

ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA, SOCIAL, AMBIENTAL E
JURÍDICO-LEGAL

APÊNDICE 4

RESULTADOS DAS ANÁLISES ECONÔMICAS

PARA AS ALTERNATIVAS:

“0” – CONCEIÇÃO DA FEIRA/ SALVADOR/ ALAGOINHAS, E

“1” – CANDEIAS/ SALVADOR/ ALAGOINHAS

Agosto de 2013

Quadro 1 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 1 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	770.163.464	770.163.464	19,1%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	44.029.247	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	777.758.719	777.758.719	19,3%	
$D^{combustível}$	0	320.343.809	320.343.809	7,9%	
$D^{operação}$	0	1.162.494.502	1.162.494.502	28,8%	
$D^{impostos}$	0	964.197.076	964.197.076	23,9%	
Total Geral	0	4.038.986.817	4.038.986.817	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.784.251.511	0	2.784.251.511	30,5%	
$B^{acidentes}$	7.027.082	0	7.027.082	0,1%	
$B^{ambientais}$	120.732	0	120.732	0,0%	
R^{oper}	0	6.024.297.653	6.024.297.653	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	308.102.411	308.102.411	3,4%	
Total Geral	2.791.399.326	6.332.400.064	9.123.799.389	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.846.784.180	6.332.400.064	1.485.615.884	20%	2021 (7 ANOS)

Quadro 2 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 2 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	770.163.464	770.163.464	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	44.029.247	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	735.824.592	735.824.592	18,8%	
$D^{combustível}$	0	312.089.115	312.089.115	8,0%	
$D^{operação}$	0	1.132.617.872	1.132.617.872	28,9%	
$D^{impostos}$	0	929.299.419	929.299.419	23,7%	
Total Geral	0	3.924.023.709	3.924.023.709	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.682.643.564	0	2.682.643.564	30,5%	
$B^{acidentes}$	6.772.125	0	6.772.125	0,1%	
$B^{ambientais}$	116.189	0	116.189	0,0%	
R^{oper}	0	5.806.187.299	5.806.187.299	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	297.196.893	297.196.893	3,4%	
Total Geral	2.689.531.878	6.103.384.192	8.792.916.070	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.708.828.451	6.103.384.192	1.394.555.741	19%	2021 (7 ANOS)

Quadro 3 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 3 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}		0	770.163.464	770.163.464	20,6%
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$		0	44.029.247	44.029.247	1,2%
$I^{rodante}$		0	702.461.187	702.461.187	18,7%
$D^{combustível}$		0	291.420.791	291.420.791	7,8%
$D^{operação}$		0	1.055.011.540	1.055.011.540	28,2%
$D^{impostos}$		0	884.279.876	884.279.876	23,6%
Total Geral		0	3.747.366.105	3.747.366.105	100,0%

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.551.872.073	0	2.551.872.073	30,5%	
$B^{acidentes}$	6.443.425	0	6.443.425	0,1%	
$B^{ambientais}$	110.393	0	110.393	0,0%	
R^{oper}	0	5.524.815.154	5.524.815.154	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	282.095.157	282.095.157	3,4%	
Total Geral	2.558.425.891	5.806.910.311	8.365.336.202	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.496.839.326	5.806.910.311	1.310.070.984	19%	2021 (7 ANOS)

Quadro 4 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 4 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	770.163.464	770.163.464	18,2%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	44.029.247	44.029.247	1,0%	
$I^{rodante}$	0	777.758.719	777.758.719	18,4%	
$D^{combustível}$	0	320.343.809	320.343.809	7,6%	
$D^{operação}$	0	1.162.494.502	1.162.494.502	27,5%	
$D^{impostos}$	0	1.156.974.601	1.156.974.601	27,3%	
Total Geral	0	4.231.764.342	4.231.764.342	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.579.391.980	0	1.579.391.980	17,2%	
$B^{acidentes}$	7.027.082	0	7.027.082	0,1%	
$B^{ambientais}$	120.732	0	120.732	0,0%	
R^{oper}	0	7.229.157.184	7.229.157.184	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	368.345.387	368.345.387	4,0%	
Total Geral	1.586.539.795	7.597.502.571	9.184.042.366	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
5.078.117.210	7.597.502.571	2.519.385.361	24%	2020 (6 ANOS)

Quadro 5 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 5 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	770.163.464	770.163.464	18,7%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	44.029.247	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	735.824.592	735.824.592	17,9%	
$D^{combustível}$	0	312.089.115	312.089.115	7,6%	
$D^{operação}$	0	1.132.617.872	1.132.617.872	27,6%	
$D^{impostos}$	0	1.115.097.413	1.115.097.413	27,1%	
Total Geral	0	4.109.821.703	4.109.821.703	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.521.406.104	0	1.521.406.104	17,2%	
$B^{acidentes}$	6.772.125	0	6.772.125	0,1%	
$B^{ambientais}$	116.189	0	116.189	0,0%	
R^{oper}	0	6.967.424.759	6.967.424.759	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	355.258.766	355.258.766	4,0%	
Total Geral	1.528.294.418	7.322.683.525	8.850.977.943	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.931.786.043	7.322.683.525	2.390.897.482	24%	2020 (6 ANOS)

Quadro 6 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 6 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	770.163.464	770.163.464	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	44.029.247	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	702.461.187	702.461.187	17,9%	
$D^{combustível}$	0	291.420.791	291.420.791	7,4%	
$D^{operação}$	0	1.055.011.540	1.055.011.540	26,9%	
$D^{impostos}$	0	1.061.073.961	1.061.073.961	27,0%	
Total Geral	0	3.924.160.190	3.924.160.190	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.446.909.042	0	1.446.909.042	17,2%	
$B^{acidentes}$	6.443.425	0	6.443.425	0,1%	
$B^{ambientais}$	110.393	0	110.393	0,0%	
R^{oper}	0	6.629.778.185	6.629.778.185	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	337.343.308	337.343.308	4,0%	
Total Geral	1.453.462.860	6.967.121.493	8.420.584.353	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.708.992.228	6.967.121.493	2.258.129.265	23%	2020 (6 ANOS)

Quadro 7 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 7 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	770.163.464	770.163.464	19,1%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	44.029.247	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	777.758.719	777.758.719	19,3%	
$D^{combustível}$	0	320.343.809	320.343.809	7,9%	
$D^{operação}$	0	1.162.494.502	1.162.494.502	28,8%	
$D^{impostos}$	0	964.197.076	964.197.076	23,9%	
Total Geral	0	4.038.986.817	4.038.986.817	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.784.251.511	0	2.784.251.511	30,5%	
$B^{acidentes}$	7.027.082	0	7.027.082	0,1%	
$B^{ambientais}$	120.732	0	120.732	0,0%	
R^{oper}	0	6.024.297.653	6.024.297.653	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	308.102.411	308.102.411	3,4%	
Total Geral	2.791.399.326	6.332.400.064	9.123.799.389	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
5.452.632.203	6.332.400.064	879.767.861	16%	2022 (8 ANOS)

Quadro 8 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 8 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}		0	770.163.464	770.163.464	19,6%
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$		0	44.029.247	44.029.247	1,1%
$I^{rodante}$		0	735.824.592	735.824.592	18,8%
$D^{combustível}$		0	312.089.115	312.089.115	8,0%
$D^{operação}$		0	1.132.617.872	1.132.617.872	28,9%
$D^{impostos}$		0	929.299.419	929.299.419	23,7%
Total Geral		0	3.924.023.709	3.924.023.709	100,0%

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.682.643.564	0	2.682.643.564	30,5%	
$B^{acidentes}$	6.772.125	0	6.772.125	0,1%	
$B^{ambientais}$	116.189	0	116.189	0,0%	
R^{oper}	0	5.806.187.299	5.806.187.299	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	297.196.893	297.196.893	3,4%	
Total Geral	2.689.531.878	6.103.384.192	8.792.916.070	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
5.297.432.007	6.103.384.192	805.952.185	16%	2022 (8 ANOS)

Quadro 9 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 9 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	770.163.464	770.163.464	20,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	44.029.247	44.029.247	1,2%	
$I^{rodante}$	0	702.461.187	702.461.187	18,7%	
$D^{combustível}$	0	291.420.791	291.420.791	7,8%	
$D^{operação}$	0	1.055.011.540	1.055.011.540	28,2%	
$D^{impostos}$	0	884.279.876	884.279.876	23,6%	
Total Geral	0	3.747.366.105	3.747.366.105	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.551.872.073	0	2.551.872.073	30,5%	
$B^{acidentes}$	6.443.425	0	6.443.425	0,1%	
$B^{ambientais}$	110.393	0	110.393	0,0%	
R^{oper}	0	5.524.815.154	5.524.815.154	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	282.095.157	282.095.157	3,4%	
Total Geral	2.558.425.891	5.806.910.311	8.365.336.202	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
5.058.944.242	5.806.910.311	747.966.068	15%	2022 (8 ANOS)

Quadro 10 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 10 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	770.163.464	770.163.464	18,2%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	44.029.247	44.029.247	1,0%	
$I^{rodante}$	0	777.758.719	777.758.719	18,4%	
$D^{combustível}$	0	320.343.809	320.343.809	7,6%	
$D^{operação}$	0	1.162.494.502	1.162.494.502	27,5%	
$D^{impostos}$	0	1.156.974.601	1.156.974.601	27,3%	
Total Geral	0	4.231.764.342	4.231.764.342	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.579.391.980	0	1.579.391.980	17,2%	
$B^{acidentes}$	7.027.082	0	7.027.082	0,1%	
$B^{ambientais}$	120.732	0	120.732	0,0%	
R^{oper}	0	7.229.157.184	7.229.157.184	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	368.345.387	368.345.387	4,0%	
Total Geral	1.586.539.795	7.597.502.571	9.184.042.366	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
5.712.881.861	7.597.502.571	1.884.620.710	21%	2021 (7 ANOS)

Quadro 11 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 11 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	770.163.464	770.163.464	18,7%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	44.029.247	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	735.824.592	735.824.592	17,9%	
$D^{combustível}$	0	312.089.115	312.089.115	7,6%	
$D^{operação}$	0	1.132.617.872	1.132.617.872	27,6%	
$D^{impostos}$	0	1.115.097.413	1.115.097.413	27,1%	
Total Geral	0	4.109.821.703	4.109.821.703	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.521.406.104	0	1.521.406.104	17,2%	
$B^{acidentes}$	6.772.125	0	6.772.125	0,1%	
$B^{ambientais}$	116.189	0	116.189	0,0%	
R^{oper}	0	6.967.424.759	6.967.424.759	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	355.258.766	355.258.766	4,0%	
Total Geral	1.528.294.418	7.322.683.525	8.850.977.943	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
5.548.259.299	7.322.683.525	1.774.424.226	20%	2021 (7 ANOS)

Quadro 12 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 12 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	770.163.464	770.163.464	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	44.029.247	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	702.461.187	702.461.187	17,9%	
$D^{combustível}$	0	291.420.791	291.420.791	7,4%	
$D^{operação}$	0	1.055.011.540	1.055.011.540	26,9%	
$D^{impostos}$	0	1.061.073.961	1.061.073.961	27,0%	
Total Geral	0	3.924.160.190	3.924.160.190	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.446.909.042	0	1.446.909.042	17,2%	
$B^{acidentes}$	6.443.425	0	6.443.425	0,1%	
$B^{ambientais}$	110.393	0	110.393	0,0%	
R^{oper}	0	6.629.778.185	6.629.778.185	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	337.343.308	337.343.308	4,0%	
Total Geral	1.453.462.860	6.967.121.493	8.420.584.353	100,0%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
5.297.616.257	6.967.121.493	1.669.505.236	19%	2021 (7 ANOS)

Quadro 13 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 1 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	19,1%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	777.758.719	777.758.719	19,3%	
$D^{combustível}$	0	320.343.809	320.343.809	7,9%	
$D^{operação}$	0	1.162.494.502	1.162.494.502	28,8%	
$D^{impostos}$	0	964.197.076	964.197.076	23,9%	
Total Geral	814.192.711	3.224.794.106	4.038.986.817	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.784.251.511	0	2.784.251.511	30,5%	
$B^{acidentes}$	7.027.082	0	7.027.082	0,1%	
$B^{ambientais}$	120.732	0	120.732	0,0%	
R^{oper}	0	6.024.297.653	6.024.297.653	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	308.102.411	308.102.411	3,4%	
Total Geral	2.791.399.326	6.332.400.064	9.123.799.389	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.869.752.927	6.332.400.064	2.462.647.137	37%	2018 (4 ANOS)

Quadro 14 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 2 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	735.824.592	735.824.592	18,8%	
$D^{combustível}$	0	312.089.115	312.089.115	8,0%	
$D^{operação}$	0	1.132.617.872	1.132.617.872	28,9%	
$D^{impostos}$	0	929.299.419	929.299.419	23,7%	
Total Geral	814.192.711	3.109.830.998	3.924.023.709	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.682.643.564	0	2.682.643.564	30,5%	
$B^{acidentes}$	6.772.125	0	6.772.125	0,1%	
$B^{ambientais}$	116.189	0	116.189	0,0%	
R^{oper}	0	5.806.187.299	5.806.187.299	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	297.196.893	297.196.893	3,4%	
Total Geral	2.689.531.878	6.103.384.192	8.792.916.070	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.731.797.198	6.103.384.192	2.371.586.994	36%	2018 (4 ANOS)

Quadro 15 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 3 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	20,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,2%	
$I^{rodante}$	0	702.461.187	702.461.187	18,7%	
$D^{combustível}$	0	291.420.791	291.420.791	7,8%	
$D^{operação}$	0	1.055.011.540	1.055.011.540	28,2%	
$D^{impostos}$	0	884.279.876	884.279.876	23,6%	
Total Geral	814.192.711	2.933.173.394	3.747.366.105	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.551.872.073	0	2.551.872.073	30,5%	
$B^{acidentes}$	6.443.425	0	6.443.425	0,1%	
$B^{ambientais}$	110.393	0	110.393	0,0%	
R^{oper}	0	5.524.815.154	5.524.815.154	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	282.095.157	282.095.157	3,4%	
Total Geral	2.558.425.891	5.806.910.311	8.365.336.202	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.519.808.073	5.806.910.311	2.287.102.237	36%	2018 (4 ANOS)

Quadro 16 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 4 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	18,2%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,0%	
$I^{rodante}$	0	777.758.719	777.758.719	18,4%	
$D^{combustível}$	0	320.343.809	320.343.809	7,6%	
$D^{operação}$	0	1.162.494.502	1.162.494.502	27,5%	
$D^{impostos}$	0	1.156.974.601	1.156.974.601	27,3%	
Total Geral	814.192.711	3.417.571.631	4.231.764.342	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.579.391.980	0	1.579.391.980	17,2%	
$B^{acidentes}$	7.027.082	0	7.027.082	0,1%	
$B^{ambientais}$	120.732	0	120.732	0,0%	
R^{oper}	0	7.229.157.184	7.229.157.184	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	368.345.387	368.345.387	4,0%	
Total Geral	1.586.539.795	7.597.502.571	9.184.042.366	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.101.085.957	7.597.502.571	3.496.416.614	43%	2018 (4 ANOS)

Quadro 17 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 5 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	18,7%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	735.824.592	735.824.592	17,9%	
$D^{combustível}$	0	312.089.115	312.089.115	7,6%	
$D^{operação}$	0	1.132.617.872	1.132.617.872	27,6%	
$D^{impostos}$	0	1.115.097.413	1.115.097.413	27,1%	
Total Geral	814.192.711	3.295.628.992	4.109.821.703	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.521.406.104	0	1.521.406.104	17,2%	
$B^{acidentes}$	6.772.125	0	6.772.125	0,1%	
$B^{ambientais}$	116.189	0	116.189	0,0%	
R^{oper}	0	6.967.424.759	6.967.424.759	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	355.258.766	355.258.766	4,0%	
Total Geral	1.528.294.418	7.322.683.525	8.850.977.943	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.954.754.790	7.322.683.525	3.367.928.735	43%	2018 (4 ANOS)

Quadro 18 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 6 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	702.461.187	702.461.187	17,9%	
$D^{combustível}$	0	291.420.791	291.420.791	7,4%	
$D^{operação}$	0	1.055.011.540	1.055.011.540	26,9%	
$D^{impostos}$	0	1.061.073.961	1.061.073.961	27,0%	
Total Geral	814.192.711	3.109.967.479	3.924.160.190	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.446.909.042	0	1.446.909.042	17,2%	
$B^{acidentes}$	6.443.425	0	6.443.425	0,1%	
$B^{ambientais}$	110.393	0	110.393	0,0%	
R^{oper}	0	6.629.778.185	6.629.778.185	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	337.343.308	337.343.308	4,0%	
Total Geral	1.453.462.860	6.967.121.493	8.420.584.353	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.731.960.975	6.967.121.493	3.235.160.518	42%	2018 (4 ANOS)

Quadro 19 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 7 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	19,1%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	777.758.719	777.758.719	19,3%	
$D^{combustível}$	0	320.343.809	320.343.809	7,9%	
$D^{operação}$	0	1.162.494.502	1.162.494.502	28,8%	
$D^{impostos}$	0	964.197.076	964.197.076	23,9%	
Total Geral	814.192.711	3.224.794.106	4.038.986.817	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.784.251.511	0	2.784.251.511	30,5%	
$B^{acidentes}$	7.027.082	0	7.027.082	0,1%	
$B^{ambientais}$	120.732	0	120.732	0,0%	
R^{oper}	0	6.024.297.653	6.024.297.653	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	308.102.411	308.102.411	3,4%	
Total Geral	2.784.251.511	0	2.784.251.511	30,5%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.353.472.043	6.332.400.064	1.978.928.021	31%	2019 (5 ANOS)

Quadro 20 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 8 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	735.824.592	735.824.592	18,8%	
$D^{combustível}$	0	312.089.115	312.089.115	8,0%	
$D^{operação}$	0	1.132.617.872	1.132.617.872	28,9%	
$D^{impostos}$	0	929.299.419	929.299.419	23,7%	
Total Geral	814.192.711	3.109.830.998	3.924.023.709	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.682.643.564	0	2.682.643.564	30,5%	
$B^{acidentes}$	6.772.125	0	6.772.125	0,1%	
$B^{ambientais}$	116.189	0	116.189	0,0%	
R^{oper}	0	5.806.187.299	5.806.187.299	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	297.196.893	297.196.893	3,4%	
Total Geral	2.689.531.878	6.103.384.192	8.792.916.070	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.198.271.848	6.103.384.192	1.905.112.344	31%	2019 (5 ANOS)

Quadro 21 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 9 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	20,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,2%	
$I^{rodante}$	0	702.461.187	702.461.187	18,7%	
$D^{combustível}$	0	291.420.791	291.420.791	7,8%	
$D^{operação}$	0	1.055.011.540	1.055.011.540	28,2%	
$D^{impostos}$	0	884.279.876	884.279.876	23,6%	
Total Geral	814.192.711	2.933.173.394	3.747.366.105	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	2.551.872.073	0	2.551.872.073	30,5%	
$B^{acidentes}$	6.443.425	0	6.443.425	0,1%	
$B^{ambientais}$	110.393	0	110.393	0,0%	
R^{oper}	0	5.524.815.154	5.524.815.154	66,0%	
$R^{extra oper}$	0	282.095.157	282.095.157	3,4%	
Total Geral	2.558.425.891	5.806.910.311	8.365.336.202	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.959.784.082	5.806.910.311	1.847.126.228	30%	2019 (5 ANOS)

Quadro 22 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 10 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	18,2%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,0%	
$I^{rodante}$	0	777.758.719	777.758.719	18,4%	
$D^{combustível}$	0	320.343.809	320.343.809	7,6%	
$D^{operação}$	0	1.162.494.502	1.162.494.502	27,5%	
$D^{impostos}$	0	1.156.974.601	1.156.974.601	27,3%	
Total Geral	814.192.711	3.417.571.631	4.231.764.342	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.579.391.980	0	1.579.391.980	17,2%	
$B^{acidentes}$	7.027.082	0	7.027.082	0,1%	
$B^{ambientais}$	120.732	0	120.732	0,0%	
R^{oper}	0	7.229.157.184	7.229.157.184	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	368.345.387	368.345.387	4,0%	
Total Geral	1.586.539.795	7.597.502.571	9.184.042.366	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.613.721.701	7.597.502.571	2.983.780.869	38%	2018 (4 ANOS)

Quadro 23 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 11 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	18,7%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	735.824.592	735.824.592	17,9%	
$D^{combustível}$	0	312.089.115	312.089.115	7,6%	
$D^{operação}$	0	1.132.617.872	1.132.617.872	27,6%	
$D^{impostos}$	0	1.115.097.413	1.115.097.413	27,1%	
Total Geral	814.192.711	3.295.628.992	4.109.821.703	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.521.406.104	0	1.521.406.104	17,2%	
$B^{acidentes}$	6.772.125	0	6.772.125	0,1%	
$B^{ambientais}$	116.189	0	116.189	0,0%	
R^{oper}	0	6.967.424.759	6.967.424.759	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	355.258.766	355.258.766	4,0%	
Total Geral	1.528.294.418	7.322.683.525	8.850.977.943	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.449.099.139	7.322.683.525	2.873.584.386	38%	2018 (4 ANOS)

Quadro 24 – Resultados das análises – Alternativa “0” – Cenário 12 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 0 (Conceição da Feira/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	770.163.464	0	770.163.464	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	44.029.247	0	44.029.247	1,1%	
$I^{rodante}$	0	702.461.187	702.461.187	17,9%	
$D^{combustível}$	0	291.420.791	291.420.791	7,4%	
$D^{operação}$	0	1.055.011.540	1.055.011.540	26,9%	
$D^{impostos}$	0	1.061.073.961	1.061.073.961	27,0%	
Total Geral	814.192.711	3.109.967.479	3.924.160.190	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	1.446.909.042	0	1.446.909.042	17,2%	
$B^{acidentes}$	6.443.425	0	6.443.425	0,1%	
$B^{ambientais}$	110.393	0	110.393	0,0%	
R^{oper}	0	6.629.778.185	6.629.778.185	78,7%	
$R^{extra oper}$	0	337.343.308	337.343.308	4,0%	
Total Geral	1.453.462.860	6.967.121.493	8.420.584.353	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.198.456.097	6.967.121.493	2.768.665.396	37%	2018 (4 ANOS)

Quadro 25 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 1 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	563.174.841	563.174.841	18,9%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	39.838.003	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	577.365.628	577.365.628	19,4%	
$D^{combustível}$	0	213.365.123	213.365.123	7,2%	
$D^{operação}$	0	740.526.445	740.526.445	24,9%	
$D^{impostos}$	0	839.236.816	839.236.816	28,2%	
Total Geral	0	2.973.506.857	2.973.506.857	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	706.961.218	0	706.961.218	11,4%	
$B^{acidentes}$	4.901.897	0	4.901.897	0,1%	
$B^{ambientais}$	76.951	0	76.951	0,0%	
R^{oper}	0	5.243.296.031	5.243.296.031	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	267.215.655	267.215.655	4,3%	
Total Geral	706.961.218	0	706.961.218	11,4%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.568.208.228	5.510.511.686	1.942.303.458	25%	2020 (6 ANOS)

Quadro 26 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 2 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	563.174.841	563.174.841	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	39.838.003	39.838.003	1,4%	
$I^{rodante}$	0	537.464.183	537.464.183	18,7%	
$D^{combustível}$	0	207.788.650	207.788.650	7,2%	
$D^{operação}$	0	721.213.820	721.213.820	25,1%	
$D^{impostos}$	0	808.863.359	808.863.359	28,1%	
Total Geral	0	2.878.342.857	2.878.342.857	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	680.857.058	0	680.857.058	11,4%	
$B^{acidentes}$	4.724.275	0	4.724.275	0,1%	
$B^{ambientais}$	74.251	0	74.251	0,0%	
R^{oper}	0	5.053.461.926	5.053.461.926	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	257.723.950	257.723.950	4,3%	
Total Geral	685.655.584	5.311.185.876	5.996.841.460	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.454.011.428	5.311.185.876	1.857.174.448	24%	2020 (6 ANOS)

Quadro 27 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 3 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}		0	563.174.841	563.174.841	20,4%
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$		0	39.838.003	39.838.003	1,4%
$I^{rodante}$		0	514.941.756	514.941.756	18,7%
$D^{combustível}$		0	194.431.983	194.431.983	7,1%
$D^{operação}$		0	672.447.680	672.447.680	24,4%
$D^{impostos}$		0	769.680.237	769.680.237	27,9%
Total Geral		0	2.754.514.500	2.754.514.500	100,0%

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	647.375.953	0	647.375.953	647.375.953	11,3%
$B^{acidentes}$	4.495.191	0	4.495.191	4.495.191	0,1%
$B^{ambientais}$	70.735	0	70.735	70.735	0,0%
R^{oper}	0	4.808.567.411	4.808.567.411	4.808.567.411	84,3%
$R^{extra oper}$	0	244.790.472	244.790.472	244.790.472	4,3%
Total Geral	651.941.879	5.053.357.883	5.705.299.762	5.705.299.762	100%

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.305.417.399	5.053.357.883	1.747.940.483	23%	2020 (6 ANOS)

Quadro 28 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 4 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	563.174.841	563.174.841	17,9%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	39.838.003	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	577.365.628	577.365.628	18,4%	
$D^{combustível}$	0	213.365.123	213.365.123	6,8%	
$D^{operação}$	0	740.526.445	740.526.445	23,6%	
$D^{impostos}$	0	1.007.022.289	1.007.022.289	32,1%	
Total Geral	0	3.141.292.330	3.141.292.330	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	0*	0	0	0,0%	
$B^{acidentes}$	4.901.897	0	4.901.897	0,1%	
$B^{ambientais}$	76.951	0	76.951	0,0%	
R^{oper}	0	6.291.955.237	6.291.955.237	95,1%	
$R^{extra oper}$	0	319.648.616	319.648.616	4,8%	
Total Geral	4.978.848	6.611.603.853	6.616.582.701	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.769.550.796	6.611.603.853	2.842.053.057	29%	2019 (5 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários dispõem de maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 29 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 5 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}		0	563.174.841	563.174.841	18,5%
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$		0	39.838.003	39.838.003	1,3%
$I^{rodante}$		0	537.464.183	537.464.183	17,7%
$D^{combustível}$		0	207.788.650	207.788.650	6,8%
$D^{operação}$		0	721.213.820	721.213.820	23,7%
$D^{impostos}$		0	970.574.141	970.574.141	31,9%
Total Geral		0	3.040.053.638	3.040.053.638	100,0%

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$		0*	0	0	0,0%
$B^{acidentes}$	4.724.275	0	4.724.275	4.724.275	0,1%
$B^{ambientais}$	74.251	0	74.251	74.251	0,0%
R^{oper}	0	6.064.154.311	6.064.154.311	6.064.154.311	95,1%
$R^{extra oper}$	0	308.258.569	308.258.569	308.258.569	4,8%
Total Geral	4.798.526	6.372.412.880	6.377.211.406	6.377.211.406	100%

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.648.064.366	6.372.412.880	2.724.348.514	29%	2019 (5 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários dispõem de maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 30 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 6 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}		0	563.174.841	563.174.841	19,4%
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$		0	39.838.003	39.838.003	1,4%
$I^{rodante}$		0	514.941.756	514.941.756	17,7%
$D^{combustível}$		0	194.431.983	194.431.983	6,7%
$D^{operação}$		0	672.447.680	672.447.680	23,1%
$D^{impostos}$		0	923.554.394	923.554.394	31,8%
Total Geral		0	2.908.388.657	2.908.388.657	100,0%

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$		0*	0	0	0,0%
$B^{acidentes}$	4.495.191	0	4.495.191	4.495.191	0,1%
$B^{ambientais}$	70.735	0	70.735	70.735	0,0%
R^{oper}	0	5.770.280.893	5.770.280.893	5.770.280.893	95,1%
$R^{extra oper}$	0	292.876.146	292.876.146	292.876.146	4,8%
Total Geral	4.565.926	6.063.157.039	6.067.722.965	6.067.722.965	100%

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.490.066.388	6.063.157.039	2.573.090.651	28%	2019 (5 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários dispõem de maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 31 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 7 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	563.174.841	563.174.841	18,9%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	39.838.003	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	577.365.628	577.365.628	19,4%	
$D^{combustível}$	0	213.365.123	213.365.123	7,2%	
$D^{operação}$	0	740.526.445	740.526.445	24,9%	
$D^{impostos}$	0	839.236.816	839.236.816	28,2%	
Total Geral	0	2.973.506.857	2.973.506.857	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	706.961.218	0	706.961.218	11,4%	
$B^{acidentes}$	4.901.897	0	4.901.897	0,1%	
$B^{ambientais}$	76.951	0	76.951	0,0%	
R^{oper}	0	5.243.296.031	5.243.296.031	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	267.215.655	267.215.655	4,3%	
Total Geral	711.940.066	5.510.511.686	6.222.451.752	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.014.234.257	5.510.511.686	1.496.277.430	21%	2021 (7 ANOS)

Quadro 32 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 8 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	563.174.841	563.174.841	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	39.838.003	39.838.003	1,4%	
$I^{rodante}$	0	537.464.183	537.464.183	18,7%	
$D^{combustível}$	0	207.788.650	207.788.650	7,2%	
$D^{operação}$	0	721.213.820	721.213.820	25,1%	
$D^{impostos}$	0	808.863.359	808.863.359	28,1%	
Total Geral	0	2.878.342.857	2.878.342.857	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	680.857.058	0	680.857.058	11,4%	
$B^{acidentes}$	4.724.275	0	4.724.275	0,1%	
$B^{ambientais}$	74.251	0	74.251	0,0%	
R^{oper}	0	5.053.461.926	5.053.461.926	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	257.723.950	257.723.950	4,3%	
Total Geral	685.655.584	5.311.185.876	5.996.841.460	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.885.762.857	5.311.185.876	1.425.423.019	21%	2021 (7 ANOS)

Quadro 33 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 9 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	563.174.841	563.174.841	20,4%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	39.838.003	39.838.003	1,4%	
$I^{rodante}$	0	514.941.756	514.941.756	18,7%	
$D^{combustível}$	0	194.431.983	194.431.983	7,1%	
$D^{operação}$	0	672.447.680	672.447.680	24,4%	
$D^{impostos}$	0	769.680.237	769.680.237	27,9%	
Total Geral	0	2.754.514.500	2.754.514.500	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	647.375.953	0	647.375.953	11,3%	
$B^{acidentes}$	4.495.191	0	4.495.191	0,1%	
$B^{ambientais}$	70.735	0	70.735	0,0%	
R^{oper}	0	4.808.567.411	4.808.567.411	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	244.790.472	244.790.472	4,3%	
Total Geral	651.941.879	5.053.357.883	5.705.299.762	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.718.594.574	5.053.357.883	1.334.763.308	20%	2021 (7 ANOS)

Quadro 34 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 10 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	563.174.841	563.174.841	17,9%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	39.838.003	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	577.365.628	577.365.628	18,4%	
$D^{combustível}$	0	213.365.123	213.365.123	6,8%	
$D^{operação}$	0	740.526.445	740.526.445	23,6%	
$D^{impostos}$	0	1.007.022.289	1.007.022.289	32,1%	
Total Geral	0	3.141.292.330	3.141.292.330	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	0*	0	0	0,0%	
$B^{acidentes}$	4.901.897	0	4.901.897	0,1%	
$B^{ambientais}$	76.951	0	76.951	0,0%	
R^{oper}	0	6.291.955.237	6.291.955.237	95,1%	
$R^{extra oper}$	0	319.648.616	319.648.616	4,8%	
Total Geral	4.978.848	6.611.603.853	6.616.582.701	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.240.744.645	6.611.603.853	2.370.859.208	26%	2020 (6 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários dispõem de maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 35 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 11 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	0	563.174.841	563.174.841	18,5%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	0	39.838.003	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	537.464.183	537.464.183	17,7%	
$D^{combustível}$	0	207.788.650	207.788.650	6,8%	
$D^{operação}$	0	721.213.820	721.213.820	23,7%	
$D^{impostos}$	0	970.574.141	970.574.141	31,9%	
Total Geral	0	3.040.053.638	3.040.053.638	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	0*	0	0	0,0%	
$B^{acidentes}$	4.724.275	0	4.724.275	0,1%	
$B^{ambientais}$	74.251	0	74.251	0,0%	
R^{oper}	0	6.064.154.311	6.064.154.311	95,1%	
$R^{extra oper}$	0	308.258.569	308.258.569	4,8%	
Total Geral	4.798.526	6.372.412.880	6.377.211.406	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
4.104.072.412	6.372.412.880	2.268.340.468	25%	2020 (6 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários despendem maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 36 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 12 – Hipótese 1

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de investimentos em infraestrutura, aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário sem participação governamental,	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}		0	563.174.841	563.174.841	19,4%
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$		0	39.838.003	39.838.003	1,4%
$I^{rodante}$		0	514.941.756	514.941.756	17,7%
$D^{combustível}$		0	194.431.983	194.431.983	6,7%
$D^{operação}$		0	672.447.680	672.447.680	23,1%
$D^{impostos}$		0	923.554.394	923.554.394	31,8%
Total Geral		0	2.908.388.657	2.908.388.657	100,0%

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$		0*	0	0	0,0%
$B^{acidentes}$	4.495.191	0	4.495.191	4.495.191	0,1%
$B^{ambientais}$	70.735	0	70.735	70.735	0,0%
R^{oper}	0	5.770.280.893	5.770.280.893	5.770.280.893	95,1%
$R^{extra oper}$	0	292.876.146	292.876.146	292.876.146	4,8%
Total Geral	4.565.926	6.063.157.039	6.067.722.965	6.067.722.965	100%

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.926.324.687	6.063.157.039	2.136.832.352	24%	2020 (6 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários dispõem de maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 37 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 1 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	18,9%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	577.365.628	577.365.628	19,4%	
$D^{combustível}$	0	213.365.123	213.365.123	7,2%	
$D^{operação}$	0	740.526.445	740.526.445	24,9%	
$D^{impostos}$	0	839.236.816	839.236.816	28,2%	
Total Geral	603.012.844	2.370.494.013	2.973.506.857	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	706.961.218	0	706.961.218	11,4%	
$B^{acidentes}$	4.901.897	0	4.901.897	0,1%	
$B^{ambientais}$	76.951	0	76.951	0,0%	
R^{oper}	0	5.243.296.031	5.243.296.031	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	267.215.655	267.215.655	4,3%	
Total Geral	711.940.066	5.510.511.686	6.222.451.752	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
2.844.592.815	5.510.511.686	2.665.918.871	44%	2018 (4 ANOS)

Quadro 38 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 2 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,4%	
$I^{rodante}$	0	537.464.183	537.464.183	18,7%	
$D^{combustível}$	0	207.788.650	207.788.650	7,2%	
$D^{operação}$	0	721.213.820	721.213.820	25,1%	
$D^{impostos}$	0	808.863.359	808.863.359	28,1%	
Total Geral	603.012.844	2.275.330.013	2.878.342.857	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	680.857.058	0	680.857.058	11,4%	
$B^{acidentes}$	4.724.275	0	4.724.275	0,1%	
$B^{ambientais}$	74.251	0	74.251	0,0%	
R^{oper}	0	5.053.461.926	5.053.461.926	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	257.723.950	257.723.950	4,3%	
Total Geral	685.655.584	5.311.185.876	5.996.841.460	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
2.730.396.015	5.311.185.876	2.580.789.861	44%	2018 (4 ANOS)

Quadro 39 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 3 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	20,4%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,4%	
$I^{rodante}$	0	514.941.756	514.941.756	18,7%	
$D^{combustível}$	0	194.431.983	194.431.983	7,1%	
$D^{operação}$	0	672.447.680	672.447.680	24,4%	
$D^{impostos}$	0	769.680.237	769.680.237	27,9%	
Total Geral	603.012.844	2.151.501.655	2.754.514.500	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	647.375.953	0	647.375.953	11,3%	
$B^{acidentes}$	4.495.191	0	4.495.191	0,1%	
$B^{ambientais}$	70.735	0	70.735	0,0%	
R^{oper}	0	4.808.567.411	4.808.567.411	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	244.790.472	244.790.472	4,3%	
Total Geral	651.941.879	5.053.357.883	5.705.299.762	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
2.581.801.986	5.053.357.883	2.471.555.896	43%	2018 (4 ANOS)

Quadro 40 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 4 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	17,9%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	577.365.628	577.365.628	18,4%	
$D^{combustível}$	0	213.365.123	213.365.123	6,8%	
$D^{operação}$	0	740.526.445	740.526.445	23,6%	
$D^{impostos}$	0	1.007.022.289	1.007.022.289	32,1%	
Total Geral	603.012.844	2.538.279.486	3.141.292.330	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	0*	0	0	0,0%	
$B^{acidentes}$	4.901.897	0	4.901.897	0,1%	
$B^{ambientais}$	76.951	0	76.951	0,0%	
R^{oper}	0	6.291.955.237	6.291.955.237	95,1%	
$R^{extra oper}$	0	319.648.616	319.648.616	4,8%	
Total Geral	4.978.848	6.611.603.853	6.616.582.701	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.045.935.383	6.611.603.853	3.565.668.470	51%	2018 (4 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários dispõem maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 41 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 5 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	18,5%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	537.464.183	537.464.183	17,7%	
$D^{combustível.}$	0	207.788.650	207.788.650	6,8%	
$D^{operação}$	0	721.213.820	721.213.820	23,7%	
$D^{impostos}$	0	970.574.141	970.574.141	31,9%	
Total Geral	603.012.844	2.437.040.794	3.040.053.638	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	0*	0	0	0,0%	
$B^{acidentes}$	4.724.275	0	4.724.275	0,1%	
$B^{ambientais}$	74.251	0	74.251	0,0%	
R^{oper}	0	6.064.154.311	6.064.154.311	95,1%	
$R^{extra oper}$	0	308.258.569	308.258.569	4,8%	
Total Geral	4.798.526	6.372.412.880	6.377.211.406	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
2.924.448.953	6.372.412.880	3.447.963.927	51%	2018 (4 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários despendem maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 42 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 6 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via. impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	10%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	19,4%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,4%	
$I^{rodante}$	0	514.941.756	514.941.756	17,7%	
$D^{combustível.}$	0	194.431.983	194.431.983	6,7%	
$D^{operação}$	0	672.447.680	672.447.680	23,1%	
$D^{impostos}$	0	923.554.394	923.554.394	31,8%	
Total Geral	603.012.844	2.305.375.813	2.908.388.657	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	0*	0	0	0,0%	
$B^{acidentes}$	4.495.191	0	4.495.191	0,1%	
$B^{ambientais}$	70.735	0	70.735	0,0%	
R^{oper}	0	5.770.280.893	5.770.280.893	95,1%	
$R^{extra oper}$	0	292.876.146	292.876.146	4,8%	
Total Geral	4.565.926	6.063.157.039	6.067.722.965	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
2.766.450.975	6.063.157.039	3.296.706.064	50%	2018 (4 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários dispõem de maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 43 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 7 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	18,9%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	577.365.628	577.365.628	19,4%	
$D^{combustível}$	0	213.365.123	213.365.123	7,2%	
$D^{operação}$	0	740.526.445	740.526.445	24,9%	
$D^{impostos}$	0	839.236.816	839.236.816	28,2%	
Total Geral	603.012.844	2.370.494.013	2.973.506.857	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	706.961.218	0	706.961.218	11,4%	
$B^{acidentes}$	4.901.897	0	4.901.897	0,1%	
$B^{ambientais}$	76.951	0	76.951	0,0%	
R^{oper}	0	5.243.296.031	5.243.296.031	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	267.215.655	267.215.655	4,3%	
Total Geral	711.940.066	5.510.511.686	6.222.451.752	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.200.166.917	5.510.511.686	2.310.344.769	39%	2018 (4 ANOS)

Quadro 44 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 8 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	19,6%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,4%	
$I^{rodante}$	0	537.464.183	537.464.183	18,7%	
$D^{combustível}$	0	207.788.650	207.788.650	7,2%	
$D^{operação}$	0	721.213.820	721.213.820	25,1%	
$D^{impostos}$	0	808.863.359	808.863.359	28,1%	
Total Geral	603.012.844	2.275.330.013	2.878.342.857	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	680.857.058	0	680.857.058	11,4%	
$B^{acidentes}$	4.724.275	0	4.724.275	0,1%	
$B^{ambientais}$	74.251	0	74.251	0,0%	
R^{oper}	0	5.053.461.926	5.053.461.926	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	257.723.950	257.723.950	4,3%	
Total Geral	685.655.584	5.311.185.876	5.996.841.460	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.071.695.517	5.311.185.876	2.239.490.359	39%	2018 (4 ANOS)

Quadro 45 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 9 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,15
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	20,4%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,4%	
$I^{rodante}$	0	514.941.756	514.941.756	18,7%	
$D^{combustível}$	0	194.431.983	194.431.983	7,1%	
$D^{operação}$	0	672.447.680	672.447.680	24,4%	
$D^{impostos}$	0	769.680.237	769.680.237	27,9%	
Total Geral	603.012.844	2.151.501.655	2.754.514.500	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	647.375.953	0	647.375.953	11,3%	
$B^{acidentes}$	4.495.191	0	4.495.191	0,1%	
$B^{ambientais}$	70.735	0	70.735	0,0%	
R^{oper}	0	4.808.567.411	4.808.567.411	84,3%	
$R^{extra oper}$	0	244.790.472	244.790.472	4,3%	
Total Geral	651.941.879	5.053.357.883	5.705.299.762	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
2.904.527.235	5.053.357.883	2.148.830.648	38%	2018 (4 ANOS)

Quadro 46 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 10 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	100%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
28044	37277	52667	57710	57710

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	17,9%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	577.365.628	577.365.628	18,4%	
$D^{combustível}$	0	213.365.123	213.365.123	6,8%	
$D^{operação}$	0	740.526.445	740.526.445	23,6%	
$D^{impostos}$	0	1.007.022.289	1.007.022.289	32,1%	
Total Geral	603.012.844	2.538.279.486	3.141.292.330	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	0*	0	0	0,0%	
$B^{acidentes}$	4.901.897	0	4.901.897	0,1%	
$B^{ambientais}$	76.951	0	76.951	0,0%	
R^{oper}	0	6.291.955.237	6.291.955.237	95,1%	
$R^{extra oper}$	0	319.648.616	319.648.616	4,8%	
Total Geral	4.978.848	6.611.603.853	6.616.582.701	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.426.677.305	6.611.603.853	3.184.926.547	45%	2018 (4 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários dispõem maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 47 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 11 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via. impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	85%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
23837	35968	50818	55684	55684

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	18,5%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,3%	
$I^{rodante}$	0	537.464.183	537.464.183	17,7%	
$D^{combustível.}$	0	207.788.650	207.788.650	6,8%	
$D^{operação}$	0	721.213.820	721.213.820	23,7%	
$D^{impostos}$	0	970.574.141	970.574.141	31,9%	
Total Geral	603.012.844	2.437.040.794	3.040.053.638	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	0*	0	0	0,0%	
$B^{acidentes}$	4.724.275	0	4.724.275	0,1%	
$B^{ambientais}$	74.251	0	74.251	0,0%	
R^{oper}	0	6.064.154.311	6.064.154.311	95,1%	
$R^{extra oper}$	0	308.258.569	308.258.569	4,8%	
Total Geral	4.798.526	6.372.412.880	6.377.211.406	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.290.005.072	6.372.412.880	3.082.407.808	46%	2018 (4 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários dispõem de maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.

Quadro 48 – Resultados das análises – Alternativa “1” – Cenário 12 – Hipótese 2

Descrição: Alternativa 1 (Candeias/Salvador/Alagoinhas) sob hipótese de Investimentos em infraestrutura por conta do poder público e aquisição de material rodante e despesas operacionais (manutenção da via, impostos e operação dos trens) por conta do concessionário.	Demanda	70%
	Tarifa (R\$/km)	0,18
	FCP	25%

Demanda (pass/dia)				
2013 (ano base)	2017 (início da operação)	2028 (ano 15)	2038 (ano 25)	2043 (ano 30)
19631	34264	48410	53046	53046

Valor Presente Líquido – Investimentos e Despesas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
I^{via}	563.174.841	0	563.174.841	19,4%	
$I^{estações} + I^{instalações} + I^{equipamentos}$	39.838.003	0	39.838.003	1,4%	
$I^{rodante}$	0	514.941.756	514.941.756	17,7%	
$D^{combustível}$	0	194.431.983	194.431.983	6,7%	
$D^{operação}$	0	672.447.680	672.447.680	23,1%	
$D^{impostos}$	0	923.554.394	923.554.394	31,8%	
Total Geral	603.012.844	2.305.375.813	2.908.388.657	100,0%	

Valor Presente Líquido – Benefícios e Receitas					
TIPO	Público (Social)	Iniciativa Privada	Total Parcial	% Parcial	
$B^{exc.cons.}$	0*	0	0	0,0%	
$B^{acidentes}$	4.495.191	0	4.495.191	0,1%	
$B^{ambientais}$	70.735	0	70.735	0,0%	
R^{oper}	0	5.770.280.893	5.770.280.893	95,1%	
$R^{extra oper}$	0	292.876.146	292.876.146	4,8%	
Total Geral	4.565.926	6.063.157.039	6.067.722.965	100%	

Viabilidade para Iniciativa Privada				
Taxa Mínima de Atratividade (TMA)	7,5%			
VPL Total (Investimentos e Despesas)	VPL Total (Receitas)	VPL Total	TIR	Payback
3.112.257.347	6.063.157.039	2.950.899.692	44%	2018 (4 ANOS)

*O excedente do consumidor é nulo pois em termos globais os usuários dispõem de maiores recursos econômicos após a implantação do serviço devido ao preço da tarifa.