão do desempenho será realizada por meio de indicadores que deverão ser baseados em premissas quantitativas e qualitativas objetivando fornecer subsídios para avaliação, no mínimo, dos seguintes tópicos: atingimento dos objetivos e resultados estratégicos por parte do concedente; desempenho do serviço concedido e correspondente remuneração do parceiro.

- A gestão dos ativos públicos cedidos ao parceiros e os que este venha a constituir durante o período contratual será objeto de acompanhamento por parte do concedente.
- A gestão de relacionamento entre envolvidos na parceria será conduzida pelo gerenciamento de conflito de forma a evitar a rescisão do contrato. Sendo assim, a minuta do contrato deverá estabelecer estruturas de gestão para o relacionamento imparcial sendo encorajada a negociação ou a mediação entre as partes.
- A gestão de pagamento deverá refletir as condições e formas das contraprestações, condições da oferta ou disponibilidade; condições da utilização da disponibilidade; valor da remuneração fixa; fórmula(s) de cálculo para apuração da remuneração variável em função do desempenho operacional do contrato; fórmula(s) de partilha de prejuízos ou ganhos financeiros excepcionais, advindo de fatores exógenos ao processo contratual.

5 DETALHAMENTO DO ESCOPO

5.1 Estudos de Viabilidade Técnica

6.1.1 Diagnóstico da situação da unidade físico-funcionais considerando os aspectos urbanísticos, ambientais e do tombamento da capital, bem como da gestão, operação e manutenção do equipamento por meio da coleta de informações sobre:

- a) Perfil e frequência do cliente/consumidor aos eventos hoje ofertados pelo referido equipamento existente;
- b) Análise da situação física do referido equipamento;
- c) Análise da situação dos licenciamentos e alvarás do equipamento;
- d) Levantamentos dos serviços e preços praticados em negócios dessa natureza;
- e) Resultado econômico-financeiro das operações já realizadas;

- f) Estrutura de gestão, operação e manutenção;
- g) Análise da concorrência;
- h) Estudos de viabilidade econômico-financeira e mercadológica existentes acerca do equipamento objeto do estudo, se existir.

6.1.2 Estudo de benchmarking, com análise do equipamento em questão com características semelhantes aos que são objeto dos presentes estudos, considerando, em particular, a necessidade de investimentos, tipos de serviços, custos eficientes e lucratividade, com fornecimento de dados para sustentar as premissas e os resultados apresentados.

6.1.3 Análise da atratividade do equipamento (esfera local, regional e nacional), proposição e detalhamento dos serviços/produtos a serem ofertados, considerando:

- a) a realização de eventos desportivos na área automobilística e motociclística com as mais diferentes características.
- b) a exploração de publicidade, estacionamentos e estabelecimentos comerciais de maneira direta ou mediante concessões ou subconcessões;
- c) a exploração de outras atividades que maximizem o aproveitamento da infraestrutura existente;
- d) o desenvolvimento de novos equipamentos, de natureza gregária, capazes de proporcionar o uso contínuo do espaço e a respectiva integração do Autódromo Internacional de Brasília à rotina da cidade;
- e) o exame das questões legais, funcionais e econômicas para a possibilidade de implantação de um Museu temático dentro dos limites do Autódromo Internacional de Brasília, a critério do parceiro privado;
- f) o exame das questões legais, funcionais e econômicas para a manutenção e/ou modernização do Cine Drive-in dentro dos limites do Autódromo Internacional

de Brasília, considerando a sua importância no circuito cultural de Brasília, a critério do parceiro privado.

6.1.4 Estudo de demanda, avaliando os aspectos de mercado, tais como:

- a) Perfil e renda dos potenciais clientes/consumidores dos serviços/produtos que possam ser oferecidos pelo equipamento do Autódromo Internacional de Brasília;
- b) Levantamento de indicadores micro e macro econômico que possam afetar a renda desses clientes/consumidores.

6.1.5 Comprovação da viabilidade técnica da prestação dos serviços, vinculação das receitas e despesas projetadas com o estudo de demanda elaborado, com o objetivo de evidenciar que os serviços/produtos propostos são comercializáveis nos volumes e prazos propostos no modelo de negócio.

6.1.6 Estudos para prover as reformas e adequações do equipamento em tela e construção de novos equipamentos para os serviços indicados. Nos projetos de engenharia devem ser apresentadas as premissas norteadoras para a elaboração dos projetos executivos pelo concessionário vencedor do processo de licitação da parceria. O Proponente deve confeccioná-lo no nível de Projeto Básico.

6.1.7 Caso se mostre necessário, Estudo de Impacto de Trânsito para os Grandes Eventos com Pólo Gerador de Tráfego. Esta análise deverá estar contida em um relatório referente ao Estudo de Trânsito, informando o impacto no trânsito local para os tipos de atividades propostas como fonte de receita, assim como alternativas para se gerenciar os impactos das atividades e controlar seus resultados negativos.

6.1.8 Caso se mostre necessário, Estudo de Avaliação do Impacto Ambiental das atividades desenvolvidas no âmbito do equipamento em questão, assim como dos mecanismos e estratégias disponíveis para sua mitigação, ou, ao menos, o controle dos seus impactos negativos.

6.1.9 Na elaboração dos estudos técnicos, deve-se ter como premissas que:

- a) Caso seja promovida a parceria da implantação e operação dos serviços, permanecerá o Poder Público, por meio de suas entidades competentes, como autoridade reguladora e fiscalizadora dos serviços prestados pela parceria, nos termos do contrato a ser celebrado e da legislação vigente; e
- b) Extinguindo-se a parceria após o decurso de seu prazo de vigência, toda a infraestrutura concedida, incluídas as novas construções, edificações de terminais, equipamentos e outras melhorias executadas pelo parceiro, será revertida ao Poder Concedente.

6.2 Estudos de Viabilidade Econômico-Financeira e Jurídico-Institucional

6.2.1 Estudos de Receitas, incluindo:

- a) Projeção detalhada das receitas de cada negócio durante o período da parceria;
- b) Levantamento de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados que possam favorecer o modelo de negócio indicado.

6.2.2 Estudos de custos e despesas, incluindo:

- a) Cálculo e projeção dos custos variáveis e fixos da operação do modelo proposto para cada unidade funcional (OPEX);
- b) Despesas e os tributos pagos pela contratada.

6.2.3 Modelo Econômico-Financeiro de cada negócio:

- a) Cálculo e projeção das receitas, despesas e custos anuais da contratada;
- b) Projeção detalhada do custo de capital necessário para o financiamento do investimento (CAPEX);
- c) Estimativa de investimentos fixos;
- d) Quantificação da necessidade de capital de giro;
- e) Inclusão de investimentos pré-operacionais;

- f) Cálculo e detalhamento da depreciação relativa aos investimentos que obrigatoriamente deverão ser depreciados de forma integral durante o período do projeto;
- g) Estimativa de faturamento, elaboração de demonstrações de resultado;
- h) Elaboração de fluxo de caixa detalhado do projeto;
- i) Resumo das composições de capital do contratado.

6.2.4 Matriz de Riscos e Quantificação de riscos transferidos ao parceiro:

- a) Identificação, caracterização, impactos, custos e mitigação dos riscos relacionados com a gestão, operação e manutenção do equipamento objeto do estudo;
- b) Identificação, detalhamento e sugestão de compartilhamento dos principais riscos associados ao projeto;
- c) Análise das implicações jurídicas associadas à repartição de riscos contemplada na matriz elaborada, por meio da identificação do mecanismo contratual do qual a referida alocação poderia ser efetivada;
- d) Análise de Sensibilidade e Simulação de Monte Carlo, com a evidenciação das situações onde o Valor Presente Líquido do projeto pode ser negativo, sua probabilidade de ocorrência, assim como o desenvolvimento de estratégias alternativas para o enfrentamento dessas situações.

6.2.5 Estudos de Ganhos de Eficiência derivados do tipo de contratação escolhida:

- a) Construção de um comparador do setor público, incluindo os riscos transferíveis, que reflita os benefícios líquidos, ou custos líquidos, da gestão, operação e manutenção por meio da execução direta Governo;
- b) Análise do custo benefício (Value for Money);

- c) Construção de um fator de comparação privado que permita a comparação com o setor público;
- d) Descrição e análise de fatores qualitativos que não tenham sido valorados na elaboração dos comparadores;
- e) Comparação das alternativas de modelagem jurídico-institucional, indicando justificadamente aquela que apresenta o melhor custo/benefício social e econômico.

6.2.6 Elaboração de fórmulas paramétricas para cálculo da contraprestação pública, considerando:

- a) A forma com que os indicadores de desempenho interferirão na remuneração;
- b) O prazo de duração do contrato;
- c) O regime tributário aplicável aos investimentos e receita do contratado;
- d) A matriz de riscos;
- e) Indicação de critérios para atualização monetária do contrato, desenvolvimento de cenários com diferentes critérios de definição da remuneração do contratado, prevendo os investimentos necessários, a expansão dos serviços, as estimativas de custos, as receitas acessórias, os ganhos de eficiência, etc.

6.2.7 Estudo de impacto orçamentário-financeiro para o cumprimento das obrigações assumidas pela Terracap com a parceria, abrangendo todo o período de vigência da mesma, baseado em estimativas; estudo da capacidade do Poder Público em fazer frente às eventuais obrigações financeiras oriundas do projeto, com a respectiva identificação de fontes de receitas e disponíveis para a contraprestação e sua adequação ao valor proposto.

6.2.8 Critérios de remuneração e mecanismos de pagamento da parceria – definição dos critérios de remuneração e seus mecanismos de pagamento desenvolvidos para o projeto de parceria que deve trazer:

- a) A obtenção de melhores resultados para a Terracap;
- b) O assegurado retorno sobre o investimento;
- c) A mitigação dos riscos de demanda associados aos eventos artísticos e esportivos;
- d) O incentivo à eficiência operacional e comercial do concessionário;
- e) O aumento da competição no leilão.

6.2.9 Solução comercial: Deverá ser agregada ao estudo de viabilidade econômica uma solução comercial também viável, ou seja, aliar uma proposta financeira com uma econômica.

6.2.10 Definição do modelo de governança da parceria – Definição de como será realizada a gestão do contrato, quais os atores públicos e privados que serão envolvidos, com suas respectivas atribuições, em função das atividades de interesse público e privado e da própria destinação do equipamento, garantindo que as ações das partes do contrato sejam pautadas pelo retorno econômico e social esperado para o equipamento do Autódromo Internacional de Brasília.

6.2.11 Desenho e estruturação do modelo jurídico mais vantajoso para o projeto, claramente detalhado e justificado, contendo:

- a) Análise jurídica das competências da Terracap e do parceiro privado para a implantação do modelo;
- b) Mapeamento das opções que a Terracap possui para viabilizar o arranjo jurídico necessário para a implementação do projeto;
- c) Indicação das ferramentas jurídicas necessárias ao arranjo indicado, tais como contratos, convênios de cooperação, contrato de programa, etc.;
- d) Análise dos fatores jurídicos, técnicos e procedimentais da Terracap que condicionam a publicação de editais de licitação.

6.2.12 Elaboração de minutas de instrumentos licitatórios e demais documentos necessários à implementação do projeto, incluindo:

- a) Minuta de leis, decretos, contratos, editais, termos de referência e seus anexos;
- b) Pareceres jurídicos que expressem a credibilidade do modelo;
- c) Definição das garantias a serem exigidas na licitação;
- d) Indicação dos critérios de qualificação dos licitantes, de julgamento e de estratégias de negociação até a contratação, conforme as condições da legislação vigente;
- e) Organização das tarefas e decisões em documentos para a eventual publicação da consulta pública.
- f) Mecanismos que deverão estar contratualmente presentes para disciplinar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

6.2.13 Tais documentos deverão incluir ao menos o resultado da realização das seguintes tarefas:

- Incorporação das diretrizes consolidadas nos estudos mencionados acima nos documentos para licitação;
- Identificação dos requisitos a serem observados pelo parceiro privado;
- Definição das garantias de proposta e de execução contratual a serem exigidas na licitação e no contrato;
- Indicação dos critérios de habilitação técnica, jurídica e financeira dos licitantes,
- Indicação dos critérios de julgamento das propostas;
- Previsão dos mecanismos que deverão estar contratualmente presentes para disciplinar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;
- Definição dos índices de desempenho a serem considerados;

- Cláusulas de rescisão, indenização, penalidade, encampação e reversão dos bens;
- Regulação e fiscalização do contrato;
- Penalidades para o inadimplemento das obrigações;
- Estabelecimento de regras de pagamento vinculadas ao desempenho na execução do contrato, bem como outros aspectos jurídicos relevantes.

6.3 Relatório do Projeto de Negócio

O projeto de negócio é o documento formal onde são registrados os motivos, as oportunidades e as expectativas com relação ao negócio, a descrição da ideia ou percepção sobre a possibilidade de estabelecê-la. É o documento de planejamento capaz de mostrar toda a viabilidade e estratégias, do ponto de vista estrutural, administrativo, estratégico, mercadológico, técnico, operacional e financeiro, demonstrando assim o formato do empreendimento de uma maneira mais geral.

Deve apresentar caráter conclusivo, com o objetivo de compatibilizar os estudos realizados por meio de um apanhado geral das informações e conteúdos produzidos que comprovem a viabilidade do projeto proposto, considerando todas as particularidades e externalidades existentes no equipamento objeto desse Termo de Referência.

O projeto de negócio deverá permitir a identificação dos fatores chave para o avanço do projeto. Os proponentes deverão considerar nos estudos os seguintes aspectos:

- a) Viabilidade jurídico-institucional, considerando os aspectos legais e normativos atinentes ao modelo jurídico sugerido, à luz da legislação vigente;
- b) Demonstração das vantagens comerciais, econômicas e jurídicas frente ao modelo escolhido.

O Relatório Final do Projeto de Negócio consolida os estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e jurídico-institucional para gestão, operação e manutenção do

equipamento Autódromo Internacional de Brasília. Considerando não existir uma estrutura rígida para a composição de um Projeto de Negócio, torna-se necessário compreender que ele deverá ter o mínimo de seções que proporcionem um entendimento completo do negócio ou projeto a ser testado.

Para o projeto de negócio objeto deste escopo solicita-se uma estrutura mínima para apresentação do relatório final, a saber:

- Sumário executivo;
- Modelo do negócio;
- Planejamento estratégico do negócio;
- Análise de mercado;
- Plano de marketing;
- Plano financeiro;
- Modelo jurídico-institucional;
- Construção de cenários;
- Anexos.

A seguir, estarão descritas diretrizes sobre cada um destes tópicos a ser abordado no projeto de negócio.

6.3.1 Sumário Executivo:

É um resumo do projeto de negócio. Não se trata de uma introdução ou justificativa e, sim, de um sumário contendo seus pontos mais importantes. De acordo com Dornelas⁴,

⁴ José Dornelas. Sumário Executivo: a principal seção de um Plano de Negócios. Disponível em: <http://www.josedornelas.com.br/artigos/sumario-executivo-a-principal-secao-de-um-plano-de-negocios/> Acesso em: 23/08/2012.

o Sumário Executivo pode ser considerado a parte mais importante do plano de negócios pelos seguintes motivos:

- É normalmente a primeira parte que será lida por qualquer pessoa interessada naquele projeto de negócio;
- Deve conter uma síntese completa do projeto de negócio;
- Dependendo do seu conteúdo e clareza, o leitor pode não se interessar pelo Projeto de Negócio e não continuar a leitura.

Embora o Sumário Executivo compreenda a primeira parte do projeto, ele só deve ser elaborado após a conclusão do mesmo. Ao ser lido por interessados, ele deverá deixar clara a ideia e a viabilidade de sua implantação. Informações mais detalhadas virão nas partes seguintes do projeto.

O Sumário Executivo deverá focar nos seguintes aspectos:

- Breve descrição do modelo de negócio;
- Apresentação do conceito do negócio;
- Definição da proposta de valor.

6.3.2 Modelo de Negócio:

Segundo Rebouças⁵, o Modelo de Negócio define a natureza de atuação comercial que uma empresa irá executar, como ela irá vender seus produtos e serviços. Define o valor que uma organização oferta aos seus consumidores com o objetivo de gerar lucro e sustentabilidade à empresa.

No contexto de gestão, operação e manutenção do equipamento objeto deste documento, o Modelo tem a pretensão de definir e especificar que produtos e serviços serão oferecidos pelas unidades funcionais do Autódromo Internacional de Brasília, o que

⁵ Fernando Rebouças. Modelo de Negócio. Disponível em: http://www.infoescola.com/administracao_/modelo-de-negocio/. Acesso em: 27/08/2012.

será comercializado, e como se sustentará. Ou seja, deverá haver a definição do escopo dos serviços e produtos a serem ofertados pelo referido equipamento, apresentando seu conceito, objetivo e justificativa; a delimitação dos produtos a serem oferecidos ao mercado; a explicação sobre a forma pela qual o equipamento será administrados, trazendo o papel da Terracap no negócio, bem como de eventuais parceiros. Em suma, deverá, no mínimo, apresentar:

- Escopo do negócio (conceito, objetivo e justificativa);
- Produtos e serviços;
- Definição do público alvo;
- Formato jurídico da administração;
- Atribuições das partes no negócio.

6.3.3 Planejamento Estratégico do Negócio:

É definida a situação atual, objetivos, rumos e metas da gestão, operação e manutenção do equipamento. Deverá elencar, no mínimo, os seguintes itens:

- Missão e visão do negócio;
- Mapeamento dos stakeholders do projeto;
- Matriz de responsabilidades;
- Identificação de riscos e plano de resposta aos riscos;
- Análise da matriz SWOT (FOCA) – Strengths (Forças), Weaknesses (Fraquezas), Opportunities (Oportunidades), Threats (Ameaças);

6.3.4 Análise de Mercado:

Deve ser demonstrado que se conhece muito bem o mercado consumidor dos produtos e serviços (esportivos, culturais, lazer) e o que se pretende oferecer no equipamento. É preciso saber: como o mercado está segmentado, as características do

consumidor, análise da concorrência, a participação de mercado do empreendimento e a dos principais concorrentes, os riscos do negócio, dentre outros. A análise do mercado envolve pelo menos três dimensões: o mercado consumidor (mercado-alvo) atual e potencial, os fornecedores e os concorrentes atuais e potenciais. Esta análise da procura e da oferta pressupõe que nos resultados obtidos, devam ser apresentados dados estatísticos os quais funcionem como indicadores para a viabilidade do negócio, de acordo com a atuação do mercado.

É também importante: conhecer o cliente (público alvo); definir o âmbito geográfico de alcance do negócio; identificar os concorrentes; enunciar os pontos fracos e vantagens em relação a eles; estabelecer os fornecedores para dar resposta a todas as necessidades do negócio.

6.3.5 Plano de Marketing:

No plano de marketing deverá constar a descrição das estratégias de divulgação, comercialização e promoção dos produtos e serviços envolvidos no projeto. Estimativa da receita gerada por cada bem ou serviço pretendido, com a justificativa, em termos de estratégia de marketing, da forma como se pretende atingir tais níveis de resultado.

6.3.6 Modelo Jurídico-Institucional:

Detalhamento do modelo jurídico para o empreendimento, bem como a definição do modelo de governança da parceria, estabelecendo como será realizada a gestão do contrato, quais os atores públicos e privados que serão envolvidos, com suas respectivas atribuições.

Elaboração da Matriz de Risco associada ao empreendimento, com definição da alocação e gestão dos riscos de todos os parâmetros jurídicos necessários, inclusive o modelo de garantias e elaboração de memorando legal descrevendo os instrumentos legais e a justificativa para a escolha, bem como a apresentação de minutas de instrumentos licitatórios e demais documentos necessários à implementação do projeto.

6.3.7 Plano Financeiro:

Deve ser elaborado um aperfeiçoamento da análise financeira realizada no Estudo de Viabilidade Econômica, contando com um cenário negocial definido e premissas refinadas. Esta análise deverá ser feita tanto do ponto de vista da Terracap quanto do ponto de vista dos eventuais parceiros. No mínimo, deverá conter:

- Definição das premissas;
- Receitas;
- Despesas;
- Investimentos (incluir aquisições e contratações);
- Fluxo de caixa;
- Cálculo da taxa mínima de retorno;
- Cálculo do valor presente líquido do negócio;
- Estimativa de faturamento mensal;
- Fontes de financiamento;
- Rentabilidade do projeto (Cálculo do Valor Presente Líquido, Cálculo da Taxa Interna de Retorno).

6.3.8 Construção de Cenários:

Tendo sido definido o modelo do negócio, seu planejamento estratégico, analisado o mercado consumidor e avaliados os resultados financeiros, deverão ser simulados valores e situações diversas para o empreendimento. Deverão ser construídos cenários onde o negócio obtenha resultados pessimistas (queda nas vendas e/ou aumento dos custos) ou otimistas (crescimento do faturamento e diminuição das despesas).

A partir daí, deverão ser pensadas ações para evitar e lidar com as adversidades ou então para potencializar situações favoráveis. Deverão ser feitas quantas simulações forem necessárias e apresentadas soluções alternativas (Plano B).

6.3.9 Anexos:

Deve conter todas as informações julgadas relevantes para o melhor entendimento do Projeto de Negócio. Por isso, não há um limite de páginas ou exigências a serem seguidas. Poderão ser anexados legislação e estudos pertinentes para o trabalho, plantas dos equipamentos roteiro e resultados completos das pesquisas de mercado realizadas, material de divulgação do negócio, folders, catálogos, estatutos, contrato social da empresa, planilhas financeiras detalhadas, etc.

6 LEGISLAÇÃO PERTINENTE

O material deverá ser disponibilizado, em duas vias impressas e em meio digital nos formatos: .xls .doc .pdf .jpg e apresentar conteúdo e linguagem compatíveis com sua destinação, em língua portuguesa, devidamente digitado e formatado, contendo a relação de obras consultadas de acordo com as recomendações normativas da ABNT.

- a) Decreto Federal nº 8.428, de 02 de abril de 2015 – Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública.
- b) Lei Distrital nº 4.167, de 02 de julho de 2008 – Altera dispositivo da Lei nº 3.792, de 2 de fevereiro de 2006, e dá outras providências;
- c) Decreto Distrital nº 28.813, de 27 de fevereiro de 2008 – Dispõe sobre a inaplicabilidade do Decreto nº 17.733, de 02 de outubro de 1996;
- d) Resolução TCDF nº 189, de 02 de fevereiro de 2008 – Dispõe sobre o controle e a fiscalização de procedimentos de licitação, contratação e execução contratual de Parcerias Público-Privadas (PPPs), a serem exercidos pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal;
- e) Decreto Distrital nº 27.965, de 18 de maio de 2007 – Aprova o Novo Regimento do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas do Distrito Federal - CGP e dá outras providências;

- f) Lei Distrital nº 3.792, de 08 de fevereiro de 2006 – Institui o Programa de Parcerias Público-Privadas do Distrito Federal e dá outras providências;
- g) Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 – Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública;
- h) Lei Federal nº 9.074, de 07 de julho de 1995 – Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências;
- i) Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 – Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
- j) Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993 – Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências;
- k) Decreto Distrital nº 36.554, de 17 de junho de 2015 – Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse e sobre a Manifestação de Interesse Privado em parcerias público-privadas e em concessão comum ou permissão de serviços públicos, arrendamento de bens públicos e concessão de direito real de uso no âmbito da administração pública distrital.

7 DOCUMENTOS E ESTUDOS PERTINENTES

- a) Relatório de Vistoria do Centro Esportivo de Brasília. Gerencia de Formação de Novos Empreendimentos – GENEPE/DIPRE, junho de 2013.
- b) Diagnóstico da Área de Entorno do Centro Esportivo de Brasília – Apresentação. Gerencia de Formação de Novos Empreendimentos – GENEPE/DIPRE, outubro de 2012.

- c) Diagnóstico do Centro Esportivo de Brasília – Plano Preliminar de Trabalho. Gerencia de Formatação de Novos Empreendimentos – GENE/DIPRE, janeiro de 2012.
- d) Diagnóstico do Centro Esportivo de Brasília – Apresentação. Gerencia de Formatação de Novos Empreendimentos – GENE/DIPRE, janeiro de 2012.

8 CONCLUSÃO

Localizado no centro de Brasília onde, em um raio de aproximadamente 10 km se pode alcançar todas as estruturas administrativas e de serviços necessárias ao funcionamento pleno de sua operacionalidade e ao conforto e comodidade dos seus usuários e ainda, contíguo ao Estádio Nacional, ao Ginásio Nilson Nelson bem como ao complexo aquático Cláudio Coutinho, o Autódromo Internacional de Brasília possui portanto, uma das melhores e cômodas localizações comparado a outras arenas da mesma categoria e finalidade.

O tempo, aliado a absoluta ausência de profissionalismo quanto a sua gestão levaram os equipamentos internos do Autódromo Internacional de Brasília a depredação e obsolescência resultando na impossibilidade atual de seu funcionamento mínimo, dentro de sua finalidade específica.

Contudo, as vantagens comparativas do Autódromo Internacional de Brasília bem como os inúmeros conteúdos de seu potencial para se empreender negócios e parcerias atrativas, conforme descrito no presente relatório, com clareza de métodos e propósitos bem como segurança jurídica, reerguendo-se e devolvendo-se assim, um valioso equipamento de treinamento, esporte, cultura e lazer à população do Distrito Federal e do Brasil, são combustíveis que motivam a Gerência de Novos Empreendimentos – GENE a propor:

- 1- O encaminhamento do presente relatório a ACJUR para análise da pertinência e continuidade do Projeto Autódromo Internacional de Brasília, com o objetivo de estruturação de parceria com a iniciativa privada para a modernização, gestão, operação e manutenção do mencionado Autódromo.

- 2- Após manifestação da ACJUR, encaminhamento à Diretoria Colegiada para aprovar as diretrizes para elaboração do Edital de Procedimentos de Manifestação de Interesse – PMI aqui expressas cujo objetivo é obter os estudos de viabilidade para Autódromo Internacional de Brasília, no intuito de estruturar parceria com a Iniciativa Privada. Nesse procedimento serão solicitados estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira, jurídico-institucional e projeto de negócio conforme já descrito, visando a modernização, gestão, operação e manutenção do Autódromo Internacional de Brasília , considerando os aspectos urbanísticos, ambientais e o tombamento de Brasília.
- 3- A elaboração de Termo de Referência e Edital de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), próxima etapa de análise do projeto, e demais fases do projeto de parceria.

João Pedro Dias Lima	Jairon Alcir Santos do Nascimento	David de Almeida Moysés
Engenheiro - GENEP/DIPRE	Assessor I - DIPRE <i>Lider do Projeto</i>	Estagiário <i>Equipe do Projeto</i>
<i>Equipe do Projeto</i>		

De acordo, em 12 de maio de 2017.

João Francisco Alves Veloso

Gerente de Formatação de Novos Empreendimentos - GENEP/DIPRE

