

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO-RO

CONSELHO GESTOR DO PROGRAMA DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA DE PORTO VELHO – CGP/PVH

MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE PRIVADO - MIP

MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE PRIVADO - MIP PARA APRESENTAÇÃO DE ESTUDOS TÉCNICOS DE
ENGENHARIA, MODELAGEM FINANCEIRA, ESTUDO DE MERCADO, E MODELAGEM JURÍDICA

TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO-RO



VOLUME 1

ESTUDO DE MERCADO

JULHO | 2025



ORGANIZAÇÃO SINART
SOCIEDADE NACIONAL DE
APOIO RODOVIÁRIO E TURISMO

Av. Antônio Calos Magalhães, 4.362 – Pituba
Salvador – BA. CEP: 41 800-700
Fone: (71) 3616-8357/58 – Fax: (71) 3616-8359 |
www.sinart.com.br | @organizacaosinart

APRESENTAÇÃO

Este estudo tem como objetivo realizar análises detalhadas sobre a viabilidade técnica, econômico-financeira e modelagem jurídica para apoiar a concessão da modernização, operação, manutenção e exploração comercial do Terminal Rodoviário de Porto Velho – RO.

Diante disso, e em estrita observância ao princípio da colaboração entre os entes públicos e privados na formatação de projetos de concessão, a SINART apresenta, por meio deste estudo, a versão revisada dos estudos técnicos, atualizados para a data-base de junho de 2025. O objetivo é assegurar a adequação das projeções econômico-financeiras, premissas regulatórias e parâmetros operacionais, alinhando-se às expectativas do Poder Concedente e aos requisitos do CGP/PVH para a continuidade do processo de estruturação da parceria.

O estudo será dividido em 4 (quatro) Volumes, abaixo listados:

VOLUME 1	Estudo de Mercado
VOLUME 2	Estudo de Engenharia
VOLUME 3	Avaliação Econômico-financeira
VOLUME 4	Análise Jurídica e da fundamentação legal

Este Relatório descreve e apresenta os levantamentos realizados em base secundária, relativo aos dados e informações disponibilizadas pelos diversos setores do Município de Porto Velho-RO, bem como os resultados da pesquisa de campo para identificação do perfil dos usuários do terminal e assim caracterizar a demanda atual para o cenário base e as projeções de demanda de passageiros para cenários futuros.

Fundada há mais de cinquenta anos, a SINART – Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda., sintetiza hoje o que de melhor uma empresa pode apreender em uma trajetória de sucesso, na prestação de serviços a vários Estados, com consciência de seu papel no desenvolvimento econômico e social, apurada técnica de vanguarda e espírito de parceria que prioriza as suas relações com os poderes públicos e instituições privadas.

Somos, essencialmente, prestadores de serviços na gestão de Terminais de Passageiros, de Rodoviárias, de Aeroportos, de Terminais marítimos, Estacionamentos públicos e privados.

A SINART foi uma das primeiras empresas privadas a administrar aeroportos no país, operando atualmente o Aeroporto Internacional de Porto Seguro, o quarto maior do Nordeste, em movimento, incluindo as capitais e o maior do interior do Estado da Bahia.

A SINART foi a primeira empresa na América Latina a obter a Certificação Internacional ISO 9001 para a operação de um Terminal Rodoviário (Salvador, o segundo maior do país em capacidade operacional).

A SINART opera terminais rodoviários em mais de dez estados do país, inclusive em 9 capitais (Salvador, Maceió, Cuiabá, Teresina, Belém, São Luís, Macapá, Boa Vista e Florianópolis).

Segue abaixo os Terminais Rodoviários atualmente administrados pela SINART.

- BAHIA: SALVADOR, CAMAÇARI, ALAGOINHAS E VALENÇA.
- ALAGOAS: MACEIÓ, ARAPIRACA E PALMEIRA DOS ÍNDIOS.

- CEARÁ: IGUATU.
- RIO DE JANEIRO: PETRÓPOLIS.
- MINAS GERAIS: MURIAÉ.
- GOIÁS: ANÁPOLIS
- PARÁ: BELÉM, ANANINDEUA, ALTAMIRA, BRAGANÇA, CAPANEMA, CAPITÃO POÇO, CASTANHAL, SANTA LUZIA, MAGALHÃES BARATA, MARABÁ, MARACANÃ, MOSQUEIRO, SALINÓPOLIS, SANTARÉM, SÃO MIGUEL, SANTA MARIA, TUCURUÍ, VIGIA, VISEU, PARAUAPEBAS, JACUNDÁ, CURUÇÁ, IGARAPÉ AÇU, IRITUIA E OURÉM.
- PIAUÍ: TERESINA, FLORIANO E PICOS.
- SÃO PAULO: SÃO JOSÉ DOS CAMPOS.
- SANTA CATARINA: FLORIANÓPOLIS E BLUMENAU.
- AMAPÁ: MACAPÁ.
- MATO GROSSO: CUIABÁ.
- MARANHÃO: SÃO LUÍS.
- RORAIMA: BOA VISTA

A equipe de profissionais envolvida na elaboração dos Estudos aqui apresentados conta inicialmente com os seguintes profissionais, especializada e com larga experiência em elaboração de PMIs e MIPs de Terminais Rodoviários e administração e operação de Terminais:

Coordenação Geral

Profissional	Empresa	Especialidade	Cargo
Eduardo Portugal Pedreira	SINART	Engenheiro Civil	Presidente do Conselho De Administração e da Organização SINART
Henrique Portugal Pedreira	SINART	Administrador de Empresas	Presidente
André Portugal Pedreira	SINART	Administrador de Empresas	Diretor
Selmo Oliveira	SINART	Operação de Terminal Rodoviário	Gerente Regional
Jorge Santos Paternostro Neto	SINART	Economista e Contador	Economista e Contador
Rafael Antunes	SINART	Direito	Analista Jurídico

Estudo de Modelagem Operacional, Econômico – Financeira

Profissional	Empresa	Especialidade	Cargo
Eduardo Portugal Pedreira	SINART	Engenheiro Civil	Presidente do Conselho De Administração e da Organização SINART
Henrique Portugal Pedreira	SINART	Administrador de Empresas	Presidente
André Portugal Pedreira	SINART	Administrador de Empresas	Diretor
Selmo Oliveira	SINART	Operação de Terminal Rodoviário	Gerente Regional
Jorge Santos Paternostro Neto	SINART	Economista e Contador	Analista Comercial

Estudos de Arquitetura e Engenharia

Profissional	Empresa	Especialidade	Cargo
--------------	---------	---------------	-------

Danilo Silva Farias	SINART	Arquiteto	Arquiteto Pleno
Gabriella Guimarães de Souza	SINART	Arquiteta	Arquiteta Júnior
João Maurício Paraíso	DALEP Engenharia e Construções	Coordenação de Engenharia	Superintendente
Arnaldo Bêribá	DALEP Engenharia e Construções	Apoio Técnico Engenharia	Gerente de contrato
Anete Viana	DALEP Engenharia e Construções	Orçamento	Orçamentista
Andreas Hellwig	DALEP Engenharia e Construções	Engenharia	Gerente Administrativo
Eugênio Louzada Tourinho	DALEP Engenharia e Construções	Engenharia	Coordenador de Engenharia
Lucas Santos de Oliveira	DALEP Engenharia e Construções	Engenharia	Estagiário

Modelagem Jurídica

Profissional	Empresa	Especialidade	Cargo
Rafael Carvalho Antunes	SINART	Bacharel em Direito	Analista Jurídico
Camila Tsuruta	SINART	Advogada	Consultora
Marcos Dias	Bolívar Ferreira Costa & Advogados	Advogado	Advogado

Terminal Rodoviário de Porto Velho

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO GERAL.....	9
PARTE 1 – AVALIAÇÃO DA DEMANDA DE PASSAGEIROS.....	12
1. INTRODUÇÃO.....	12
3. TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO.....	13
4. O MUNICÍPIO DE PORTO VELHO	18
5. INSERÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO NA MALHA DE TRANSPORTES LOCAL	18
5.1 Segmentação do Setor.....	19
5.2 Competição entre modais.....	20
5.3 Competição entre Opções de Transporte Rodoviário	22
5.4 Competição com Transporte Aéreo	23
5.5 Outras Considerações sobre Competição.....	25
6. ANÁLISES DO HISTÓRICO DE DEMANDA	26
6.1 Passageiros Embarcados	26
6.2 Sazonalidade	29
7. Partidas e Chegadas de ônibus do Terminal.....	32
8. PROJEÇÃO DE DEMANDA	38
8.1 Variáveis que afetam a projeção por segmento	38
8.2 Cenário e Projeções de demanda	39
8.3 Conclusões sobre as projeções de demanda.....	42
PARTE 2: AVALIAÇÃO DAS RECEITAS PROJETADAS	44
1. INTRODUÇÃO.....	44
2. TIPO DE RECEITAS PREVISTAS.....	45
2.1 RECEITAS TARIFÁRIAS.....	46
2.1.1 Receitas tarifárias.....	47
2.2 RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS	47
2.2.1 Receitas de Banho e Sanitários.....	47
2.2.2 Receitas com Guarda Volumes.....	48

2.2.3 Receitas com Estacionamento.....	48
2.2.4 Receitas com Locação de Espaços Comerciais.....	50
2.2.5 Receitas com Publicidade.....	53
2.3 CONCLUSÃO DA PROJEÇÃO DE DEMANDA	54
PARTE 3: ANÁLISE DE BENCHMARKING.....	56
1. INTRODUÇÃO.....	56
2. TERMINAIS RODOVIÁRIOS OPERADOS NO PAÍS E SEUS PRINCIPAIS INDICADORES	56
2.1 Terminal Rodoviário do Tiete - SP	56
2.2 Terminal Rodoviário da Barra Funda – SP	57
2.3 Terminal Rodoviário de Jabaquara - SP.....	57
2.4 Terminal Rodoviário Novo Rio - RJ	57
2.5 Terminal Rodoviário de Belo Horizonte - MG.....	57
2.6 Terminal Rodoviário de Uberlândia - MG.....	58
2.7 Terminal Rodoviário de Campo Grande – MS	58
2.8 Terminal Rodoviário de Brasília - DF.....	58
2.9 Terminal Rodoviário de Curitiba - PR.....	58
2.10 Terminal Rodoviário de Porto Alegre - RS	58
2.11 Terminal Rodoviário de Blumenau - SC.....	59
2.12 Terminal Rodoviário de Londrina – PR	59
2.13 Terminal Rodoviário de Recife – PE.....	59
2.14 Terminal Rodoviário de Belém – PA	59
3. COMPARATIVO ENTRE RECENTES LICITAÇÕES DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS.....	60
3.1 CONCLUSÕES DA ANÁLISE COMPARATIVA	64
PARTE IV: PESQUISA DE OPINIÃO DOS USUÁRIOS E COMERCIANTES	66
1. INTRODUÇÃO.....	66
2. Pesquisa de Opinião dos Usuários do Terminal	67
2.1. Sexo do Usuário.....	67
2.2 Perfil de Renda	68
2.3 Escolaridade.....	68
2.4 Meio de transporte de locomoção para o Terminal Rodoviário.....	69
2.5 Idade dos usuários	69

2.6	Frequência de Viagens	70
2.7	Avaliação sobre os Serviços disponíveis na Rodoviária.....	70

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Imagem de cima da área do Terminal Rodoviário de Porto Velho.....	14
Figura 2:	Imagem de cima do Terminal Rodoviário de Porto Velho e seus arredores	15
Figura 3-	Perspectiva da fachada posterior do Novo Terminal Rodoviário de Porto Velho	16
Figura 4:	Mapa da localização e acesso direto ao Terminal Rodoviário de Porto Velho.....	16
Figura 5:	Foto da rua onde se localiza o Terminal Rodoviário de Porto Velho (Av. Gov. Jorge Teixeira)	17
Figura 6:	Foto da rua da área dos fundos do Terminal Rodoviário de Porto Velho (Rua Uruguai).....	17
Figura 7 -	<i>Segmentação dos serviços de transporte de passageiros, no Brasil, segundo a ANTT</i>	19
Figura 8 -	Transporte Rodoviário de Passageiros.....	22
Figura 9:	Frota Rodoviária	25

LISTA DE TABELAS

Tabela 1:	Passageiros Embarcados – 2021 a 2024 com previsão em 2025 e 2026	26
Tabela 2:	Embarques 2021 e 2024.....	27
Tabela 3:	Embarques 2021 e 2026.....	27
Tabela 4:	Embarques 2021 e 2026 – Intermunicipal e Interestadual	28
Tabela 4:	Sazonalidade de embarques totais do ano de 2022 e 2024	30
Tabela 4:	Partidas e Chegadas do Terminal Rodoviário de Porto Velho.....	32
Tabela 5 -	Quadro de Horários do Terminal Rodoviário de Porto Velho.....	34
Tabela 7-	Passageiros Embarcados	40
Tabela 9-	Demanda de Serviços.....	41
Tabela 8:	Tipos de receitas previstas.....	45
Tabela 9:	Tarifas previstas.....	46
Tabela 10:	Receitas Tarifárias.....	47
Tabela 11 -	Receitas de Serviços	49
Tabela 12:	Relação de Locatários do Terminal	50
Tabela 13 -	Quadro Resumo dos Espaços Comerciais	51
Tabela 14 -	Quadro Resumo de ABL	51
Tabela 15 -	Quadro Resumo de ABL a partir do Ano 2 de Concessão	52
Tabela 18 –	Receitas totais da Concessão	53
Tabela 16:	Comparativos entre recentes licitações de Terminais Rodoviários.....	61
Tabela 17	Comparativos de indicadores dos Terminais Rodoviários	62

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Movimentação de Passageiros Terminal Rodoviário de Porto Velho x Aeroporto Internacional de Porto Velho.....	24
Gráfico 2 - Passageiros Embarcados – 2021 a 2024 com previsão em 2025 e 2026	26
Gráfico 3 - Embarques Intermunicipais e Interestaduais	28
Gráfico 4: Partidas e Chegadas do Terminal Rodoviário	33
Gráfico 5 Demanda de utilização dos serviços	41
Gráfico 6 - Área Construída / Embarques dos Terminais	63
Gráfico 7: Sexo do Usuário.....	67
Gráfico 8: Perfil de Renda	68
Gráfico 9: Escolaridade	68
Gráfico 10: Meio de Transporte para a Rodoviária.....	69
Gráfico 11: Idade dos Usuários	69
Gráfico 12: Frequência de Viagens	70
Gráfico 13: Avaliação sobre os serviços disponíveis na rodoviária.....	70

INTRODUÇÃO GERAL

O presente Estudo de Mercado constitui um dos pilares técnicos essenciais à modelagem econômico-financeira e jurídica da concessão do Terminal Rodoviário de Porto Velho, no Estado de Rondônia. Seu propósito é avaliar, com profundidade metodológica e embasamento mercadológico, o comportamento da demanda ao longo do horizonte contratual, estimar as receitas correntes e potenciais do empreendimento, além de mapear a dinâmica de relacionamento com os usuários, operadores e lojistas que compõem o ecossistema do terminal.

Este diagnóstico visa subsidiar de forma robusta as projeções de viabilidade e sustentar a definição dos parâmetros técnicos, operacionais e financeiros da futura concessão, permitindo a adequada alocação de riscos e o dimensionamento dos investimentos necessários à operação eficiente, segura e financeiramente sustentável.

A estrutura analítica do estudo foi organizada em quatro grandes blocos de investigação, conforme descrito a seguir:

1. Avaliação da Demanda de Passageiros

Esta seção apresenta a modelagem preditiva da movimentação de passageiros, abrangendo os serviços intermunicipais e interestaduais, bem como as demais operações correlatas que influenciam a receita do terminal, como a Receitas proveniente de locações comerciais e prestação de serviços internos (banhos, sanitários, guarda-volumes, estacionamentos etc.).

A análise abrange o horizonte completo da concessão, estimado em 25 anos, e considera os seguintes vetores de influência:

- Crescimento demográfico e socioeconômico do município e do entorno regional;
- Dinâmica da mobilidade urbana e regional, com ênfase na integração intermodal, especialmente a interface com o modal aeroviário;
- Concorrência intramodal (entre operadoras rodoviárias) e intermodal (com aviação regional e transporte individual);
- Acessibilidade física e funcional do terminal, avaliando os acessos viários, a conexão com sistemas de transporte público local e a atratividade logística da sua localização no tecido urbano.

2. Avaliação de Receitas

Esta etapa concentra-se na estimativa da capacidade de geração de receitas correntes e acessórias, discriminando as fontes por natureza e tipo de exploração. São analisadas, entre outras:

- Receitas tarifárias oriundas da cobrança de tarifas de embarque e taxas operacionais junto aos operadores;
- Receitas comerciais provenientes da locação de espaços comerciais, incluindo áreas operacionais (bilheterias, guichês), áreas acessórias (alimentação, conveniência, varejo), e áreas premium (salas VIP, espaços publicitários);
- Receitas de serviços oferecidos diretamente aos usuários (banhos, sanitários, guarda-volumes e estacionamento);

A modelagem considera, ainda, premissas prudenciais de taxa de ocupação da ABL, maturação comercial, política tarifária e sazonalidade da demanda, buscando refletir a realidade do mercado local com realismo e viés conservador.

3. Análise de Benchmarking

A análise comparativa foi conduzida com base em empreendimentos de porte, função e tipologia análoga ao terminal de Porto Velho, tanto no contexto nacional quanto em mercados com características logísticas semelhantes.

O objetivo é identificar boas práticas de operação, níveis de eficiência, estruturas tarifárias, políticas comerciais, custos operacionais e indicadores de rentabilidade, a fim de validar premissas, identificar riscos e oportunidades, e auxiliar no estabelecimento de parâmetros realistas para a concessão.

A análise abrange terminais com gestão concessionada e municipal, permitindo calibrar o projeto dentro de um espectro confiável de referência mercadológica.

4. Pesquisa de Opinião com Usuários e Lojistas

Visando compreender a percepção dos públicos estratégicos do empreendimento — usuários do terminal e lojistas instalados — foi realizada uma pesquisa qualitativa e quantitativa, com abordagem presencial e estruturada.

Os resultados fornecem subsídios diretos para:

- A identificação das principais carências estruturais e operacionais do terminal atual;
- O mapeamento das expectativas quanto a investimentos prioritários;
- O levantamento de oportunidades de melhoria em serviços, infraestrutura, conforto e segurança;
- A construção de um modelo de concessão mais alinhado às reais demandas dos usuários e agentes econômicos locais.

Com essa abordagem técnica, integrada e orientada à realidade do setor de transporte rodoviário de passageiros, o Estudo de Mercado se consolida como um instrumento estratégico essencial à estruturação da concessão do Terminal Rodoviário de Porto Velho, promovendo decisões mais seguras, eficientes e socialmente equilibradas.

PARTE 1 —

AVALIAÇÃO DA DEMANDA DE PASSAGEIROS

PARTE 1 – AVALIAÇÃO DA DEMANDA DE PASSAGEIROS

1. INTRODUÇÃO

O propósito deste Estudo de Projeção de Demanda é formular uma expectativa de utilização do Terminal Rodoviário de Porto Velho, tendo em consideração as intervenções de expansão e as melhorias físicas e operacionais planejadas.

A análise de projeção de demanda constitui uma avaliação abrangente que combina dados históricos do terminal com projeções das possíveis tendências futuras da demanda. Esse processo é conduzido considerando diversos cenários e fatores contextuais de maneira holística. A projeção de demanda desempenha um papel crucial na formulação de cenários futuros, os quais abrangem desde perspectivas pessimistas até otimistas. Além disso, essa análise leva em conta as limitações físicas e operacionais do Terminal.

A partir de uma demanda base, esses fatores são integrados na projeção para diferentes horizontes temporais, contemplando cada um dos cenários previstos. Esse método permite uma visão abrangente das possíveis variações na demanda, proporcionando uma base sólida para a tomada de decisões e o planejamento estratégico do Terminal.

Vale ressaltar que o antigo Terminal Rodoviário foi demolido, e o Novo Terminal Rodoviário está em fase de execução de obras, contudo, já está em operação.

A Concessionária ficará responsável pela administração da Nova Rodoviária.

Vale aqui ressaltar que para fins de desenvolvimento desta Manifestação de Interesse Privado (MIP), adotou-se como premissa geral que todos os projetos de arquitetura e engenharia do novo terminal rodoviário foram ou serão executados pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, obedecendo as normas técnicas da ABNT e outras aplicáveis.

Os projetos de arquitetura e engenharia do novo terminal rodoviário contratados pelo Poder Concedente abrangeram as disciplinas técnicas a saber: estruturas e fundações, instalações elétricas, subestação, sistema de proteção contra descargas atmosféricas (SPDA), cabeamento estruturado, sistema de circuito fechado de televisão (CFTV), instalações hidrossanitárias, sistema de combate a incêndio e pânico, terraplenagem, drenagem, topografia, pavimentação, estação de tratamento de efluentes (ETE), climatização, exaustão mecânica, sistema de gás liquefeito de petróleo (GLP) e elevador. A relação desses projetos está contida no Anexo XX - projetos de arquitetura e engenharia do novo terminal rodoviário executados pela Prefeitura Municipal de Porto Velho.

Portanto, todas as intervenções complementares que serão aqui propostas nesta MIP se referem a pequenas adaptações para melhorar a funcionalidade desse terminal, modernização de sistemas e colocação de equipamentos não previstos com o objetivo de tornar a operação mais eficiente e fornecer mais conforto ao usuário.

2. LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES E FONTE DE DADOS

A elaboração do presente estudo técnico-operacional e econômico-financeiro foi fundamentada, primordialmente, nas informações disponibilizadas pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, bem como em dados empíricos obtidos durante visitas in loco ao Terminal Rodoviário realizadas no mês de outubro de 2023, bem como, uma nova visita no Novo Terminal em abril de 2025. Complementarmente, foram consultadas fontes públicas e bases oficiais de dados, a fim de subsidiar a modelagem com informações atualizadas e aderentes à realidade local.

Dentre os principais insumos informacionais fornecidos pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, pelo Conselho Gestor do Programa de Parceria Público-Privadas – CGP/PVH, e pela Atual Administradora do Terminal ADMINISTRADORA SILVESTRE LTDA, destacam-se os seguintes documentos e planilhas:

- Planilha contendo o histórico de passageiros embarcados no Terminal, abrangendo o período de janeiro de 2021 a maio de 2025. Informações enviadas por meio na ATA DA (53) QUINQUAGÉSIMA TERCEIRA REUNIÃO DO CONSELHO GESTOR DO PROGRAMA DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, datada do dia 07 de julho de 2025;
- Planilha detalhando as linhas de transporte rodoviário interestadual e intermunicipal em operação, com seus respectivos destinos;
- Planilha com a metragem dos espaços locados a terceiros (lojistas), acompanhada dos valores praticados a título de aluguel ;
- Cópias de faturas de consumo de energia elétrica, bem como de água e esgoto, correspondentes à estrutura do Terminal Antigo;
- Tabela vigente de tarifas de embarque aplicáveis aos usuários do terminal;
- Tabela de valores atualmente cobrados pelos serviços de estacionamento e guarda-volumes;
- Cópias dos contratos vigentes de cessão onerosa dos espaços comerciais no interior do terminal.

Importa salientar, contudo, que nem todas as informações requisitadas pela equipe técnica responsável pelos estudos foram plenamente atendidas.

3. TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

O Terminal Rodoviário de Porto Velho, em Rondônia, oferece aos seus usuários uma série de viagens. Os principais destinos são para :

- Açailândia - MA
- Alta Floresta d'oeste- RO
- Apuí- AM
- Brasília - DF
- Cacoal- RO
- Cascavel- PR
- Cerejeiras- RO
- Colatina - ES
- Costa marques- RO
- Criciúma- SC
- Cuiabá - MT
- Goiânia- GO
- Guajará mirim - RO
- Humaita - AM
- Ji-paraná- RO
- Lábrea- AM
- Manaus - AM
- Mantena- MG
- Nova Brasilândia- RO
- Rio branco - AC

- São Miguel do Guaporé- RO
- São Paulo- SP
- Uberlândia- MG
- União Bandeirantes – RO
- Vilhena - RO

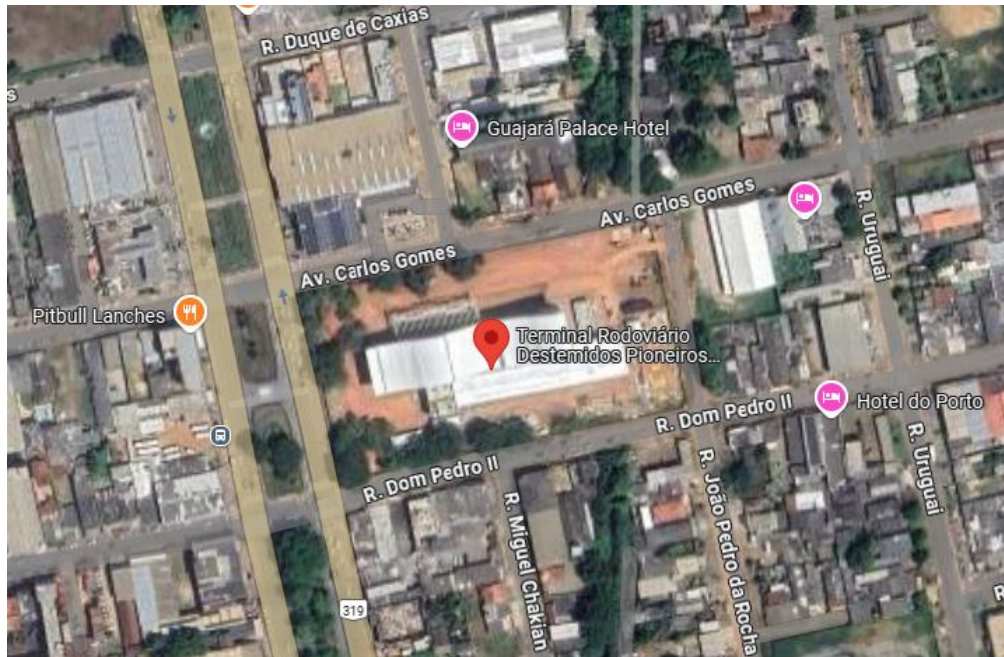
As empresas que atualmente realizam transporte de passageiros saindo do Terminal são as seguintes:

- Gontijo
- Granexpress
- Amatur
- Vm
- Eucatur
- Estrela
- Granexpress
- Vm
- Preti
- Matriz
- Roderotas
- Tekla
- Itamarati
- Amatur

Figura 1 - Imagem de cima da área do Terminal Rodoviário de Porto Velho



Figura 2: Imagem de cima do Terminal Rodoviário de Porto Velho e seus arredores



Constituem-se fontes de receitas do atual Terminal as seguintes receitas:

- a) Aluguel de bilheteria – receitas decorrentes de locações com as empresas transporte de passageiros que operam na Estação Rodoviária.
- b) Aluguel de unidades, espaços e áreas comerciais - receitas decorrentes de locações de lojas para o exercício de atividades comerciais e utilização de espaços e áreas regidas por contratos específicos.
- c) Tarifa de Embarque do Terminal– receita decorrente da utilização da Estação Rodoviária, cobrada dos passageiros que embarcam, de acordo com normas específicas
- d) Serviços de guarda-volumes - receita decorrente da utilização, de guarda-volumes, cobradas dos usuários, que se utilizam desses serviços.
- e) Sanitários e banhos – Receita decorrente da utilização de sanitários e banhos, cobradas dos usuários que se utilizam desses serviços.
- f) Publicidade – receita decorrente da exploração, pela Administradora, de propaganda por meios visuais, sistemas de vídeo ou outros dispositivos autorizados que possam ser utilizados, desde que respeitadas a sinalização indicativa e de orientação para os usuários.
- g) Serviços de estacionamento de ônibus e outros – receitas decorrentes de utilização dos serviços de estacionamento de ônibus na área de espera (mangueira) e de veículos particulares dos funcionários das empresas de transporte de passageiros, locatários e trabalhadores autônomos vinculados a própria Estação Rodoviária.
- h) Serviços de estacionamento de veículos particulares – receita proveniente pela entrada e permanência do veículo nos estacionamentos da Estação Rodoviária.

- i) Outras - correspondentes a quaisquer outras fontes de arrecadação não previstas nas alíneas anteriores

Figura 3- Perspectiva da fachada posterior do Novo Terminal Rodoviário de Porto Velho



Figura 4: Mapa da localização e acesso direto ao Terminal Rodoviário de Porto Velho

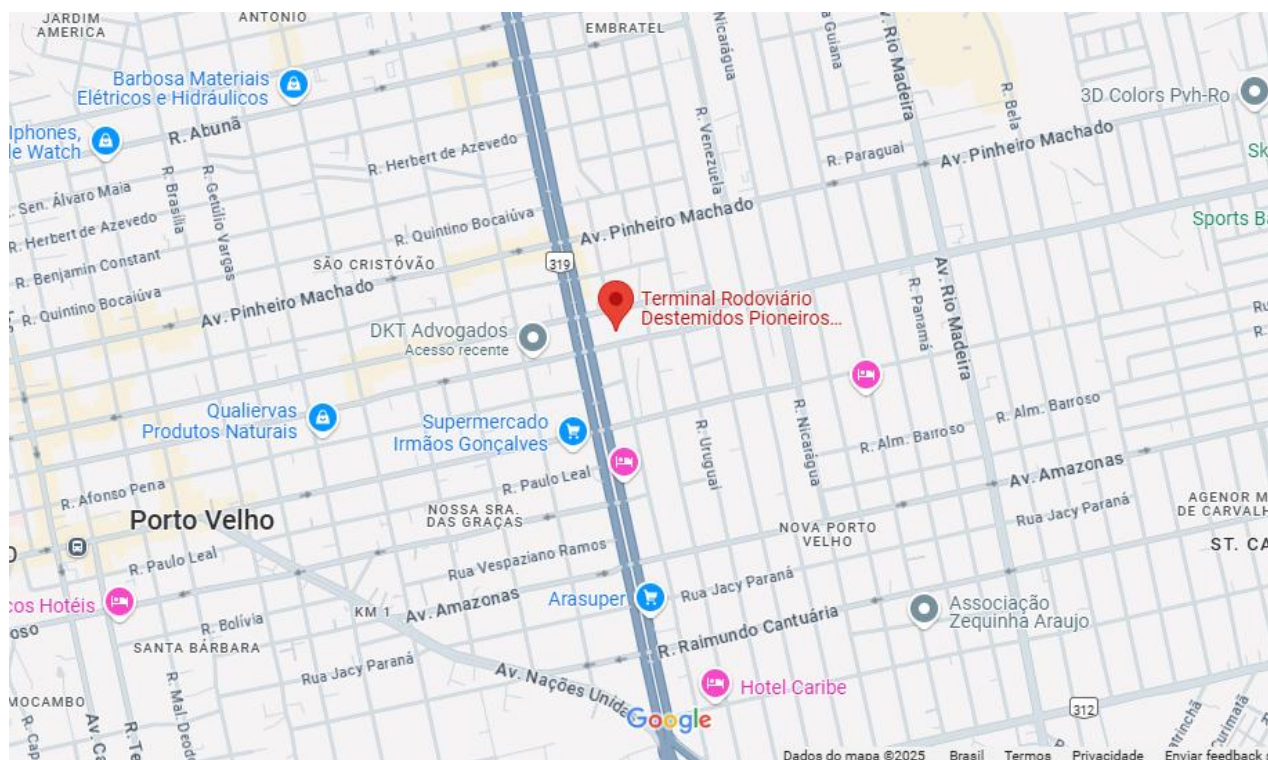


Figura 5: Foto da rua onde se localiza o Terminal Rodoviário de Porto Velho (Av. Gov. Jorge Teixeira)



Figura 6: Foto da rua da área dos fundos do Terminal Rodoviário de Porto Velho (Rua Uruguai)



4. O MUNICÍPIO DE PORTO VELHO

Porto Velho, a capital do estado de Rondônia, é uma cidade que combina elementos de urbanização e natureza exuberante. Fundada em 1914, essa cidade tem uma história rica e diversificada que se reflete em sua população, economia e desenvolvimento humano.

A população de Porto Velho, de acordo com o IBGE (Ano de 2023), é de 460.434 habitantes. No entanto, é importante ressaltar que esse número pode ter aumentado ao longo do tempo, já que a cidade vem crescendo gradualmente devido ao seu desenvolvimento econômico e às oportunidades de trabalho.

O IDH de Porto Velho reflete o nível de desenvolvimento humano da cidade. Embora os números específicos possam variar ao longo dos anos, a média histórica do IDH da cidade era relativamente baixa em comparação com outras capitais do Brasil. No entanto, houve esforços para melhorar esse indicador ao longo dos anos, com investimentos em educação, saúde e qualidade de vida da população.

A economia de Porto Velho é impulsionada por diversos setores, com destaque para:

- **Agropecuária:** A agricultura e a pecuária desempenham um papel significativo na economia da região, com a produção de grãos, carne bovina e outros produtos agrícolas.
- **Indústria:** A cidade possui uma base industrial em crescimento, com destaque para a produção de madeira, mineração e indústria de alimentos.
- **Serviços:** O setor de serviços é um importante motor econômico, com a oferta de serviços financeiros, educação, saúde e turismo.
- **Energia:** Porto Velho é conhecida por abrigar a Usina Hidrelétrica de Santo Antônio, que é uma das maiores usinas hidrelétricas do Brasil. Isso contribui significativamente para a economia local, fornecendo energia para a região e gerando empregos.

Além disso, a cidade possui uma localização estratégica, próxima à fronteira com a Bolívia, o que a torna um importante centro de comércio internacional.

Porto Velho, situada às margens do Rio Madeira e cercada por uma rica biodiversidade amazônica, oferece um cenário natural deslumbrante, tornando-a um destino atraente para o ecoturismo e atividades ao ar livre.

Embora Porto Velho tenha enfrentado desafios no passado, o seu crescimento econômico e os esforços para melhorar a qualidade de vida da população continuam moldando o futuro desta cidade, tornando-a uma parte importante do estado de Rondônia e do Brasil como um todo.

5. INSERÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO NA MALHA DE TRANSPORTES LOCAL

Esse item refere-se ao processo de integração e posicionamento do Terminal Rodoviário dentro da rede de transporte. Isso envolve a organização estratégica do terminal rodoviário em relação aos outros modos de transporte disponíveis, como trens, metrô, táxi, ciclovias, transporte aéreo, entre outros.

Essa inserção tem como objetivo criar uma interconexão eficiente e fluída entre diferentes modos de transporte, permitindo que os passageiros possam facilmente transitar entre eles para completar suas viagens. Isso também visa otimizar a transferência de passageiros entre os diversos modais, melhorando a acessibilidade, reduzindo tempos de espera e aumentando a comodidade para os usuários.

A "interface com outros modais existentes" se refere aos pontos de conexão, estruturas e serviços que são projetados para facilitar a transferência de passageiros de um modo de transporte para outro. Isso pode incluir:

- Estações intermodais: Lugares onde diferentes tipos de transporte convergem, como terminais rodoviários, estações ferroviárias, estações de metrô e pontos de táxi, permitindo que os passageiros troquem de modo de transporte de forma eficiente.
- Infraestrutura de transferência: Instalações como plataformas compartilhadas, passarelas, escadas rolantes e elevadores que facilitam a movimentação dos passageiros entre os modos de transporte.
- Sinalização e orientação: Sistemas de sinalização e informações que ajudam os passageiros a entenderem como navegar pelas transferências e encontrar o próximo modal.
- Planejamento integrado: O desenvolvimento de horários e trajetos que levam em consideração os horários e rotas de outros modais, de modo a reduzir os tempos de espera e melhorar a sincronização entre os diferentes meios de transporte.
- Bilhetagem integrada: Sistemas de pagamento unificados que permitem que os passageiros utilizem um único bilhete ou cartão para acessar diferentes modos de transporte, simplificando o processo de pagamento.

No geral, a "inserção do terminal rodoviário na malha de transportes local, evidenciando a sua interface com outros modais existentes" visa a criação de um sistema de transporte mais integrado, eficiente e amigável para os usuários, tornando mais fácil e conveniente a realização de viagens que envolvam diferentes formas de locomoção.

5.1 Segmentação do Setor

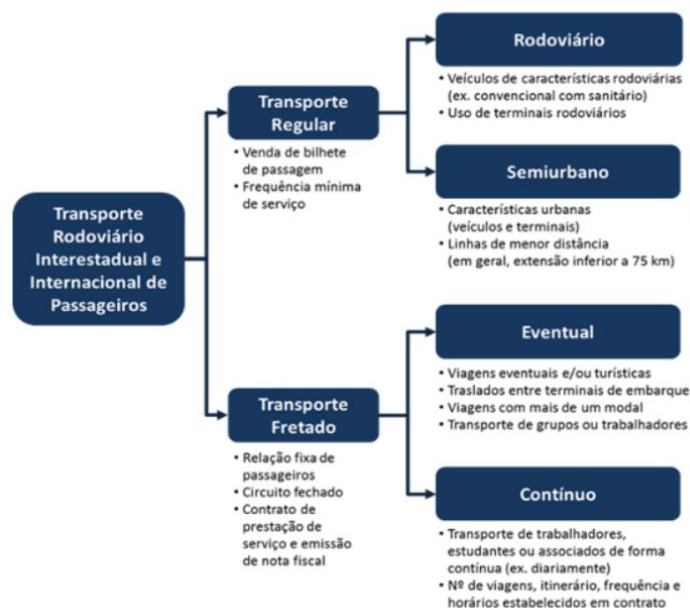
De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o setor de transporte rodoviário de passageiros é dividido em serviço regular, que possui linhas com itinerários fixos, e serviço de fretamento (Figura 3). No serviço regular, há ainda a subdivisão entre itinerários rodoviários e semiurbanos.

O serviço semiurbano rodoviário atende a municípios de diferentes estados que, devido à proximidade e conurbação, possuem características de transporte urbano, com limitação de distância de até 75 quilômetros. Em Porto Velho, ambos os serviços estão disponíveis aos cidadãos e utilizam as instalações do Terminal Rodoviário. No transporte regular, ocorrem as seguintes operações:

- a) Embarque de passageiros, sujeito à cobrança de tarifa correspondente;
- b) Desembarque de passageiros; e
- c) Trânsito de passageiros já embarcados em outras localidades e que seguem para destinos que não sejam de Porto Velho estando em trânsito pelo Terminal

Quanto ao serviço de fretamento, o Terminal Rodoviário de Porto Velho disponibiliza plataformas para uso em viagens licenciadas de transporte fretado, sendo cobrada uma tarifa de serviço por veículo. Assim, os usuários podem desfrutar da infraestrutura do Terminal e de um local adequado para embarque e desembarque de suas viagens fretadas.

Figura 7 - Segmentação dos serviços de transporte de passageiros, no Brasil, segundo a ANTT



Fonte: <https://appweb1.antt.gov.br/monitriipPortal/site/informacao/TransportePassageiro.aspx> . 2023

5.2 Competição entre modais

Em termos de competição, devemos considerar alguns fatores que influenciam a decisão de viagem tomada pelos usuários entre os diferentes modos de transporte. Nesse sentido, devemos considerar, principalmente, os grupos principais de transportes disponíveis aos usuários que querem fazer uma viagem entre dois municípios:

- Rodoviário;
- Ferroviário;
- Aéreo;
- Aquaviário;
- Motoristas por aplicativos.

Entre eles, é preciso fazer algumas distinções, uma vez que muitos desses apresentam diferenças significativas e relevantes para a análise em questão, como os transportes rodoviários. Dentro deles encontramos uma das principais competições quando analisamos as decisões de viagens: individuais (realizadas por veículos particulares ou como compartilhamento ou serviços prestados por terceiros nesse tipo de veículos) ou coletivas (realizadas por veículos de maior porte, como ônibus, vans e assemelhados).

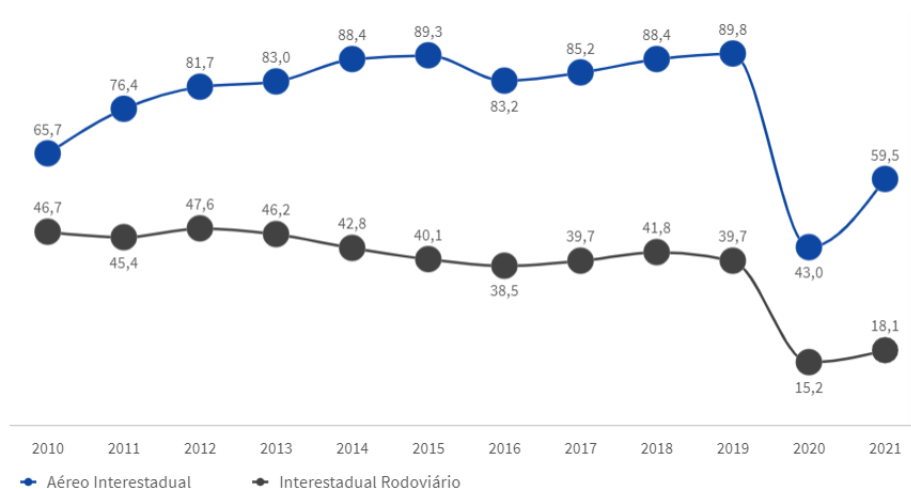
Considerando as características locais e o tipo de viagens que estamos analisando, podemos excluir dos comparativos os modos ferroviários e aquaviário, visto que esses não são oferecidos para a cidade de Porto Velho ou para sua região metropolitana ou apresentam volumes de oferta insignificantes (como o caso de viagens por barcos).

Assim, inicialmente podemos centrar nosso foco nos seguintes modos de transportes:

- Coletivo/Ônibus Regulamentado (Linhas de ônibus)
- Coletivo/Alternativo (Vans/Fretados)
- Automóveis/Particulares
- Automóvel/Compartilhado

- Aéreo

Comparativo passageiros interestaduais transportados rodoviário e aeroviário
milhões



Fonte: ANTT e ANAC

Fonte: <https://ontl.infrasa.gov.br/paineis-analiticos/painel-do-anuario-estatistico/>

Conforme destacado por Espósito Neto (2014), a literatura aponta diversos fatores que influenciam para a escolha entre o modal aéreo e o rodoviário nas viagens de longa distância, sendo os três de maior relevância:

- A distância entre origem e destino;
- A renda, e
- O diferencial de preços entre as passagens.

O modelo abordado por Oliveira (2013) na investigação de probabilidades de escolha do usuário entre os modais verificou que as chances de utilizar o modal aéreo em detrimento do rodoviário aumentam conforme:

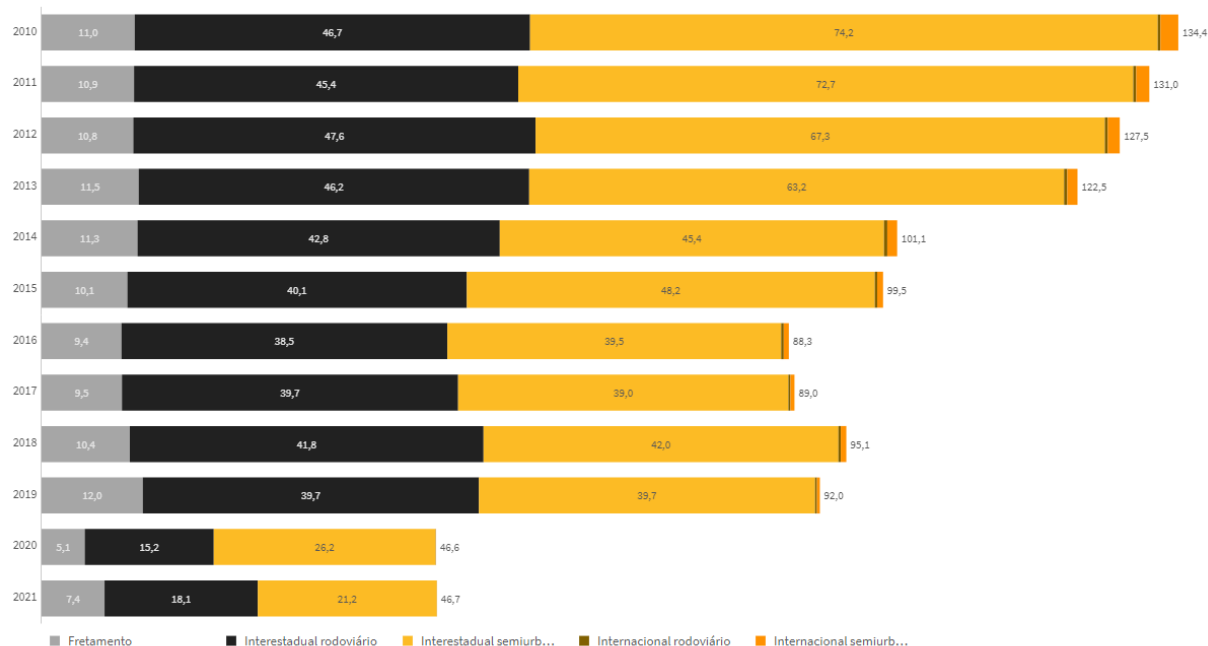
- Maior for a distância e a renda; e
- Menor for o diferencial de preços.

Conforme a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), empresa estatal que tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias, do ano de 2010 a 2021 houve uma variação média de -9,2% do número de passageiros transportados no segmento de Fretamento, Interestadual Semiurbano, Interestadual Rodoviário, Internacional Semiurbano e Internacional Rodoviário (Figura 5). A fonte dos dados utilizados pela EPL é disponibilizada pela ANTT e ANAC.

Vale ressaltar que não foram computadas as viagens de transportes intermunicipais.

Figura 8 - Transporte Rodoviário de Passageiros

Transporte rodoviário de passageiros
milhões



Fonte: ANTT (Observação: Em 2020 e 2021 o Serviço Internacional se encontrou paralisado a maior parte do ano, em razão das ações de controle da pandemia COVID-19)

Fonte: <https://ontl.infrasa.gov.br/paineis-analiticos/painel-do-anuario-estatistico/>

5.3 Competição entre Opções de Transporte Rodoviário

Recentemente, com a popularização de serviços de comunicação e localização, se popularizaram serviços de transportes baseados no compartilhamento de veículos particulares (Uber, blablaCar, 99 Taxi e Cabify, por exemplo) e de fretamento coletivo (Buser, Ubus, Fretadão, 4bus) que ampliam o espectro de opção ou ao menos facilitam a organização dos serviços, por disponibilizar aos seus usuários plataformas que oferecem segurança e praticidade que não eram possíveis há alguns anos. Embora tenham características distintas, todos esses serviços afetam o transporte regular por ônibus que usam terminais rodoviários como o Terminal Rodoviário de Porto Velho por consequência, as expectativas de demanda futura.

Serviços de transporte compartilhados, oferecem aos usuários um tipo de serviço que traz parte da praticidade das viagens realizadas em automóveis próprios (ex.: menor ocupação, maior flexibilidade de rotas, horários e paradas), a um custo razoavelmente menor do que se fosse realizada sozinho no veículo, visto que o custo das viagens é dividido entre aqueles que fizeram o deslocamento juntos.

Por sua vez, serviços de fretamento coletivo como o Buser também se valem do conceito de compartilhamento de custos, mas oferecem parte da praticidade das viagens realizadas por ônibus (ex.: custo menor, maior conforto nos assentos) com o potencial de custos ainda menores (dependendo da lotação que será atingida) e flexibilidade maior na oferta de rotas e horários.

Embora seja muito difícil fazer uma análise precisa sobre o impacto que essas tecnologias possam ter sobre o transporte de passageiros tanto no presente e principalmente no futuro, elas surgiram como ameaças ao modelo que perdurou por boa parte do século XX onde as viagens são organizadas a partir de terminais. O efeito desses

serviços tende a ser até mesmo superior ao que o transporte clandestino apresenta, uma vez que sejam ou venham a se tornar serviços legalizados e sem a característica marginal e ilegal.

Ainda no transporte rodoviário, a forma de prestar o serviço ou dispor dos ativos de transporte está passando por uma transformação que afeta o transporte coletivo. Se durante mais de 100 anos a propriedade de um veículo era praticamente a única alternativa econômica, hoje em dia é possível dispor de um veículo pelo exato número de horas que é necessário, a um custo bastante reduzido e de forma rápida. Locadoras tradicionais passaram também a oferecer contratos a preços baixos de aluguel ou mesmo “assinaturas” de automóveis.

Ainda em relação ao transporte por automóveis, o avanço dos sistemas de direção automática tem evoluído a passos largos e, embora não seja possível atingir previsões realizadas há pouco mais de 5 anos em que teríamos veículos autônomos se proliferando no início da década em que estamos, é bastante razoável supor que esses sistemas e serviços associados a eles estejam em pleno uso em 10 anos. Com isso, o custo de operação do transporte pode ser reduzido a patamares em que o transporte individual ou coletivo com poucos usuários se torne mais convidativo que o transporte coletivo.

Embora os avanços que estão sendo observados no setor de transportes rodoviários possam vir a ser impactantes ao modelo de transportes tradicional de linhas de ônibus e terminais rodoviários, eles oferecem uma oportunidade de atrair esses mesmos serviços para operarem conjuntamente aos próprios terminais. A própria estrutura física oferecida é um fator importantíssimo que esses serviços e usuários podem se valer, uma vez que ela é voltada para atender usuários de transportes da melhor maneira possível, diferentemente de outros lugares utilizados como pontos de operação.

5.4 Competição com Transporte Aéreo

- **Panorama geral**

Nos últimos anos, a relação entre viagens de ônibus interestaduais/regionalizadas e transporte aéreo passou de “complementaridade marginal” para concorrência direta em boa parte dos corredores de 300 a 800 km. Essa sobreposição de mercado tornou-se especialmente aguda em países de dimensões continentais, Brasil, EUA, México, China, onde reformas regulatórias liberaram tarifas e permitiram tanto “low-cost carriers” (LCCs) quanto “rodoviárias premium” elevarem o padrão de serviço. Estudos recentes para o mercado brasileiro mostram que preço, tempo porta-a-porta e oferta de frequência respondem por mais de 70 % da variância da escolha modal, com machine learning apontando o preço da passagem aérea como variável mais sensível.

- **Segmentação de mercado**

- **Curta distância (< 300 km)** – Ônibus domina pelo menor atrito de check-in e custo. Aéreo só é competitivo onde há forte tráfego de negócios e slots subsidiados.
- **Média distância (300 – 800 km)** – Faixa mais “disputada”. Elasticidade elevada, promoções aéreas ou ônibus leito-cama podem inverter participação em < 6 meses.
- **Longa distância (> 800 km)** – Transporte aéreo volta a liderar; ônibus mantém nichos de preço ultrabaixo ou rotas sem alternativa aérea direta.

- **Choques externos que remodelam a rivalidade**

- **Custos de combustível:** QAV volátil pressiona tarifas aéreas; diesel B-série tende a oscilar menos, favorecendo o rodoviário em períodos de alta do petróleo.
- **Pandemia & percepção sanitária:** pesquisa em 11 metrópoles latino-americanas mostrou que medo de contágio reduziu 14 % da intenção de voar, mas só 6 % migraram de ônibus para auto / TNC [ScienceDirect](#).

- **Digitalização:** apps de venda direta (click-to-coach) e agregadores de multimodalidade derrubaram o “custo de pesquisa” do passageiro, tornando a comparação de modais instantânea.

A disputa entre ônibus e avião não é de “ganha-perde”, e sim um jogo em constante movimento. Quem define o vencedor são quatro peças-chave: preço, tempo porta-a-porta, conforto e sustentabilidade. Nos trechos de 300 a 800 km, onde a rivalidade é mais forte, qualquer ajuste de tarifa ou de serviço pode fazer dezenas de milhares de passageiros trocarem de modal.

- Rodoviárias só ganham terreno se entregarem conveniência premium e integração fácil com o transporte urbano.
- Aeroportos precisam oferecer conexões rápidas, reduzir sua pegada ambiental e firmar parcerias intermodais.

No fim das contas, o viajante escolhe o modal que agrega mais valor do início ao fim da jornada, e não apenas o que parece mais rápido ou mais barato no primeiro olhar.

Ao analisar a série 2021-2024, observa-se que o Aeroporto Internacional de Porto Velho liderou o fluxo de passageiros em 2021 e 2022; porém, a partir de 2023, o Terminal Rodoviário retomou a dianteira, diferença que se ampliou em 2024.

Essa inflexão decorre, sobretudo, de dois fatores interligados:

1. Escalada tarifária no modal aéreo: O forte repasse do custo do querosene de aviação e a racionalização de frequências elevaram o yield médio, tornando a passagem aérea relativamente mais cara.
2. Migração de demanda para o transporte terrestre: Diante do incremento de preços e menor oferta de voos, parte significativa dos passageiros, especialmente aqueles em viagens de lazer ou rotas regionais de até 800 km, optou pelo ônibus, que manteve tarifas mais estáveis e, em alguns casos, agregou serviços de maior conforto (poltronas-leito, Wi-Fi).

Em síntese, o aumento dos custos do transporte aéreo provocou uma redistribuição modal, favorecendo o terminal rodoviário e revertendo a hierarquia de movimentação de passageiros entre 2023 e 2024.

Gráfico 1: Movimentação de Passageiros Terminal Rodoviário de Porto Velho x Aeroporto Internacional de Porto Velho

Descrição	2021	2022	2023	2024	Δ 2021-2024 (CAGR)
Terminal Rodoviário	570.300	620.400	583.466	591.384	▲ +1,2 % a.a.
Var %		8,78%	-5,95%	1,36%	
Aeroporto Internacional de Porto Velho	619.776	710.299	572.231	486.141	▼ -7,8 % a.a.
Var %		5,35%	-14,34%	-16,18%	
% Aeroporto/ Terminal Rodoviário	108,68%	114,49%	98,07%	82,20%	

5.5 Outras Considerações sobre Competição

A análise dos dados permite considerar a competição com automóveis uma das grandes forças sobre a demanda por transporte de passageiros por ônibus ao menos nos níveis intermunicipal e interestadual. Essa influência se apresenta na alta correlação negativa com o crescimento da propriedade de automóveis em Porto velho e no País. Esse fenômeno acaba sendo uma constante vista em diversos lugares do país, onde o enriquecimento da população acaba sendo uma das fontes de pressão sobre o transporte coletivo, tanto urbano como interurbano de média e longas distâncias.

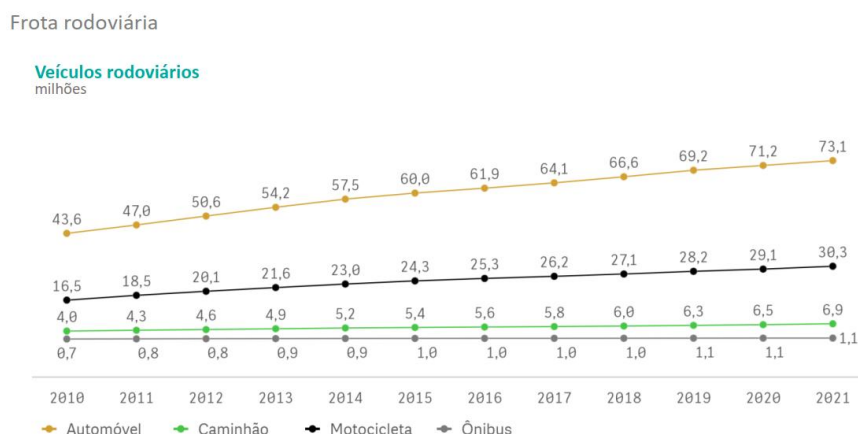
Ainda no âmbito rodoviário, a competição que já é acirrada com automóveis pode ser aumentada com as facilidades oferecidas por sistemas de comunicação e pagamento propiciada por smartphones e aplicativos de serviços de transportes. Serviços como BlaBlaCar tendem a retirar parte da demanda dos terminais rodoviários voltados à ônibus. Essa ameaça também pode se concretizar em relação ao próprio transporte por ônibus, com a popularização de serviços como Buser. Contudo, caso os impasses competitivos (com linhas regulares) e regulatórios relacionados aos serviços desse tipo, os usuários podem vir a ser atraídos para o Terminal Rodoviário de Porto Velho, uma vez que a operação com ônibus é favorecida por infraestruturas especializadas como rodoviárias.

Contudo, é preciso considerarmos a questão da competição com o transporte aéreo nas viagens interestaduais e internacionais. Assim como o enriquecimento da população acaba por influenciar parte da população ao uso de automóveis, ela também transfere passageiros para o transporte aéreo, que oferece tempos totais de viagem significativamente menores a partir de determinadas distâncias entre origem e destino.

O aumento observado pode ser explicado em grande parte em razão do crescimento econômico brasileiro até o ano de 2014 e pela queda real no valor das passagens, demonstrando que o número de passageiros realizando viagens para Rondônia continuou aumentando, ainda que esse crescimento não fosse observado no número de viagens no Terminal Rodoviário de Porto Velho. De maneira geral, a análise dos dados do transporte aéreo demonstra que as viagens respondem adequadamente às expectativas em relação a tentativas de explicar as variações de demanda: elas são explicadas em grande parte pelo Produto Interno Bruto e pelo preço das tarifas.

Ainda que nas análises de dados não tenha sido possível identificar uma correlação clara indicando como se dá a relação entre viagens de ônibus e de avião para Porto Velho, essa competição possivelmente apresenta-se como uma das grandes forças a influenciar a demanda. Assim, é possível que mesmo com uma estabilização nos índices de motorização da população a demanda não apresente crescimento em razão da competição com o transporte aéreo. Essa questão é ainda mais preocupante com o desenvolvimento da malha aérea brasileira, com a abertura para operação de linhas regulares ligando Porto Velho a aeroportos no interior dos estados do Estado, seja diretamente ou por meio de aeroportos hub estaduais.

Figura 9: Frota Rodoviária



6. ANÁLISES DO HISTÓRICO DE DEMANDA

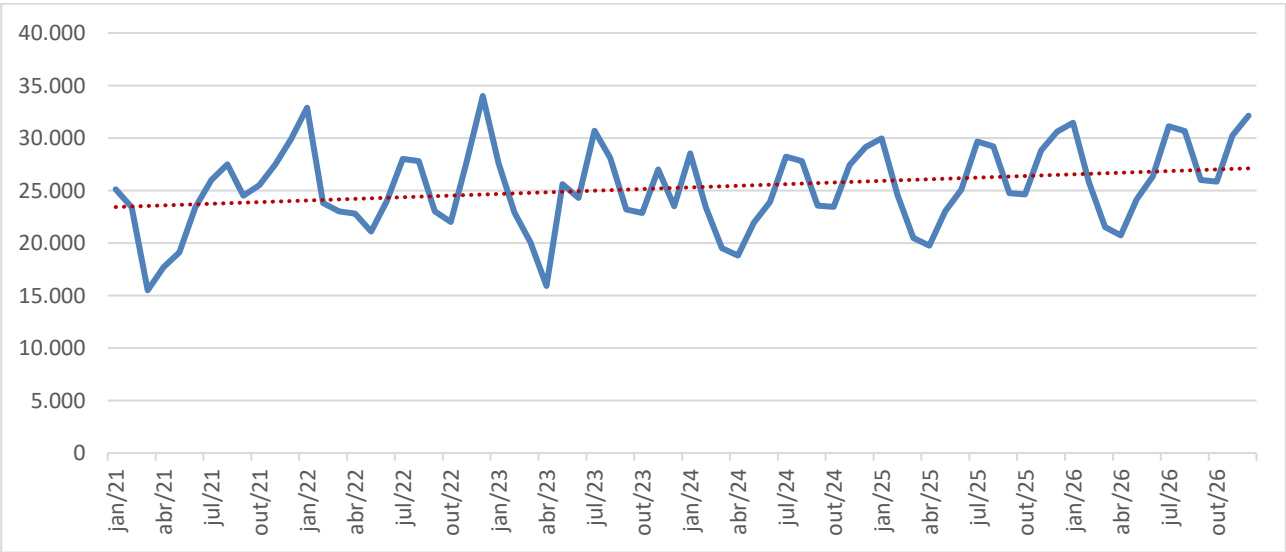
6.1 Passageiros Embarcados

Atualmente no Terminal de Rodoviários existe apenas um tipo de tarifa. Abaixo, seguem as tabelas com a quantidade de passageiros embarcados encaminhada pela Prefeitura via ATA DA (53) QUINQUAGÉSIMA TERCEIRA REUNIÃO DO CONSELHO GESTOR DO PROGRAMA DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO datado do dia 07/07/2025. Na ata a Prefeitura determinou que os estudos deveriam ser revisados com os dados dos embarques conforme tabela apresentada pela atual concessionária nos autos do Processo nº 00600-00007273/2025-73.

Tabela 1: Passageiros Embarcados – 2021 a 2024 com previsão em 2025 e 2026

Mês/Ano	2021	2022	2023	2024	2025 Projeção	2026 Projeção
jan	25.112	32.900	27.615	28.542	29.969	31.468
fev	23.417	23.800	22.900	23.372	24.541	25.768
mar	15.500	23.000	20.049	19.516	20.492	21.517
abr	17.721	22.800	15.900	18.807	19.747	20.735
mai	19.100	21.100	25.606	21.935	23.032	24.184
jun	23.400	24.000	24.300	23.900	25.095	26.350
jul	26.000	28.000	30.700	28.233	29.645	31.127
ago	27.500	27.800	28.100	27.800	29.190	30.650
set	24.500	23.000	23.210	23.570	24.749	25.986
out	25.500	22.000	22.853	23.451	24.624	25.855
nov	27.500	27.800	27.000	27.433	28.805	30.245
dez	29.900	34.000	23.500	29.133	30.590	32.120
Total	285.150	310.200	291.733	295.692	310.479	326.005
Média Mês	23.763	25.850	24.311	24.641	25.873	27.167
Var %		8,78%	-5,95%	1,36%	5,00%	5,00%

Gráfico 2 - Passageiros Embarcados – 2021 a 2024 com previsão em 2025 e 2026



Abaixo segue tabela de embarques anual realizados

Tabela 2: Embarques 2021 e 2024

Descrição	2021	2022	2023	2024	Δ 2021-2024 (CAGR)
Terminal Rodoviário	570.300	620.400	583.466	591.384	▲ +1,2 % a.a.
Var %		8,78%	-5,95%	1,36%	

O CAGR de 1,2 % ao ano representa o crescimento médio composto esperado para o período completo de 2021 a 2024.

Segue, abaixo, a tabela com os embarques efetivos de 2021 a 2024 e as projeções para 2025 e 2026, conforme solicitação da Prefeitura para incorporação neste estudo.

Tabela 3: Embarques 2021 e 2026

Descrição	2021	2022	2023	2024	2025 - Previsão	2026 - Previsão	Δ 2021-2026 (CAGR)
Terminal Rodoviário	285.150	310.200	291.733	295.692	310.479	326.005	▲ +2,7 % a.a.
Var %		8,78%	-5,95%	1,36%	5,00%	5,00%	

O CAGR de 2,7 % ao ano representa o crescimento médio composto esperado para o período completo de 2021 a 2026; já o ritmo projetado de 5 % entre 2024 e 2026 sugere uma aceleração no biênio final.

A análise da demanda revela nuances significativas no perfil de embarques no sistema de transporte público. Embora os dados fornecidos pela Prefeitura indiquem os embarques totais, observa-se uma lacuna na especificação da proporção entre viagens intermunicipais e interestaduais.

No entanto, uma análise detalhada do quadro de horários de ônibus disponibilizado revela uma distribuição notável: aproximadamente 37% da demanda está relacionada a viagens intermunicipais, enquanto os restantes 63% correspondem a viagens interestaduais.

Esse entendimento mais refinado da composição da demanda é crucial para o planejamento estratégico do sistema de transporte. Os especialistas em demanda reconhecem a importância de uma segmentação precisa para ajustar eficientemente as operações, a alocação de recursos e a formulação de políticas tarifárias.

Ao considerar que as viagens intermunicipais e interestaduais podem apresentar características distintas em termos de distância, tempo de percurso e preferências dos passageiros, essa segmentação mais detalhada permite uma abordagem mais personalizada na oferta de serviços. Além disso, ela influencia diretamente a gestão de horários, a capacidade de veículos e as estratégias de marketing para atrair passageiros de diferentes perfis.

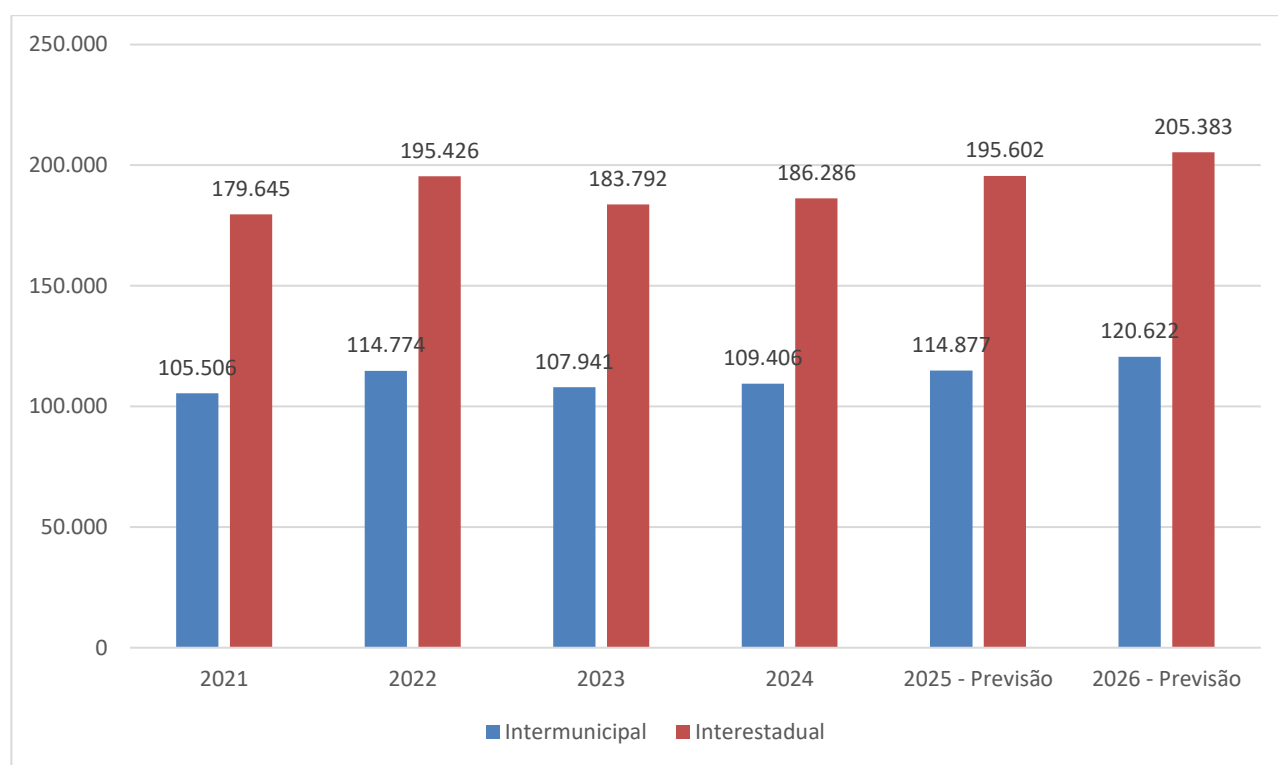
Em suma, a análise especializada da demanda não apenas preenche a lacuna nos dados fornecidos, mas também oferece uma compreensão mais refinada da dinâmica do sistema, capacitando as autoridades a implementar medidas mais precisas e eficazes para atender às necessidades específicas dos usuários.

Neste estudo, as tarifas serão segmentadas em categorias distintas, nomeadamente intermunicipal e interestadual. Abaixo segue tabela e gráfico com essa representação.

Tabela 4: Embarques 2021 e 2026 – Intermunicipal e Interestadual

Embarques	2021	2022	2023	2024	2025 - Previsão	2026 - Previsão
Intermunicipal	105.506	114.774	107.941	109.406	114.877	120.622
Interestadual	179.645	195.426	183.792	186.286	195.602	205.383
Total	285.150	310.200	291.733	295.692	310.479	326.005

Gráfico 3 - Embarques Intermunicipais e Interestaduais



6.2 Sazonalidade

A sazonalidade refere-se a padrões recorrentes ou ciclos que ocorrem em determinados períodos de tempo, geralmente relacionados a estações do ano, meses ou eventos específicos. Um autor que abordou a sazonalidade é Philip Kotler, renomado especialista em marketing. Em seu livro "Administração de Marketing: Análise, Planejamento, Implementação e Controle", Kotler destaca a importância de entender os padrões sazonais para ajustar estratégias de marketing e operações de acordo com as variações temporais na demanda. A sazonalidade é crucial em diversos setores, como varejo, turismo e agricultura, influenciando significativamente o comportamento do consumidor e as operações comerciais.

Compreender a sazonalidade é de extrema importância para a gestão eficaz da demanda em terminais rodoviários. Aqui estão algumas razões que destacam a importância desse conhecimento:

Planejamento Operacional:

Ao reconhecer padrões sazonais, os operadores de terminais rodoviários podem planejar de maneira eficiente as operações para lidar com picos e vales na demanda. Isso inclui dimensionar adequadamente a equipe, os recursos e os serviços para atender à variação sazonal.

Melhoria da Eficiência:

Compreender os períodos de alta e baixa demanda permite otimizar os processos operacionais. Durante períodos de menor demanda, é possível realizar manutenções preventivas, treinamento de equipe ou outras atividades que melhorem a eficiência sem afetar significativamente os serviços.

Gestão de Recursos Financeiros:

Conhecer a sazonalidade é crucial para a gestão financeira. Permite a alocação adequada de recursos financeiros, evitando excessos de gastos durante períodos de baixa demanda e garantindo que haja capital suficiente para lidar com picos de demanda.

Experiência do Passageiro:

O conhecimento da sazonalidade permite melhorar a experiência do passageiro. Durante períodos de alta demanda, é possível oferecer serviços adicionais, como atendimento ao cliente aprimorado, para garantir uma experiência mais suave e satisfatória.

Planejamento de Marketing e Promoções:

Com base nos padrões sazonais, os terminais rodoviários podem desenvolver estratégias de marketing e promoções direcionadas para atrair mais passageiros durante períodos de menor demanda ou ajustar as tarifas de acordo com a demanda sazonal.

Previsão de Investimentos:

Compreender a sazonalidade é fundamental ao planejar investimentos em melhorias ou expansões do terminal. Isso ajuda a garantir que os investimentos sejam feitos de maneira estratégica, considerando as variações na demanda ao longo do ano.

Em resumo, o conhecimento da sazonalidade é essencial para a eficiente gestão operacional, financeira e estratégica dos terminais rodoviários, contribuindo para uma prestação de serviços mais eficaz e adaptada às necessidades flutuantes dos usuários.

Abaixo, tabela demonstrando o comportamento da sazonalidade dos embarques no Terminal Rodoviário de Porto Velho. Percebe-se que os meses de julho, agosto, novembro, dezembro e janeiro apresentaram a maior concentração de embarques.

Tabela 5: Sazonalidade de embarques totais do ano de 2022 e 2024

Mês/Ano	2021	2022	2023	2024
jan	8,81%	10,61%	9,47%	9,65%
fev	8,21%	7,67%	7,85%	7,90%
mar	5,44%	7,41%	6,87%	6,60%
abr	6,21%	7,35%	5,45%	6,36%
mai	6,70%	6,80%	8,78%	7,42%
jun	8,21%	7,74%	8,33%	8,08%
jul	9,12%	9,03%	10,52%	9,55%
ago	9,64%	8,96%	9,63%	9,40%
set	8,59%	7,41%	7,96%	7,97%
out	8,94%	7,09%	7,83%	7,93%
nov	9,64%	8,96%	9,26%	9,28%
dez	10,49%	10,96%	8,06%	9,85%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Conforme observado acima, existe um padrão de sazonalidade.

- **Meses de pico recorrentes**
 - **Alta dupla de férias:** janeiro e julho concentram, em conjunto, cerca de 18-20 % dos embarques anuais em todos os anos analisados.
 - **Fim de ano robusto:** dezembro aparece sistematicamente entre os três maiores meses, superando 9 % em todas as séries (chegou a 10,9 % em 2022).
- **Faixa intermediária estável**
 - Fevereiro, junho, agosto e novembro mantêm participação de 7,5-9,6 % sem grandes oscilações, sugerindo demanda madura — possivelmente motivada por rotinas corporativas e visitas familiares fora das férias escolares.
- **Meses estruturalmente fracos**
 - Março e abril somam apenas 12-14 % do total a cada ano, configurando o “vale” de demanda. A queda é mais acentuada em abril de 2023 (5,45 %).
- **Variações pontuais**
 - **Maio de 2023** salta para 8,78 % (versus ~6,7 % nos demais anos), indicando evento ou promoção específica.
 - A distribuição de 2024 mostra leve **maior equilíbrio**: nenhum mês excede 10 %, e o desvio-padrão entre meses cai frente a 2021-22.
- **Implicações operacionais**

- Planejamento de frota e staff deve priorizar reforço em jan/jul/dez, com capacidade 15-20 % acima da média mensal.
- Estratégias de marketing podem focar pacotes promocionais em março-abril para suavizar o vale sazonal.
- A maior homogeneidade em 2024 sugere maturidade da malha e ajuste de preços que distribuíram melhor a demanda ao longo do ano.

Em síntese, a série confirma um **perfil sazonal clássico de lazer**, com picos claros nas férias escolares e no Natal/Ano-Novo, vales no outono e bom nível de estabilidade nos meses restantes.

7. Partidas e Chegadas de ônibus do Terminal

A gestão eficaz das partidas e chegadas é crucial para o bom funcionamento do Terminal Rodoviário. Isso envolve a coordenação precisa dos horários de partida e chegada, a alocação eficiente de espaços nas plataformas, o gerenciamento do fluxo de passageiros durante esses processos e a manutenção de um ambiente seguro e organizado.

Os Terminais Rodoviários são projetados para acomodar e facilitar essas operações, proporcionando infraestrutura adequada, como plataformas de embarque e desembarque, áreas de espera, sistemas de informação ao passageiro e facilidades para as empresas de transporte rodoviário.

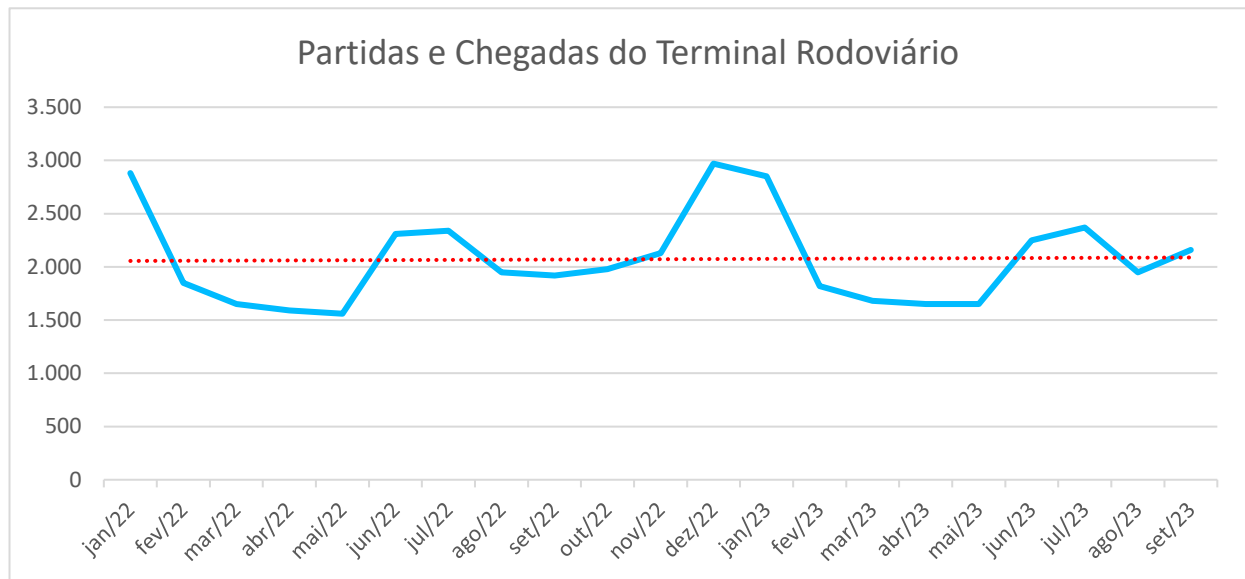
Além disso, a coordenação eficiente das partidas e chegadas contribui para a pontualidade dos serviços, a satisfação dos passageiros e a eficácia geral do transporte rodoviário. Esses aspectos são essenciais para garantir uma experiência positiva para os usuários do terminal e para manter a eficiência operacional do sistema de transporte.

Abaixo segue tabela contendo a quantidade de partidas e chegadas de ônibus do Terminal Rodoviário de Porto Velho.

Tabela 6: Partidas e Chegadas do Terminal Rodoviário de Porto Velho

PARTIDAS E CHEGADAS		
	2022	2023
JANEIRO	2880	2850
FEVEREIRO	1848	1820
MARÇO	1650	1680
ABRIL	1590	1650
MAIO	1560	1650
JUNHO	2310	2250
JULHO	2340	2370
AGOSTO	1950	1950
SETEMBRO	1920	2160
OUTUBRO	1980	
NOVEMBRO	2130	
DEZEMBRO	2970	
Total	25.128	18.380
Média Mês	2.094	2.042

Gráfico 4: Partidas e Chegadas do Terminal Rodoviário



Para melhor visualização da movimentação de ônibus no Terminal, segue o quadro de horários disponibilizado pela Prefeitura do mês de outubro de 2023.

Vale ressaltar que a quantidade de ônibus demonstrado serve apenas para o planejamento operacional da Concessão.

Tabela 7 - Quadro de Horários do Terminal Rodoviário de Porto Velho

ITINERÁRIO DA LINHA						
HORÁRIO	EMPRESA	ORIGEM	UF	DESTINO	UF	TOTAL HORÁRIOS
1:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	GUAJARÁ MIRIM	RO	31
2:25	AMATUR AMAZONIA TURISMO	APUÍ	AM	PORTO VELHO	RO	9
3:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	LÁBREA	AM	PORTO VELHO	RO	31
4:30	AMATUR AMAZONIA TURISMO	RIO BRANCO	AC	PORTO VELHO	RO	31
5:45	AMATUR AMAZONIA TURISMO	GUAJARÁ MIRIM	RO	PORTO VELHO	RO	31
7:30	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	HUMAÍTA	AM	5
7:30	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	LÁBREA	AM	31
8:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	GUAJARÁ MIRIM	RO	31
8:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	RIO BRANCO	AC	31
8:45	AMATUR AMAZONIA TURISMO	APUÍ	AM	PORTO VELHO	RO	13
9:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	MANAUS	AM	31
9:30	AMATUR AMAZONIA TURISMO	MANAUS	AM	PORTO VELHO	RO	31
12:45	AMATUR AMAZONIA TURISMO	GUAJARÁ MIRIM	RO	PORTO VELHO	RO	31
14:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	GUAJARÁ MIRIM	RO	31
15:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	LÁBREA	AM	PORTO VELHO	RO	31
16:40	AMATUR AMAZONIA TURISMO	RIO BRANCO	AC	PORTO VELHO	RO	31
17:30	AMATUR AMAZONIA TURISMO	HUMAÍTA	AM	PORTO VELHO	RO	5
17:30	AMATUR AMAZONIA TURISMO	MANAUS	AM	PORTO VELHO	RO	14
17:45	AMATUR AMAZONIA TURISMO	GUAJARÁ MIRIM	RO	PORTO VELHO	RO	31
18:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	MANAUS	AM	14
18:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	GUAJARÁ MIRIM	RO	PORTO VELHO	RO	31
18:30	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	APUÍ	AM	8
19:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	GUAJARÁ MIRIM	RO	31
19:30	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	APUÍ	AM	11
21:30	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	LÁBREA	AM	31
22:00	AMATUR AMAZONIA TURISMO	PORTO VELHO	RO	RIO BRANCO	AC	27
10:30	CONCEITO TRANSPORTES E TURISMO EIRELI	PORTO VELHO	RO	AÇAILÂNDIA	MA	5
12:00	CONCEITO TRANSPORTES E TURISMO EIRELI	AÇAILÂNDIA	MA	PORTO VELHO	RO	5
12:00	EMPRESA DE TRANSPORTES ANDORINHA S/A	PORTO VELHO	RO	BRASILIA	DF	31

14:30	EMPRESA DE TRANSPORTES ANDORINHA S/A	BRASILIA	DF	PORTO VELHO	RO	31
1:20	EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTE LIMITADA	COLATINA	ES	PORTO VELHO	RO	5
1:30	EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTE LIMITADA	MANTENA	MG	PORTO VELHO	RO	16
9:30	EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTE LIMITADA	PORTO VELHO	RO	SÃO PAULO	SP	12
9:50	EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTE LIMITADA	PORTO VELHO	RO	MANTENA	MG	19
10:20	EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTE LIMITADA	PORTO VELHO	RO	COLATINA	ES	4
12:35	EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTE LIMITADA	PORTO VELHO	RO	UBERLÂNDIA	MG	4
12:50	EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTE LIMITADA	UBERLÂNDIA	MG	PORTO VELHO	RO	5
16:50	EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTE LIMITADA	SÃO PAULO	SP	PORTO VELHO	RO	13
4:00	ESTRELA RONDÔNIA	APUÍ	AM	JI-PARANÁ	RO	17
19:30	ESTRELA RONDÔNIA	JI-PARANÁ	RO	APUÍ	AM	17
1:15	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	SÃO MIGUEL DO GUAPORÉ	RO	31
2:30	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	CUIABÁ	MT	31
4:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	CEREJEIRAS	RO	31
5:00	EUCATUR	JI-PARANÁ	RO	PORTO VELHO	RO	26
6:00	EUCATUR	NOVA BRASILÂNDIA	RO	PORTO VELHO	RO	26
7:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	HUMAÍTA	AM	31
7:00	EUCATUR	HUMAÍTA	AM	PORTO VELHO	RO	31
7:30	EUCATUR	JI-PARANÁ	RO	PORTO VELHO	RO	26
7:35	EUCATUR	VILHENA	RO	PORTO VELHO	RO	31
7:40	EUCATUR	PIMENTA BUENO	RO	PORTO VELHO	RO	31
8:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	CRICIUMA	SC	18
8:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	HUMAÍTA	AM	13
8:00	EUCATUR	HUMAÍTA	AM	PORTO VELHO	RO	13
8:30	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	VILHENA	RO	31
8:30	EUCATUR	VILHENA	RO	RIO BRANCO	AC	31
9:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	HUMAÍTA	AM	31
9:00	EUCATUR	HUMAÍTA	AM	PORTO VELHO	RO	31
9:00	EUCATUR	CASCADEL	PR	PORTO VELHO	RO	31
9:30	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	JI-PARANÁ	RO	26
9:50	EUCATUR	CASCADEL	PR	RIO BRANCO	AC	5
10:00	EUCATUR	CEREJEIRAS	RO	PORTO VELHO	RO	31
10:00	EUCATUR	MANAUS	AM	PORTO VELHO	RO	26
11:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	VILHENA	RO	31
12:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	JI-PARANÁ	RO	26
12:00	EUCATUR	CRICIUMA	SC	PORTO VELHO	RO	31

12:20	EUCATUR	VILHENA	RO	PORTO VELHO	RO	31
13:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	CRICIUMA	SC	31
13:30	EUCATUR	HUMAÍTA	AM	PORTO VELHO	RO	31
14:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	HUMAÍTA	AM	31
14:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	MANAUS	AM	27
14:30	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	NOVA BRASILÂNDIA	RO	26
14:30	EUCATUR	CASCADEL	PR	RIO BRANCO	AC	26
14:30	EUCATUR	CEREJEIRAS	RO	PORTO VELHO	RO	31
15:30	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	CACOAL	RO	31
16:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	HUMAÍTA	AM	31
16:00	EUCATUR	HUMAÍTA	AM	PORTO VELHO	RO	31
17:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	CEREJEIRAS	RO	31
17:30	EUCATUR	CEREJEIRAS	RO	PORTO VELHO	RO	31
18:00	EUCATUR	COSTA MARQUES	RO	PORTO VELHO	RO	31
18:25	EUCATUR	SÃO MIGUEL DO GUAPORÉ	RO	PORTO VELHO	RO	31
19:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	COSTA MARQUES	RO	31
19:30	EUCATUR	CUIABÁ	MT	PORTO VELHO	RO	31
20:00	EUCATUR	RIO BRANCO	AC	VILHENA	RO	31
20:30	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	CASCADEL	PR	31
21:00	EUCATUR	RIO BRANCO	AC	CASCADEL	PR	31
21:00	EUCATUR	ALTA FLORESTA D'OESTE	RO	PORTO VELHO	RO	31
22:00	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	CEREJEIRAS	RO	31
22:20	EUCATUR	CASCADEL	PR	RIO BRANCO	AC	31
22:31	EUCATUR	RIO BRANCO	AC	CUIABÁ	MT	31
23:20	EUCATUR	VILHENA	RO	PORTO VELHO	RO	31
23:59	EUCATUR	PORTO VELHO	RO	ALTA FLORESTA D'OESTE	RO	31
8:00	EXPRESSO ITAMARATI S.A	PORTO VELHO	RO	CUIABÁ	MT	31
9:00	EXPRESSO ITAMARATI S.A	CUIABÁ	MT	PORTO VELHO	RO	31
16:00	EXPRESSO ITAMARATI S.A	CUIABÁ	MT	PORTO VELHO	RO	31
22:00	EXPRESSO ITAMARATI S.A	PORTO VELHO	RO	CUIABÁ	MT	31
7:30	GRAN EXPRESS TRANSPORTES E T. EIRELI	RIO BRANCO	AC	BRASILIA	DF	31
11:40	GRAN EXPRESS TRANSPORTES E T. EIRELI	BRASILIA	DF	RIO BRANCO	AC	18
14:00	MATRIZ TRANSPORTES LTDA ME	GOIÂNIA	GO	PORTO VELHO	RO	31
15:30	MATRIZ TRANSPORTES LTDA ME	PORTO VELHO	RO	GOIÂNIA	GO	31
8:00	ROTAS DE VIAÇÃO DO TRIÂNGULO LTDA	PORTO VELHO	RO	SÃO PAULO	SP	31
21:00	ROTAS DE VIAÇÃO DO TRIÂNGULO LTDA	SÃO PAULO	SP	PORTO VELHO	RO	31

5:00	TEKLA-TUR VIAGENS E TURISMO	UNIÃO BANDEIRANTES	RO	PORTO VELHO	RO	31
7:30	TEKLA-TUR VIAGENS E TURISMO	PORTO VELHO	RO	UNIÃO BANDEIRANTES	RO	31
8:00	TEKLA-TUR VIAGENS E TURISMO	UNIÃO BANDEIRANTES	RO	PORTO VELHO	RO	31
15:00	TEKLA-TUR VIAGENS E TURISMO	PORTO VELHO	RO	UNIÃO BANDEIRANTES	RO	31
8:00	VIACAO MARLIN LTDA	PORTO VELHO	RO	CUIABÁ	MT	26
20:00	VIACAO MARLIN LTDA	CUIABÁ	MT	PORTO VELHO	RO	26
8:00	VIAÇÃO PRETTI	PORTO VELHO	RO	COLATINA	ES	4
18:00	VIAÇÃO PRETTI	COLATINA	ES	PORTO VELHO	RO	4
21:00	VERDE TRANSPORTES	PORTO VELHO	RO	RIO BRANCO	AC	31
8:00	VERDE TRANSPORTES	PORTO VELHO	RO	RIO BRANCO	AC	31
6:00	VERDE TRANSPORTES	RIO BRANCO	AC	PORTO VELHO	RO	31
17:30	VERDE TRANSPORTES	RIO BRANCO	AC	PORTO VELHO	RO	31
TOTAL						2884

8. PROJEÇÃO DE DEMANDA

8.1 Variáveis que afetam a projeção por segmento

O comportamento da demanda por um determinado modo de transportes é derivado de diversos fatores socioeconômicos, demográficos, geográficos e de características das diferentes opções de deslocamento (conforto, tempo de viagem, confiabilidade etc.). Ele decorre de como a população e a riqueza de uma sociedade crescem ao mesmo tempo em que sofre influência de fatores como a competição com outras formas de transportes. A seguir tecemos breves comentários sobre alguns desses fatores e como eles podem influenciar a demanda.

A demanda de embarques de passageiros em transporte interestadual de terminais rodoviários pode ser afetada por uma série de variáveis. Aqui estão algumas das principais variáveis que podem influenciar a demanda:

- a. **Economia:** A situação econômica, incluindo o nível de emprego, renda disponível e taxa de crescimento econômico, pode impactar diretamente a demanda por viagens de ônibus. Em tempos de recessão, as pessoas podem optar por viajar menos para economizar dinheiro.
- b. **Preços das Passagens:** O preço das passagens de ônibus é um fator crítico. Passagens mais baratas podem incentivar mais pessoas a escolherem viajar de ônibus em vez de outras opções de transporte, como aviões ou carros particulares.
- c. **Condições das Estradas:** Condições adversas das estradas, como condições climáticas ruins ou estradas danificadas, podem impactar a demanda, uma vez que as pessoas podem evitar viajar nessas condições.
- d. **Concorrência com Outros Meios de Transporte:** A disponibilidade e a acessibilidade de outros modos de transporte, como trens e voos, podem afetar a demanda por viagens de ônibus. Se outras opções forem mais rápidas ou convenientes, a demanda por viagens de ônibus poderá diminuir.
- e. **Demanda Sazonal:** A demanda por viagens de ônibus pode variar sazonalmente, com picos durante feriados, férias escolares e outras épocas de grande movimentação de pessoas.
- f. **Eventos e Festivais:** Eventos esportivos, festivais e outros acontecimentos podem aumentar a demanda por viagens em determinadas áreas e períodos.
- g. **Demografia e População:** A densidade populacional e a demografia da região onde o terminal rodoviário está localizado podem influenciar a demanda. Áreas mais densamente povoadas tendem a ter mais demanda por transporte.
- h. **Desenvolvimento Urbano:** Mudanças no desenvolvimento urbano, como expansão ou desenvolvimento de áreas urbanas, podem influenciar a demanda, uma vez que podem surgir novas rotas ou aumentar a acessibilidade a terminais rodoviários.
- i. **Serviços e Conforto:** A qualidade dos serviços oferecidos, como conforto dos ônibus, facilidades nos terminais e níveis de serviço ao cliente, também pode afetar a decisão das pessoas de escolherem viajar de ônibus.
- j. **Regulações Governamentais:** Regulações e políticas governamentais, como regulamentações de transporte, subsídios ou incentivos fiscais, podem influenciar os custos e a viabilidade do transporte rodoviário.
- k. **Tendências Sociais e Culturais:** Mudanças nas preferências sociais, como a valorização de viagens sustentáveis ou experiências únicas, podem afetar a demanda por viagens de ônibus.

É importante considerar que essas variáveis podem interagir e se influenciar mutuamente, criando um ambiente complexo que molda a demanda por viagens de ônibus em terminais rodoviários.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) leva em consideração as seguintes variáveis ao desenvolver seu modelo de previsão para o transporte rodoviário interestadual (Espósito Neto, 2014):

- a. Tamanho da população nos municípios.

- b. Renda média per capita nos municípios.
- c. Média anual de viagens interestaduais por ônibus per capita nos municípios.
- d. Identificação de municípios que servem como polos turísticos.
- e. Índice de residentes não naturais nos estados de origem e destino dos municípios.
- f. Distância rodoviária entre os municípios.

Embora haja diversos modelos aplicados ao transporte rodoviário de longa distância entre estados, o mesmo não se aplica à investigação do transporte rodoviário entre municípios, o que torna uma análise direta impossível.

Por fim, entre as características das diferentes opções de transporte podemos incluir a percepção que os usuários têm em relação à conforto, privacidade, tempo de deslocamento, acessibilidade, entre outros. Todos estes aspectos influenciam nas decisões de viagem.

8.2 Cenário e Projeções de demanda

Diversas metodologias, seja de forma isolada ou combinada, podem ser aplicadas para realizar projeções de demanda em relação a embarques de passageiros, dentro do período de concessão. Estas abordagens podem variar entre uma perspectiva mais subjetiva, fundamentada na análise crítica de especialistas, e uma abordagem mais objetiva, apoiada por métodos quantitativos com diferentes níveis de complexidade.

Observa-se uma tendência de estabilidade na demanda de embarques nos últimos anos no Terminal Rodoviário de Porto Velho, assim como em outros terminais em todo o Brasil. As principais causas dessa redução segundo a literatura são as seguintes:

- **Impacto das Tecnologias de Transporte:** A popularização de serviços de transporte por aplicativos, como Uber e similares, que oferecem opções mais flexíveis e personalizadas.
- **Expansão do Transporte Aéreo:** O aumento da acessibilidade e a competitividade de preços do transporte aéreo em comparação com o terrestre.
- **Mudanças nos Hábitos de Viagem:** Alterações nos comportamentos e preferências dos consumidores em relação ao modo de transporte, incluindo uma possível preferência por opções mais rápidas ou convenientes.
- **Condições Econômicas:** Flutuações na economia que podem afetar a capacidade das pessoas de viajar e escolher meios de transporte mais econômicos.
- **Facilidade de crédito:** As pessoas conseguem ter acesso mais fácil ao crédito e adquirem seu próprio veículo, possibilitando a viagem por conta própria.
- **Inovações no Setor de Transporte:** Introdução de novas formas de transporte compartilhado, como caronas, e opções de viagem mais eficientes.
- **Desenvolvimento de Infraestrutura:** Melhorias ou declínio na infraestrutura rodoviária que afetam a eficiência e a segurança do transporte terrestre.
- **Consciência Ambiental:** A crescente preocupação com questões ambientais, levando as pessoas a optarem por modos de transporte mais sustentáveis.
- **Tendências Demográficas:** Mudanças na demografia, como migração para áreas urbanas, que podem impactar a demanda por viagens rodoviárias de longa distância.

Contudo, a análise das recentes propostas de concessão de Terminais Rodoviários revelou que, nos casos em que o edital incorpora um estudo de concessão, a previsão do número de passageiros é baseada em modelos simplificados, adotando as seguintes premissas de projeção:

- a. Aumento no fluxo de embarques conforme a variação do crescimento populacional, projetada pelo IBGE. Por exemplo, a concessão do Terminal Rodoviário de Salvador.
- b. Variação do Produto Interno Bruto (PIB). Por exemplo, a concessão do Terminal Rodoviário de Belo Horizonte - TERGIP.
- c. Manutenção da estabilidade do fluxo de passageiros. Por exemplo, o Terminal Rodoviário de Cuiabá.

Nesse estudo foi adotado a estabilidade da demanda do ANO 1 ao ANO 25 da concessão. Foi considerado um total de 326.005 embarques ao ano

Dessa maneira, segue abaixo tabela contendo a quantidade de embarques projetada ao longo da Concessão.

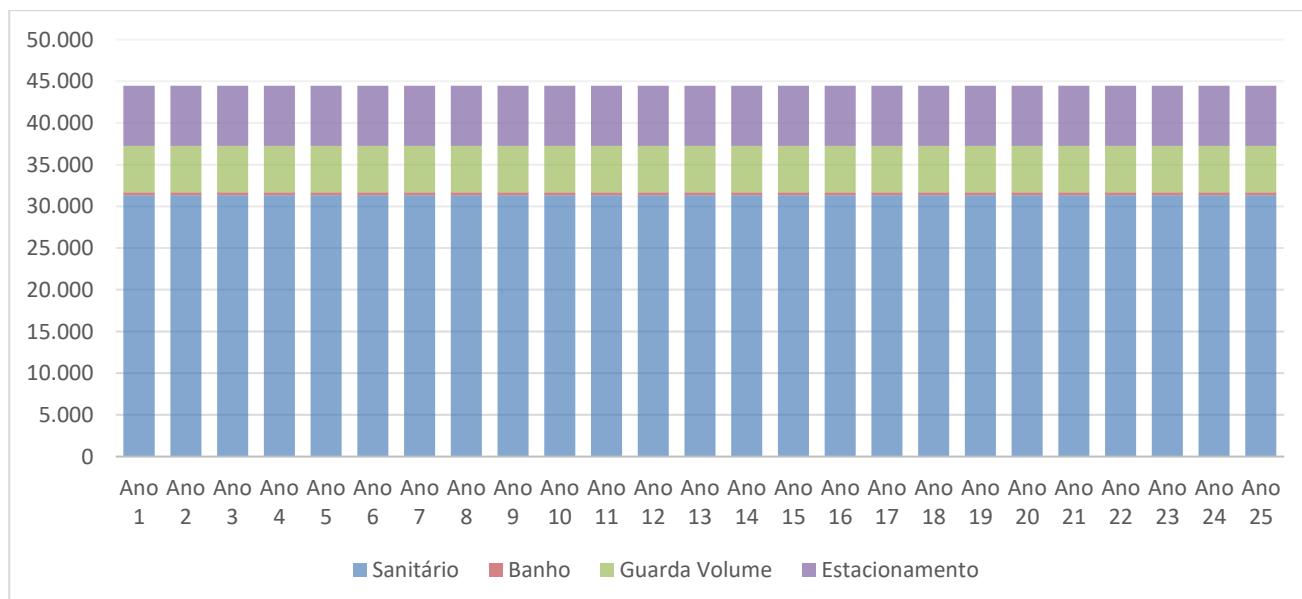
Tabela 8- Passageiros Embarcados

Embarques			
ANO	Intermunicipal	Interestadual	Embarque Total
Ano 1	120.621	205.382	326.003
Ano 2	120.621	205.382	326.003
Ano 3	120.621	205.382	326.003
Ano 4	120.621	205.382	326.003
Ano 5	120.621	205.382	326.003
Ano 6	120.621	205.382	326.003
Ano 7	120.621	205.382	326.003
Ano 8	120.621	205.382	326.003
Ano 9	120.621	205.382	326.003
Ano 10	120.621	205.382	326.003
Ano 11	120.621	205.382	326.003
Ano 12	120.621	205.382	326.003
Ano 13	120.621	205.382	326.003
Ano 14	120.621	205.382	326.003
Ano 15	120.621	205.382	326.003
Ano 16	120.621	205.382	326.003
Ano 17	120.621	205.382	326.003
Ano 18	120.621	205.382	326.003
Ano 19	120.621	205.382	326.003
Ano 20	120.621	205.382	326.003
Ano 21	120.621	205.382	326.003
Ano 22	120.621	205.382	326.003
Ano 23	120.621	205.382	326.003
Ano 24	120.621	205.382	326.003
Ano 25	120.621	205.382	326.003

Tabela 9- Demanda de Serviços

Demanda de Serviços				
ANO	Sanitário	Banho	Guarda Volume	Estacionamento
Ano 1	31.837	326	5.672	7.200
Ano 2	31.837	326	5.672	7.200
Ano 3	31.837	326	5.672	7.200
Ano 4	31.837	326	5.672	7.200
Ano 5	31.837	326	5.672	7.200
Ano 6	31.837	326	5.672	7.200
Ano 7	31.837	326	5.672	7.200
Ano 8	31.837	326	5.672	7.200
Ano 9	31.837	326	5.672	7.200
Ano 10	31.837	326	5.672	7.200
Ano 11	31.837	326	5.672	7.200
Ano 12	31.837	326	5.672	7.200
Ano 13	31.837	326	5.672	7.200
Ano 14	31.837	326	5.672	7.200
Ano 15	31.837	326	5.672	7.200
Ano 16	31.837	326	5.672	7.200
Ano 17	31.837	326	5.672	7.200
Ano 18	31.837	326	5.672	7.200
Ano 19	31.837	326	5.672	7.200
Ano 20	31.837	326	5.672	7.200
Ano 21	31.837	326	5.672	7.200
Ano 22	31.837	326	5.672	7.200
Ano 23	31.837	326	5.672	7.200
Ano 24	31.837	326	5.672	7.200
Ano 25	31.837	326	5.672	7.200

Gráfico 5 Demanda de utilização dos serviços



8.3 Conclusões sobre as projeções de demanda

A projeção de demanda para o Terminal Rodoviário de Porto Velho indica uma tendência de estabilidade, levando em consideração seu histórico e as possíveis influências negativas de várias variáveis setoriais que é observado nos principais Terminais do Brasil. Estas variáveis incluem a potencial migração para outros meios de transporte, como aplicativos de compartilhamento e veículos automatizados, que podem impactar negativamente a demanda por ônibus intermunicipais. Além disso, fatores socioeconômicos, como a taxa de motorização, não devem contribuir significativamente para o aumento no número de passageiros. Para fins de modelagem, optou-se por adotar um cenário de receitas estáveis.

Dado esse cenário de estabilidade na demanda de passageiros, o projeto de concessão do Terminal Rodoviário de Porto Velho precisa focar nas receitas não tarifárias. Na próxima seção deste estudo, apresentaremos as projeções de receita do projeto, que incluem não apenas as tarifas cobradas dos passageiros, mas também outras fontes de receita, com destaque para as receitas geradas pela locação de áreas comerciais.

É importante ressaltar que não foram observadas variações nas taxas de crescimento ao longo do período avaliado. Isso sugere uma relativa estabilidade nas projeções de demanda para o futuro. Essa estabilidade pode ser vista como um fator positivo na tomada de decisões estratégicas, pois permite um planejamento mais previsível e uma gestão de recursos mais eficaz. No entanto, é crucial estar atento às variáveis que podem influenciar a demanda no futuro, como mudanças econômicas, regulatórias e tecnológicas, para garantir que as projeções permaneçam precisas e atualizadas.

PARTE 2 — AVALIAÇÃO DAS RECEITAS PROJETADAS

PARTE 2: AVALIAÇÃO DAS RECEITAS PROJETADAS

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como objetivo apresentar uma projeção detalhada das receitas tarifárias, que estão diretamente relacionadas à projeção da demanda de passageiros, e das demais receitas não tarifárias. São destacadas as premissas adotadas na modelagem, a metodologia aplicada e outros aspectos técnicos relevantes. Essas projeções constituem a base da análise de viabilidade da proposta de exploração do Terminal Rodoviário de Porto Velho, com base em um modelo de concessão comum. O intuito é indicar a capacidade do projeto em remunerar o capital investido pelo setor privado e custear todos os investimentos, custos operacionais e impostos previstos.

Neste capítulo específico sobre a avaliação de receitas, iniciamos com a descrição das premissas que fundamentaram a projeção de todas as receitas previstas para o Terminal Rodoviário de Porto Velho. Essas receitas derivam diretamente ou indiretamente da movimentação de passageiros. São examinadas as potenciais receitas provenientes da cobrança de tarifas pelo uso do terminal, exploração de espaços comerciais para fins operacionais (como balcões de venda de passagens e atendimento), acessórios e comerciais (como espaços para lojas e stands de vendas, salas "VIP", alimentação, estacionamentos, serviços diversos como guarda-volumes, entre outros). Considera-se também o uso de espaços para fins publicitários e outras fontes eventuais de receitas. Ao final, são apresentados os quadros de projeção da receita ao longo dos anos contemplados na projeção.

No contexto deste estudo, as variações nas receitas estão concentradas principalmente nas que possuem um impacto direto vinculado ao volume de passageiros, como as receitas tarifárias, estacionamentos e serviços. Como será discutido mais adiante, o projeto de exploração do terminal contempla um incremento nas receitas comerciais, devido ao aumento da ABL – Área Bruta Locável, do Novo Terminal.

2. TIPO DE RECEITAS PREVISTAS

Os tipos de receitas previstas no presente estudo para o Terminal Rodoviário de Porto Velho foram as seguintes:

Tabela 10: Tipos de receitas previstas

Receita	Descrição
Receitas Tarifárias	
Tarifa de Embarque	São as receitas provenientes das tarifas cobradas dos usuários que utilizam as instalações e serviços do terminal para suas viagens.
Receitas Não Tarifárias	
Sanitários e banhos	Receita decorrente da utilização de sanitários e banhos, cobradas dos usuários que se utilizam desses serviços.
Serviços de guarda-volumes)	São as tarifas cobradas dos usuários para temporariamente guardar seus pertences em locais seguros disponíveis no terminal rodoviário e possuem relação direta com a demanda de passageiros atendidos.
Estacionamento	Receita proveniente pela entrada e permanência do veículo nos estacionamentos da Estação Rodoviária
Locação de espaços comerciais e bilheterias	O Terminal possui espaços disponíveis para locação de áreas comerciais. São áreas destinadas para quiosques, restaurante, farmácia, entre outros empreendimentos necessários para o maior conforto do usuário. Inicialmente a projeção é realizada com a área já existente, mas a partir do término da obra a área disponível é ampliada, aumentando assim, o número total de metros quadrados locáveis.
Locação de áreas para publicidade	O Terminal possui espaços disponíveis para locação destinados à publicidade negociados por metros quadrados.
Outras	correspondentes a quaisquer outras fontes de arrecadação não previstas nas alíneas anteriores

A seguir detalhamos as premissas utilizadas para as projeções de cada um destes principais grupos de receita.

2.1 RECEITAS TARIFÁRIAS

Em conformidade com o disposto no Decreto Municipal nº 20.739, de 27 de dezembro de 2024, publicado no Diário Oficial dos Municípios do Estado de Rondônia na edição de 30 de dezembro de 2024, foi fixado o valor único da tarifa de embarque a ser cobrada no Terminal Rodoviário de Porto Velho – RO em R\$ 14,25 (quatorze reais e vinte e cinco centavos). Esse novo patamar tarifário representa um aumento de aproximadamente 196% em relação ao valor anteriormente praticado, que era de R\$ 4,82, conforme registros anteriores.

Sob a ótica da modelagem de concessões públicas, chama-se atenção para o fato de que o valor estabelecido, além de se posicionar como a mais elevada tarifa de embarque atualmente em vigor em terminais rodoviários em território nacional, encontra-se em desalinhamento com o princípio da modicidade tarifária, consagrado no ordenamento jurídico brasileiro, notadamente na Lei nº 8.987/1995 (Lei das Concessões), que estabelece que os serviços públicos concedidos devem ser prestados com tarifas justas e acessíveis ao usuário.

A adoção de uma tarifa única, independentemente da distância percorrida pelo usuário, gera distorções relevantes. Por exemplo, um passageiro com destino a uma localidade situada a apenas 50 km de Porto Velho é onerado da mesma forma que aquele que embarca para outra unidade da Federação, o que compromete o caráter isonômico e proporcional da cobrança, afetando especialmente a demanda por viagens intermunicipais de curta distância — segmento esse de alta sensibilidade ao preço da tarifa de embarque.

Com vistas à viabilizar financeiramente a futura concessão, à adequação da estrutura tarifária aos princípios constitucionais e infralegais aplicáveis, e à promoção da justiça tarifária entre os diferentes perfis de deslocamento, propomos a implementação de uma estrutura tarifária diferenciada, segmentando os valores de embarque conforme a natureza e a distância da viagem (intermunicipal e interestadual).

Essa segmentação busca:

- Atender ao princípio da modicidade tarifária, assegurando valores compatíveis com a capacidade de pagamento dos usuários;
- Estimular o uso do terminal por passageiros de rotas curtas, hoje desestimulados pela tarifa única;
- Viabilizar financeiramente o contrato de concessão, mantendo a atratividade do projeto para o parceiro privado sem sacrificar o interesse público.

A seguir, apresentamos uma tabela detalhada com os valores propostos para cada categoria de viagem, possibilitando uma análise comparativa entre os diferentes níveis tarifários e demonstrando o alinhamento da proposta com as melhores práticas regulatórias no setor de infraestrutura rodoviária.

Tabela 11: Tarifas previstas

Tipos de Tarifas	R\$
Intermunicipal	R\$ 5,10
Interestadual	R\$ 10,20

2.1.1 Receitas tarifárias

As receitas tarifárias anuais, considerando as tarifas acima definidas e demanda projetada, são as seguintes:

Tabela 12: Receitas Tarifárias

Receitas Tarifárias			
ANO	Intermunicipal	Interestadual	Total Receitas
Ano 1	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 2	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 3	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 4	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 5	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 6	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 7	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 8	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 9	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 10	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 11	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 12	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 13	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 14	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 15	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 16	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 17	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 18	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 19	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 20	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 21	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 22	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 23	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 24	615.168	2.094.895	2.710.063
Ano 25	615.168	2.094.895	2.710.063

2.2 RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS

2.2.1 Receitas de Banho e Sanitários

Com base nas informações técnicas fornecidas pela Prefeitura Municipal de Porto Velho e pela empresa Administradora Silvestre Ltda., atual responsável pela operação do Terminal Rodoviário, foi possível realizar estimativas para a modelagem econômico-financeira da futura concessão, especialmente no que se refere às

receitas acessórias provenientes da exploração de serviços complementares à atividade principal de transporte de passageiros.

Entre os serviços considerados, destacam-se aqueles associados à infraestrutura de apoio ao viajante, nomeadamente: serviço de banho com kit higiênico incluso e uso dos sanitários públicos do terminal. Tais serviços, por sua natureza, compõem a cesta de receitas não-tarifárias do projeto, desempenhando papel relevante na geração de receitas acessórias e, conseqüentemente, na composição do fluxo de caixa projetado da concessão.

Com base em parâmetros empíricos e dados operacionais disponibilizados, considerou-se que:

- 0,10% do total de passageiros embarcados realizará a utilização do serviço de banho, que compreende a disponibilização de instalações adequadas e fornecimento de kit de higiene individual;
- 9,77% do total de embarques demandará a utilização dos sanitários.

Para fins de avaliação financeira, foram adotados os seguintes valores unitários de cobrança:

- R\$ 8,00 (oito reais) por utilização do serviço de banho completo;
- R\$ 4,00 (quatro reais) por acesso ao sanitário.

Esses valores refletem a prática atual de mercado observada em terminais de porte similar, compatibilizando o potencial de geração de receita com a manutenção do acesso universal e digno aos serviços essenciais, observando, ainda, os princípios da modicidade, razoabilidade e proporcionalidade, que regem as concessões de serviços públicos.

Essas premissas foram integradas ao modelo de estruturação financeira da concessão, de modo a garantir que os serviços prestados atendam aos padrões de qualidade esperados, ao mesmo tempo em que asseguram a atratividade do projeto ao setor privado.

2.2.2 Receitas com Guarda Volumes

Com base nas informações fornecidas pela Prefeitura, estimamos que a demanda total projetada seja de 1,740% em relação à base de referência. O preço fixado para esse serviço é de R\$ 10,00 (Preço cobrado atualmente).

2.2.3 Receitas com Estacionamento

Com base nas informações fornecidas pela Prefeitura, consideramos as seguintes premissas para o cálculo das receitas de estacionamento.

- Quantidade de vagas total: 94
- Vagas para estacionamento rotativo: 50
- Rotatividade média por vaga: 0,40
- Vagas para mensalista: 44
- Preço médio por hora: R\$ 8,00
- Preço do estacionamento para mensalista R\$ 150,00
- Número de dias de funcionamento: 30.

Tabela 13- Receitas de Serviços

Receitas de Serviços				
ANO	Receita de Banho/Sanitário	Guarda Volumes	Estacionamento	TOTAL
Ano 1	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 2	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 3	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 4	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 5	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 6	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 7	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 8	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 9	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 10	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 11	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 12	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 13	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 14	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 15	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 16	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 17	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 18	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 19	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 20	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 21	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 22	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 23	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 24	129.955	56.725	136.800	323.480
Ano 25	129.955	56.725	136.800	323.480

2.2.4 Receitas com Locação de Espaços Comerciais

Com base nas informações fornecidas pela Prefeitura em abril/2025, baseado nas cópias dos contratos de locações, existe uma área comercial ocupada de 916,21 m². O preço médio dos aluguéis é de R\$ 152,64, conforme pode ser visto na tabela abaixo.

Tabela 14: Relação de Locatários do Terminal

nº	LOCATÁRIO	LOCALIZAÇÃO	ÁREA (m ²)	ALUGUEL P/M ²	VALOR ALUGUEL
1	GONTIJO	GUICHÊ 1	11,54	R\$ 173,31	R\$ 2.000,00
2	GRANEXPRESS	GUICHÊ 2	11,54	R\$ 173,31	R\$ 2.000,00
3	AMATUR	GUICHÊ 3	11,71	R\$ 192,14	R\$ 2.250,00
4	AMATUR	GUICHÊ 4	11,82	R\$ 190,36	R\$ 2.250,00
5	VM	GUICHÊ 5	11,54	R\$ 173,31	R\$ 2.000,00
6	VM	GUICHÊ 6	11,64	R\$ 171,82	R\$ 2.000,00
7	EUCATUR	GUICHÊ 7	11,71	R\$ 192,14	R\$ 2.250,00
8	ESTRELA	GUICHÊ 8	11,10	R\$ 202,70	R\$ 2.250,00
9	EUCATUR	GUICHÊ 9	10,66	R\$ 211,07	R\$ 2.250,00
10	EUCATUR	GUICHÊ 10	12,29	R\$ 183,08	R\$ 2.250,00
11	EUCATUR	GUICHÊ 11	11,66	R\$ 192,97	R\$ 2.250,00
12	EUCATUR	GUICHÊ 12	11,32	R\$ 198,76	R\$ 2.250,00
13	EUCATUR	GUICHÊ 13	11,12	R\$ 202,34	R\$ 2.250,00
14	GRANEXPRESS	GUICHÊ 14	11,71	R\$ 192,14	R\$ 2.250,00
15	VM	GUICHÊ 15	11,63	R\$ 193,47	R\$ 2.250,00
16	PRETI	GUICHÊ 16	11,54	R\$ 173,31	R\$ 2.000,00
17	MATRIZ	GUICHÊ 17	11,63	R\$ 193,47	R\$ 2.250,00
18	RODEROTAS	GUICHÊ 18	11,62	R\$ 193,63	R\$ 2.250,00
19	TEKLA	GUICHÊ 19	11,80	R\$ 190,68	R\$ 2.250,00
20	ITAMARATI	GUICHÊ 20	11,45	R\$ 196,51	R\$ 2.250,00
21	ITAMARATI	GUICHÊ 21	11,80	R\$ 190,68	R\$ 2.250,00
22	ANDORINHA	GUICHÊ 22	11,76	R\$ 191,33	R\$ 2.250,00
23	AMATUR	GUICHÊ 23	11,54	R\$ 194,97	R\$ 2.250,00
24	AMATUR	GUICHÊ 24	11,52	R\$ 195,31	R\$ 2.250,00
25	EUCATUR	GUICHÊ 25	11,86	R\$ 189,71	R\$ 2.250,00
26	EUCATUR	GUICHÊ 26	11,32	R\$ 198,76	R\$ 2.250,00
27	BOBS BURGUERS	LANCHONETE 01	21,56	R\$ 231,91	R\$ 5.000,00
28	PÃO RECIFE	LANCHONETE 02	21,53	R\$ 139,34	R\$ 3.000,00
29	SHOWCOLANDIA COFFEE	LANCHONETE 03	21,53	R\$ 139,34	R\$ 3.000,00
30	MAXIMO SABOR	LANCHONETE 04	21,56	R\$ 231,91	R\$ 5.000,00
31	FEDERAL BURGUER	LOJA 01 e LOJA 02	42,00	R\$ 166,67	R\$ 7.000,00
32	TOP PRESENTES	SALA VIP	38,15	R\$ 78,64	R\$ 3.000,00
33	EUCATUR CARGAS E ENCOMENDAS	CARGAS E ENCOMENDAS	48,55	R\$ 61,79	R\$ 3.000,00
34	MINHAS COMPRINHAS	LOJA 09	21,00	R\$ 166,67	R\$ 3.500,00
35	PORTO OTICA	LOJA 10	21,00	R\$ 166,67	R\$ 3.500,00
36	MADEIRA KIDS	LOJA 12	34,92	R\$ 100,23	R\$ 3.500,00
37	DUTIFRI SHOP	LOJA 13	34,28	R\$ 189,61	R\$ 6.500,00

38	COURO FINO	LOJA 11	21,00	R\$ 166,67	R\$ 3.500,00
39	JOYBOX	LOJA 08	21,00	R\$ 166,67	R\$ 3.500,00
40	RONILSON QUADROS RODRIGUES	LOJA 06	21,00	R\$ 95,24	R\$ 2.000,00
41	SHOWCOLANDIA	LOJA 05	22,27	R\$ 224,52	R\$ 5.000,00
42	RONILSON QUADROS RODRIGUES	LOJA 07	21,00	R\$ 95,24	R\$ 2.000,00
43	OFICINA DA BARBA	LOJA 03 E LOJA 04	45,89	R\$ 76,27	R\$ 3.500,00
44	QUIOSQUE	QUIOSQUE	16,00	R\$ 100,00	R\$ 1.600,00
45	QUIOSQUE	QUIOSQUE 1	35,00	R\$ 85,71	R\$ 3.000,00
46	JR RESTAURANTE E LANCHONETE	LANCHONETE 05	21,56	R\$ 139,15	R\$ 3.000,00
47	A DELICIA	LANCHONETE 07	21,56	R\$ 115,96	R\$ 2.500,00
48	DERIVADOS DO MILHO VERDE	LANCHONETE 08	21,49	R\$ 139,60	R\$ 3.000,00
49	AMOR EM PEDACOS	LANCHONETE 06	21,53	R\$ 185,79	R\$ 4.000,00
	TOTAL		916,21		R\$ 139.850,00
Preço médio			R\$ 152,64		

Segue abaixo quadro resumo por tipo de espaço comercial atual.

Tabela 15 - Quadro Resumo dos Espaços Comerciais

TIPO	ÁREA
GUICHÊ	300,83
LANCHONETE	172,32
LOJA	305,36
SALA VIP	38,15
ENCOMENDAS	48,55
QUIOSQUE	51,00
ÁREA DESOCUPADA	280,69
Total	1.196,90

Tabela 16 - Quadro Resumo de ABL

ABL Ocupada	916,21
ABL Desocupada	280,69
ABL Total	1.196,90
Ocupação	76,55%
Preço Médio	R\$ 152,64

Em consonância com as premissas de escalonamento operacional previstas na modelagem da concessão, e considerando o potencial de crescimento da demanda por serviços logísticos vinculados ao transporte rodoviário intermunicipal e interestadual, está prevista, a partir do 2º ano de vigência contratual, a ampliação da Área Bruta Locável (ABL) destinada ao segmento de encomendas.

Essa expansão será materializada com a incorporação de 96,61 m² adicionais, especificamente projetados para abrigar operações de recebimento, expedição e armazenagem de pequenos volumes e pacotes – um serviço tradicionalmente oferecido em terminais rodoviários de porte regional, cuja demanda tem crescido consistentemente devido à maior capilaridade logística proporcionada pelas linhas regulares de ônibus.

Essa adição representa um incremento de 8,07% sobre a ABL total originalmente disponível, impactando positivamente na receita não tarifária da concessão, por meio da locação desse espaço a operadores logísticos especializados ou diretamente vinculados às empresas de transporte atuantes no terminal. Vide quadro abaixo.

Tabela 17 - Quadro Resumo de ABL a partir do Ano 2 de Concessão

Receita	R\$ 139.850,00
ABL Ocupada	916,21
ABL Desocupada	280,69
ABL Total	1.196,90
Ocupação	76,55%
Preço Médio	R\$ 152,64
Nova ABL a partir do Ano 2	1.293,51
ABL Total	1.196,90
Nova áreas de Encomendas	96,61

Com vistas a garantir maior acurácia nas estimativas de receitas acessórias, especialmente aquelas provenientes da exploração da Área Bruta Locável (ABL) do Terminal Rodoviário, foi adotada uma abordagem progressiva e realista de taxa de ocupação projetada, considerando a maturação do empreendimento ao longo do tempo, a atratividade comercial do terminal e o comportamento típico do mercado varejista em ambientes concessionados.

As taxas foram definidas com base no diagnóstico atual do ativo, em benchmarks de empreendimentos de perfil similar, bem como na análise da curva de absorção observada em concessões anteriores. A progressão adotada reflete a expectativa de aumento gradual da atratividade dos espaços comerciais do terminal, à medida que:

- A operação se estabiliza;
- A percepção de valor pelos lojistas se consolida;
- E a movimentação de usuários do Terminal aumenta.

A seguir, apresentam-se as taxas de ocupação consideradas para fins de modelagem econômico-financeira:

- Ano 1: 76,5% da ABL ocupada — refletindo o cenário atual do terminal, já parcialmente locado, com mix de lojas em fase de reestruturação.
- Ano 2 ao Ano3 : 80% de ocupação — considerando os efeitos iniciais da modernização do equipamento e início de requalificação da imagem institucional do terminal.
- Ano 4 ao Ano5 : 85% de ocupação — assumindo crescimento na confiança do mercado local, aumento do fluxo de usuários e consolidação do mix comercial.
- Ano 6 em diante: 90% de ocupação — estabilização do modelo de gestão, com performance comercial compatível com a média de empreendimentos bem-sucedidos do setor.

Importante destacar que tais percentuais foram calibrados de forma conservadora, considerando as especificidades regionais de Porto Velho, o perfil do consumidor predominante e a dinâmica de absorção de espaços comerciais em equipamentos de transporte coletivo terrestre. Ademais, esses indicadores estão plenamente alinhados com práticas consagradas na modelagem de concessões de terminais urbanos e intermunicipais, resguardando a robustez e a viabilidade financeira da proposta.

Essa evolução progressiva da taxa de ocupação reforça o compromisso com a prudência nas premissas de receita, ao mesmo tempo em que traduz uma visão estratégica de longo prazo para a sustentabilidade do contrato.

2.2.5 Receitas com Publicidade

As receitas com publicidade foram calculadas com base numa área disponível de 15 metros quadrados para locação, a um valor de R\$ 75/m² por mês.

Abaixo segue tabela contendo as receitas totais.

Tabela 18 – Receitas totais da Concessão

Receitas							
ANO	Receitas Tarifárias	Receita de Banho/Sanitário	Guarda Volumes	Estacionamento	Locação	Espaço para Publicidade	Receitas Total
Ano 1	2.710.063	129.955	56.725	136.800	1.678.200	13.500	4.725.243
Ano 2	2.710.063	129.955	56.725	136.800	1.895.433	13.500	4.942.476
Ano 3	2.710.063	129.955	56.725	136.800	1.895.433	13.500	4.942.476
Ano 4	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.013.898	13.500	5.060.940
Ano 5	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.013.898	13.500	5.060.940
Ano 6	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 7	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 8	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 9	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 10	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 11	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 12	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 13	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 14	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 15	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 16	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 17	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 18	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 19	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 20	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 21	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 22	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 23	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 24	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Ano 25	2.710.063	129.955	56.725	136.800	2.132.362	13.500	5.179.405
Total	67.751.573	3.248.882	1.418.113	3.420.000	52.144.107	337.500	128.320.176

2.3 CONCLUSÃO DA PROJEÇÃO DE DEMANDA

A análise revela que a estratégia central para impulsionar as receitas no Terminal centra-se na expansão da Área Bruta Locável (ABL). Esta abordagem fundamenta-se na projeção de um crescimento acumulado de aproximadamente 27%, em relação às atuais receitas do Terminal. Tal expansão é resultante do aumento da ABL no Novo Terminal, na área de encomendas, bem como, na cobrança do uso dos serviços de sanitários, banhos e estacionamento. Uma decisão estratégica embasada em estudos de mercado e práticas bem-sucedidas em empreendimentos similares).

A ênfase na ABL como impulsionadora de receitas está alinhada com a literatura que destaca a importância da otimização do espaço locável para o sucesso financeiro de terminais e centros comerciais. A expansão da ABL não apenas atende à demanda crescente, mas também posiciona o Terminal de forma competitiva no contexto do mercado rodoviário brasileiro.

Por outro lado, as receitas de tarifas de embarques foram mantidas contantes, refletindo a atual situação do mercado de Terminais Rodoviários no Brasil, conforme discutido em detalhes neste estudo. Essa abordagem é respaldada por estudos anteriores que indicam a estabilidade em certas fontes de receitas nos terminais rodoviários em diferentes contextos regionais.

Essa estratégia de crescimento embasada na expansão da ABL no Novo Terminal é respaldada por uma análise crítica e considerações cuidadosas das condições específicas do mercado local. Isso confere ao Terminal uma base sólida para alcançar seus objetivos financeiros e operacionais no cenário rodoviário atual.

PARTE 3 — ANÁLISE DE BENCHMARKING

PARTE 3: ANÁLISE DE BENCHMARKING

1. INTRODUÇÃO

Esta parte do Estudo objetiva fornecer dados e parâmetros de outros terminais rodoviários do país para servir de base para uma análise comparativa entre o projeto proposto para o Terminal Rodoviário de Porto Velho e outros empreendimentos com características similares ao terminal estudado.

Estes indicativos foram inclusive utilizados para a definição das projeções de custos operacionais que fazem parte dos Estudos, que também se basearam em referências e análises dos custos históricos do próprio Terminal Rodoviário de Porto Velho informados pela Prefeitura de Porto Velho. Desta forma, por meio da combinação entre as informações específicas do Terminal Rodoviário de Porto Velho e pelas análises de benchmarking de outros equipamentos semelhantes, definiu-se diversas premissas de projeção. Cumpre destacar que a SINART administra Terminais Rodoviários, Aeroportuário e Hidroviário há mais de 50 anos, atuando em diversas capitais do Brasil e, portanto, conhece profundamente a operação de Terminais Rodoviários e todos os custos operacionais inerentes e necessários para a sua eficiente operação. Esta experiência foi fundamental para a definição das premissas e parâmetros de projeção e a melhor utilização das informações de benchmarking.

2. TERMINAIS RODOVIÁRIOS OPERADOS NO PAÍS E SEUS PRINCIPAIS INDICADORES

Os Terminais Rodoviários de passageiros, geralmente, localizam-se próximos às regiões centrais das cidades, facilitando assim o acesso dos passageiros, tanto para sair da cidade de origem quanto para chegar ao seu destino.

As rodoviárias oferecerem de maneira geral uma estrutura de conforto aos passageiros que aguardam a partida dos seus ônibus, como área de estacionamento, bares, restaurantes, sanitários, entre outros.

Antes da apresentação de uma comparação quantitativa de diversos terminais que recentemente foram licitados a iniciativa privada e que serviram de referência direta para a definição de premissas para o presente estudo, apresentamos a seguir informações gerais de alguns dos principais Terminais Rodoviários no Brasil.

As informações apresentadas na sequência tiveram como origem os respectivos sites oficiais dos Terminais e descritivos de estudos indicativos de licitações recentes, como a do novo terminal Rodoviário de Salvador.

2.1 Terminal Rodoviário do Tietê - SP

O Terminal Rodoviário Tietê é o segundo maior do mundo. Oficialmente chamado de Terminal Rodoviário Governador Carvalho Pinto, a maior rodoviária do Brasil, inaugurada em maio de 1982, é uma das mais importantes da América Latina e do mundo, perdendo apenas para o terminal de Nova York em fluxo de pessoas. Desde 1989, a administração do local é feita por grupo privado e, em 2002, houve uma revitalização em suas instalações com o objetivo de melhorar sua funcionalidade e a acessibilidade. O terminal registra um movimento de mais de 90 mil passageiros/dia.

A operação é realizada por mais de 290 funcionários que administram cerca de 120 mil metros quadrados de área do terminal, que abriga 89 plataformas, sendo 72 duas destinadas ao embarque e 17 ao desembarque de passageiros. O Terminal conta com 67 empresas que vendem passagens de ônibus para todas as regiões do Brasil

e operam durante 24 horas. São mais de 1.000 destinos, incluindo 21 estados brasileiros e 5 países da América do Sul.

2.2 Terminal Rodoviário da Barra Funda – SP

Fundada em 1989, a Rodoviária Barra Funda é considerada o segundo maior terminal rodoviário da cidade de São Paulo, perdendo apenas para a Rodoviária Tietê, possuindo também uma administração privada. Localizado no bairro da Barra Funda, o Terminal recebe cerca de 40 mil passageiros/dia, e, ao todo, são 40 plataformas disponíveis para a atuação das empresas de ônibus: 12 destinadas ao desembarque e 28 para o embarque de passageiros. Além das viagens interestaduais e internacionais, são operadas linhas metropolitanas e intermunicipais no mesmo prédio, que também conta com uma das principais estações de trem e metrô de São Paulo.

Do Terminal Barra Funda partem ônibus para 6 estados do Brasil nas regiões Norte, Centro-Oeste, Sudeste e Sul e para a cidade de Porto Soares, na Bolívia. São 34 empresas de ônibus que operam na rodoviária, atendendo 139 linhas com destino para mais de 570 cidades do país.

2.3 Terminal Rodoviário de Jabaquara - SP

Inaugurado em maio de 1977, a Rodoviária do Jabaquara, conhecida como Terminal Intermunicipal do Jabaquara atende cidades do estado de São Paulo. Atualmente, a administração do Terminal é realizada por mais de 70 funcionários que trabalham revezando turnos e para manter o espaço de 12.100 m². São cerca de 24 plataformas, 19 destinadas ao embarque e 5 ao desembarque, que são utilizadas por cinco empresas de ônibus diferentes, em 10 linhas turísticas distintas. O Terminal está equipado para receber 15 mil passageiros/dia.

2.4 Terminal Rodoviário Novo Rio - RJ

Um grupo da iniciativa privada, a partir de 1990, passou a gerir, sob regime de concessão estadual onerosa (por meio da Companhia de Desenvolvimento de Terminais Rodoviários – CODERTE) os principais terminais rodoviários do Estado do Rio de Janeiro: a Rodoviária Novo Rio, a Rodoviária Roberto Silveira (Niterói) e a Rodoviária Nilton Barbosa (Angra dos Reis). A Rodoviária Novo Rio é o 2º maior terminal rodoviário em movimentação de passageiros da América do Sul. Tem posição central estratégica, está próxima aos principais acessos às rodovias, e está integrada com o VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, permitindo conexão direta ao Aeroporto Santos Dumont. O terminal embarca e desembarca, em média, em dias normais, cerca de 20 mil passageiros/dia, chegando a 40 mil/dia em períodos de feriados. Possui circulação média de 50 mil pessoas/dia, chegando a 80 mil/dia em períodos de feriados e chega a movimentar 1,5 milhão de usuários nos meses de pico (janeiro e julho) além de feriados como o Carnaval e as Festas de fim de ano.

Possui capacidade para 234 embarques/desembarques por hora, em 78 plataformas, e conta com 43 empresas de ônibus, que operam 229 linhas no Terminal, sendo 48 intermunicipais, 175 interestaduais e 6 internacionais. O Terminal possui, também, 66 estabelecimentos comerciais e 2 praças de alimentação para atendimento aos usuários.

2.5 Terminal Rodoviário de Belo Horizonte - MG

Inaugurada em março de 1971 sob o nome de Terminal Rodoviário Governador Israel Pinheiro, a rodoviária chegou a ser considerada a maior e mais moderna da América Latina, atendendo a mais de 17 milhões de passageiros/ano. Desde 2003, a administração passou a ser de responsabilidade da Prefeitura da cidade, atendendo a diversas regiões brasileiras.

2.6 Terminal Rodoviário de Uberlândia - MG

Oficialmente chamada de Terminal Rodoviário Presidente Castelo Branco, a rodoviária de Uberlândia foi fundada em 1976 e ocupa uma área de 54 mil m². Desde 1999, o terminal tem administração privada. A Rodoviária de Uberlândia conta com 26 viações atuando com viagens e vendendo passagens de ônibus em seu espaço. São 11 plataformas de embarque e 6 de desembarque de passageiros.

2.7 Terminal Rodoviário de Campo Grande — MS

Inaugurada em 2010, a Rodoviária de Campo Grande está localizada em um local com mais de 10 hectares de área e possui um Terminal com cerca de 6 mil m². É uma construção recente e destaca-se entre as demais por seguir princípios sustentáveis. Conta com mais de 40 guichês de atendimento das principais viações do país. No complexo, estão instaladas 16 salas comerciais e, ainda, uma área exclusiva para encaminhamento de mercadorias e embarque de viagens urbanas.

2.8 Terminal Rodoviário de Brasília - DF

Considerado um dos mais modernos terminais rodoviários do Brasil, a Rodoviária foi construída a partir de um projeto ambientalmente sustentável. Administrada por grupo privado, a rodoviária abriga 39 empresas de ônibus que operam mais de 100 linhas interestaduais e internacionais.

2.9 Terminal Rodoviário de Curitiba - PR

Em funcionamento desde 1972, a Rodoviária de Curitiba, também conhecida como Rodoferroviária de Curitiba, é administrada desde sua inauguração pela URBS – Urbanização de Curitiba S/A, que centralizou os meios de transportes coletivos intermunicipais, municipais, internacionais e interestaduais. Mensalmente, mais de 24 mil ônibus passam pelo local, embarcando e desembarcando cerca de 1 milhão de passageiros/mês. A Rodoviária tem dois prédios de embarque e desembarque, somando 50 plataformas. Pela rodoferroviária também passam trens de carga que ligam a cidade ao litoral do Paraná e que são administrados pela ALL (América Latina Logística). Também há um trem de turismo que leva os passageiros da capital até as cidades de Morretes e Paranaguá.

Ao todo, são 38 empresas de ônibus que operam na Rodoviária fazendo transporte intermunicipal e interestadual. Essas viações são responsáveis por mais de 140 linhas de ônibus que viajam para as regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste, além de alguns países da América do Sul. São 85 linhas fazendo o transporte estadual, 56 o interestadual. Ainda há 40 linhas urbanas que prestam serviços para o terminal rodoviário.

2.10 Terminal Rodoviário de Porto Alegre - RS

A atual estação rodoviária de Porto Alegre foi inaugurada em 1970. A estrutura física e os serviços são tão funcionais que o prédio da Rodoviária de Porto Alegre já foi considerado o melhor da América do Sul. Seus diferenciais estão na quantidade de companhias de transporte que transitam no local e no número de linhas de ônibus intermunicipais, interestaduais e até para fora do país.

A Estação Rodoviária possui 28.000 m² de área construída, com 43 plataformas de embarque e 18 de desembarque intermunicipal, 11 de embarque e desembarque interestadual e internacional. Esta estrutura permite uma capacidade de despachar, somente no setor intermunicipal, 4.128 veículos diários. São 200 lojas instaladas que são utilizadas para atividade comerciais e prestação de serviços públicos.

2.11 Terminal Rodoviário de Blumenau - SC

Inaugurada em 1980, a rodoviária de Blumenau está localizada na parte norte da cidade, de modo que o acesso pelas BRs ou Rodovias Federais seja facilitado e não comprometa o trânsito local. Com uma estrutura de 11.654 m², o terminal conta com mais de 25 estações para embarque e desembarque de passageiros e agências para aquisição de passagens intermunicipais e estaduais, além de uma linha integrada com os terminais urbanos Fortaleza e Proeb. O Terminal é responsável pelo transporte de aproximadamente nove mil pessoas por dia, e conta com a parceria de 10 empresas de ônibus, que realizam mais de 400 partidas diárias.

2.12 Terminal Rodoviário de Londrina — PR

Atualmente, a Rodoviária atende mais de seis mil pessoas por dia, em um espaço de mais de 50 mil metros quadrados. São 38 módulos de bilheterias, com 21 operadoras interestaduais e intermunicipais, 4 metropolitanas e 1 urbana. Além disso, a Rodoviária de Londrina também conta com Terminal Turístico, com 12 plataformas destinadas exclusivamente para embarque e desembarque de ônibus de turismo.

2.13 Terminal Rodoviário de Recife — PE

Fundada em 1986, a Rodoviária está localizada na Zona Oeste do Recife, a 16 km do centro da cidade, e conta com uma área de 400 mil m² para suportar mais de 300 linhas de ônibus operando diariamente em rotas diferenciadas, dentro e fora do Estado. Mais de 15 empresas atuam no terminal, sendo responsáveis pelo fluxo de mais de 12 mil pessoas embarcando e desembarcando todos os dias. Além das viagens tradicionais, também saem do Terminal diversos ônibus para os bairros da cidade. Outra facilidade é que a Rodoviária de Recife é integrada ao sistema de metrô local, pela Estação de Metrô Rodoviária, da linha Centro, com acesso aos principais bairros.

2.14 Terminal Rodoviário de Belém — PA

Pela rodoviária de Belém passam mais de 2,5 milhões de viajantes por ano. Em uma localização central, situado no bairro São Brás, o Terminal tem 6.200 m² de área construída e conta com 19 companhias de ônibus que atendem uma grande variedade de cidades brasileiras. São 14 plataformas de embarque e desembarque e 18 bilheterias disponíveis para a compra das passagens de ônibus.

O terminal de Belém é operado pelo Grupo SINART.

3. COMPARATIVO ENTRE RECENTES LICITAÇÕES DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS

No contexto de análise de benchmarking, é fundamental destacar que este estudo engloba uma comparação abrangente de Terminais Rodoviários no Brasil, especialmente aqueles que compartilham características semelhantes com o Terminal Rodoviário de Porto Velho. Essa análise de benchmarking visa fornecer uma referência para avaliar o desempenho e os parâmetros da concessão em questão.

As comparações abordaram diversos aspectos das concessões de Terminais Rodoviários, incluindo:

- Demanda: Foi feita uma avaliação da demanda em cada Terminal.
- Outorga: As taxas de outorga pagas pelas concessões dos Terminais foram comparadas para avaliar a competitividade do Terminal de Porto Velho em relação aos outros terminais.
- Tarifas: As tarifas praticadas em cada Terminal foram analisadas para determinar se estão alinhadas com as práticas do mercado.
- Prazo de Concessão: A duração das concessões também foi avaliada, fornecendo insights sobre a longevidade e os compromissos de longo prazo associados a cada Terminal.
- Características Físicas: As características físicas dos Terminais, como área construída e instalações disponíveis, foram comparadas para avaliar a infraestrutura relativa.
- Indicadores de Custos Operacionais: Indicadores de custos operacionais foram usados para comparar os custos operacionais de cada Terminal em relação à quantidade de passageiros embarcados e à área construída. Essa análise ajudou a determinar se os custos operacionais do Terminal de Porto Velho estão em linha com as melhores práticas do setor.

É importante notar que alguns dos Terminais mencionados são atualmente administrados pela SINART, enquanto outros resultaram de licitações recentes. Para garantir uma comparação justa e precisa, todos os dados foram ajustados para a mesma data de referência, que é novembro de 2023. Esta análise de benchmarking oferece uma base sólida para avaliar e otimizar a concessão do Terminal Rodoviário Porto Velho.

Tabela 19: Comparativos entre recentes licitações de Terminais Rodoviários

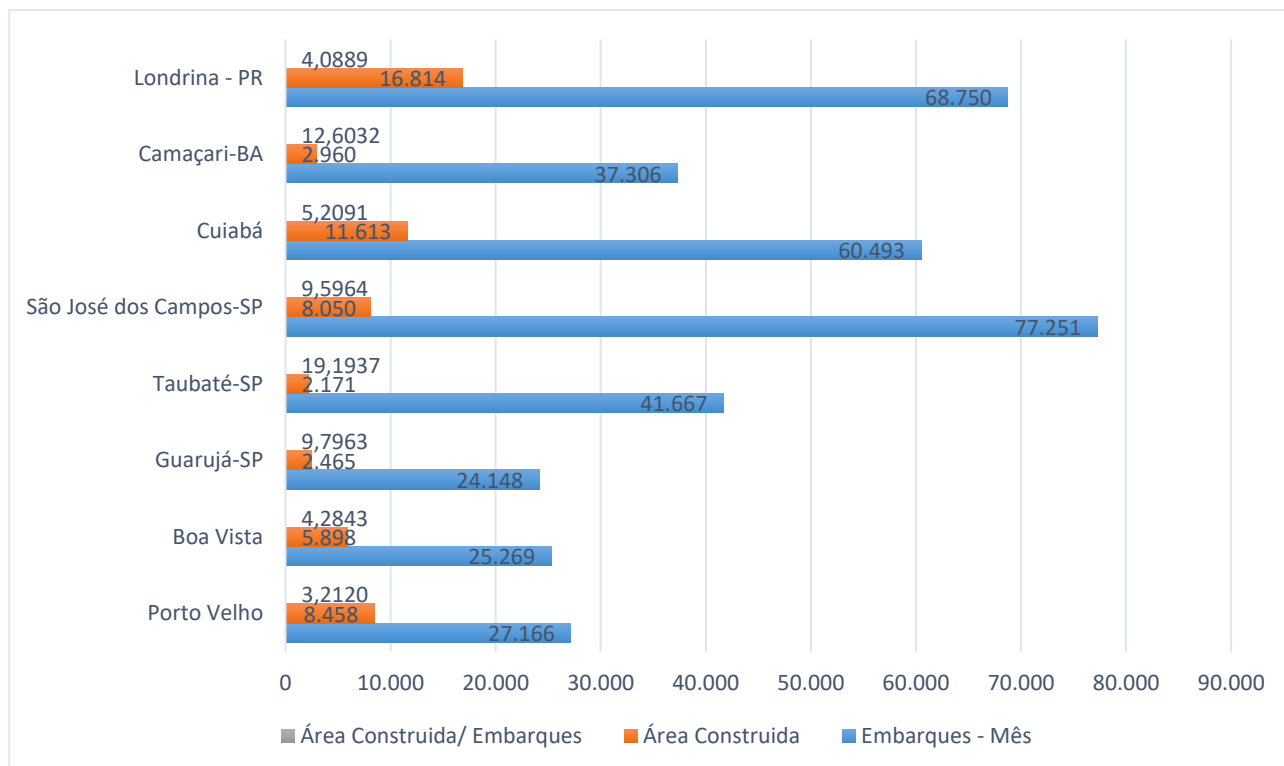
DESCRIÇÃO/ TERMINAL	Porto Velho - RO	Boa Vista - RO	Guarujá - SP	Teresina-PI	Blumenau - SC
POPULAÇÃO DA CIDADE (IBGE)	460.434	413.486	287.634	868.075	366.418
POPULAÇÃO DO ESTADO (IBGE)	1.581.196	636.707	46.289.333	3.281.480	7.338.443
ÁREA TOTAL DO TERMINAL - M ²	18.221,48	15.258	21.674	66.844	43.881
ÁREA CONSTRUÍDA DO TERMINAL - M ²	8.457,59	5.898	2.465	10.000	7.346
MÉDIA DE EMBARQUES - MÊS	27.166	25.269	24.148	81.421	7.098
QUANTIDADE DE FUNCIONÁRIOS	39	28	29	73	70
PRAZO DE CONCESSÃO	25 anos	25 anos	20 anos	25 anos	35 anos
OUTORGAS DEVIDAS (Estudos do Edital)					Sem outorga variável
Variável Mínima	2% Rec Não Tarifárias	2,0 % Rec. Bruta	2,5 % Rec Não Tarifárias	2% sobre a Receita Bruta	
Na assinatura do contrato	Mínima de R\$ 525.958,35	-	Mínima de R\$ 200.000,00	-	Mínimo de R\$ 502.725,00
Carência no Pagamento da Outorga	Sem Carência	-	3 meses	24 meses	Sem Carência

Tabela 20 Comparativos de indicadores dos Terminais Rodoviários

Terminal	Porto Velho	Boa Vista	Guarujá-SP	Taubaté-SP	São José dos Campos-SP	Cuiabá	Camaçari-BA	Londrina - PR
Embarques - Mês	27.166	25.269	24.148	41.667	77.251	60.493	37.306	68.750
Área Construída	8.458	5.898	2.465	2.171	8.050	11.613	2.960	16.814
Funcionários	39	28	29	35	55	78	18	60
OPEX - Médio Mensal	222.410,77	168.118,88	187.804,80	187.258,23	725.825,00	683.299,00	225.000,00	447.023,03
Custos com Limpeza - Mensal	3.000,00	4.843,80	1.800,00	23.157,38	9.825,00	2.800,00	3.915,56	7.916,67
Custos com manutenção - Mensal	7.416,81	7.516,96	5.833,33	13.534,30	14.580,00	17.500,00	13.680,86	28.872,18

Indicadores	Porto Velho	Boa Vista	Guarujá-SP	Taubaté-SP	São José dos Campos-SP	Cuiabá	Camaçari-BA	Londrina - PR	Média
Área Construída/ Funcionários	216,86	210,64	85,00	62,02	146,36	148,88	164,44	280,23	164,31
Área Construída/ Embarques	3,21	4,28	9,80	19,19	9,60	5,21	12,60	4,09	8,50
Embarques/ Funcionários	696,56	902,45	832,69	1.190,48	1.404,56	775,55	2.072,53	1.145,83	1.127,58
Custos com Limpeza / área construída	R\$ 0,35	R\$ 0,82	R\$ 0,73	R\$ 10,67	R\$ 1,22	R\$ 0,24	R\$ 1,32	R\$ 0,47	R\$ 1,98
Custos com manutenção / área construída	R\$ 0,88	R\$ 1,27	R\$ 2,37	R\$ 6,23	R\$ 1,81	R\$ 1,51	R\$ 4,62	R\$ 1,72	R\$ 2,55
OPEX por Embarques	R\$ 8,19	R\$ 6,65	R\$ 7,78	R\$ 4,49	R\$ 9,40	R\$ 11,30	R\$ 6,03	R\$ 6,50	R\$ 7,54
Custos com Limpeza / embarques	R\$ 0,11	R\$ 0,19	R\$ 0,07	R\$ 0,56	R\$ 0,13	R\$ 0,05	R\$ 0,10	R\$ 0,12	R\$ 0,17
Custos com manutenção / embarques	R\$ 0,27	R\$ 0,30	R\$ 0,24	R\$ 0,32	R\$ 0,19	R\$ 0,29	R\$ 0,37	R\$ 0,42	R\$ 0,30

Gráfico 6 - Área Construída / Embarques dos Terminais



3.1 CONCLUSÕES DA ANÁLISE COMPARATIVA

Após uma análise detalhada das tabelas acima, que compara os últimos editais de licitação, bem como, terminais rodoviários de porte similar ao Terminal de Porto Velho, foram identificadas algumas conclusões relevantes.

Primeiramente, o Terminal de Porto Velho compartilha semelhanças com o Terminal Rodoviário de Boa Vista, situado no Estado de Roraima, cuja licitação ocorreu em 2023. Essas semelhanças são mais notáveis no que diz respeito ao movimento de embarques. No entanto, uma diferença notável é o maior potencial do Terminal de Porto Velho para a exploração de espaços comerciais, o que pode ser um ativo valioso para a futura concessão.

Quando comparamos as tarifas praticadas no Terminal de Porto Velho com as do Terminal de Boa Vista, observamos que elas são bastante semelhantes .

É pertinente destacar que o índice de Área Construída por Embarques no Terminal Rodoviário de Porto Velho exibe o valor menos elevado em relação aos demais terminais analisados. Este indicador indica que o terminal possui uma área construída substancial em relação ao número de embarques realizados. Esse cenário resulta em um custo operacional (OPEX) mais elevado em comparação com outros terminais que possuem uma quantidade semelhante de embarques, mas que, por sua vez, apresentam menor área construída.

A observação dessa métrica sugere que o Terminal de Porto Velho, apesar de ter uma infraestrutura mais expansiva, enfrenta custos operacionais proporcionais mais elevados, o que pode ser atribuído à manutenção, limpeza e operação de uma área construída mais extensa. Tal condição pode impactar a eficiência operacional e a rentabilidade do terminal.

Além disso, é válido notar que, apesar do potencial de obtenção de receitas tarifárias associado à maior área construída, é necessário avaliar criticamente se essa expansão está correlacionada a uma demanda efetiva e se os custos adicionais são justificados em termos de benefícios operacionais e satisfação do usuário. Essa análise mais aprofundada permitirá uma compreensão mais holística da relação entre a área construída e os resultados financeiros do Terminal Rodoviário de Porto Velho.

Por fim, quanto ao prazo de concessão, o estudo indicativo sugere um período de 25 anos para a concessão do Terminal de Porto Velho. Essa escolha é justificável devido à combinação de diversos fatores, incluindo o pagamento inicial de outorga , investimentos, outorga variável e as projeções que não apontam para um crescimento significativo da demanda ao longo do período de concessão. Essa análise abrangente fornece uma visão detalhada das considerações chave para a futura concessão do Terminal de Porto Velho.

PARTE IV — PESQUISA DE OPINIÃO DOS USUÁRIOS E COMERCIANTES

PARTE IV: PESQUISA DE OPINIÃO DOS USUÁRIOS E COMERCIANTES

1. INTRODUÇÃO

Uma pesquisa de opinião dos usuários e comerciantes serve para diversos propósitos importantes, especialmente em contextos comerciais e de prestação de serviços. Aqui estão algumas das principais finalidades e benefícios de conduzir uma pesquisa de opinião:

- a) **Avaliação da Satisfação do Cliente:** Uma pesquisa de opinião permite que uma empresa ou organização avalie a satisfação de seus clientes ou usuários. Isso é fundamental para entender se os clientes estão felizes com os produtos, serviços ou experiências oferecidas.
- b) **Identificação de Áreas de Melhoria:** As respostas dos usuários e comerciantes podem destacar áreas específicas que precisam de melhorias. Isso pode incluir aspectos como atendimento ao cliente, qualidade de produtos ou serviços, eficiência de processos, entre outros.
- c) **Feedback Construtivo:** As opiniões coletadas fornecem feedback valioso e muitas vezes específico sobre o que está funcionando bem e o que precisa ser aprimorado. Esse feedback é uma ferramenta valiosa para o desenvolvimento e refinamento de estratégias de negócios.
- d) **Tomada de Decisão Baseada em Dados:** Os resultados de uma pesquisa podem servir como uma base sólida para tomadas de decisão. Em vez de depender apenas de suposições ou intuições, as decisões podem ser orientadas por dados concretos e opiniões reais.
- e) **Melhorias na Experiência do Cliente:** Uma pesquisa bem conduzida pode ajudar a aprimorar a experiência do cliente, tornando-a mais satisfatória. Isso pode levar à retenção de clientes, fidelização e aumento da lealdade.
- f) **Desenvolvimento de Novos Produtos ou Serviços:** Opiniões dos usuários podem ser uma fonte rica de insights para o desenvolvimento de novos produtos ou serviços. As necessidades e desejos dos clientes muitas vezes apontam para oportunidades de inovação.
- g) **Medição de Desempenho:** A pesquisa pode ser usada para medir o desempenho ao longo do tempo. Comparar resultados de pesquisas periódicas pode ajudar a avaliar se as medidas corretivas estão funcionando e se a satisfação do cliente está melhorando.
- h) **Aprimoramento das Relações com Fornecedores ou Comerciantes:** Para empresas que dependem de relacionamentos com fornecedores ou comerciantes, a pesquisa de opinião pode ajudar a fortalecer essas parcerias, identificando áreas de cooperação e melhorias necessárias.
- i) **Gestão de Crises:** Em situações de crises ou problemas, uma pesquisa de opinião pode ajudar a entender as preocupações dos usuários e a direcionar medidas corretivas de forma eficaz.

- j) **Demonstração de Compromisso com o Cliente:** O fato de realizar pesquisas de opinião pode demonstrar um compromisso com o cliente, mostrando que a empresa está disposta a ouvir e responder às opiniões e preocupações dos usuários.

Em resumo, uma pesquisa de opinião dos usuários e comerciantes desempenha um papel fundamental na melhoria contínua dos negócios, no desenvolvimento de relacionamentos sólidos com os clientes e no impulsionamento da inovação e do sucesso organizacional.

Portanto, com o objetivo de caracterizar o perfil dos usuários do Terminal Rodoviário de Porto Velho e os seus motivos de usos, foram realizadas entrevistas no embarque e desembarque do Terminal.

As entrevistas foram realizadas no mês de julho do ano de 2023. Foram entrevistados 350 usuários do Terminal.

Os principais resultados das entrevistas realizadas estão apresentados a seguir.

2. Pesquisa de Opinião dos Usuários do Terminal

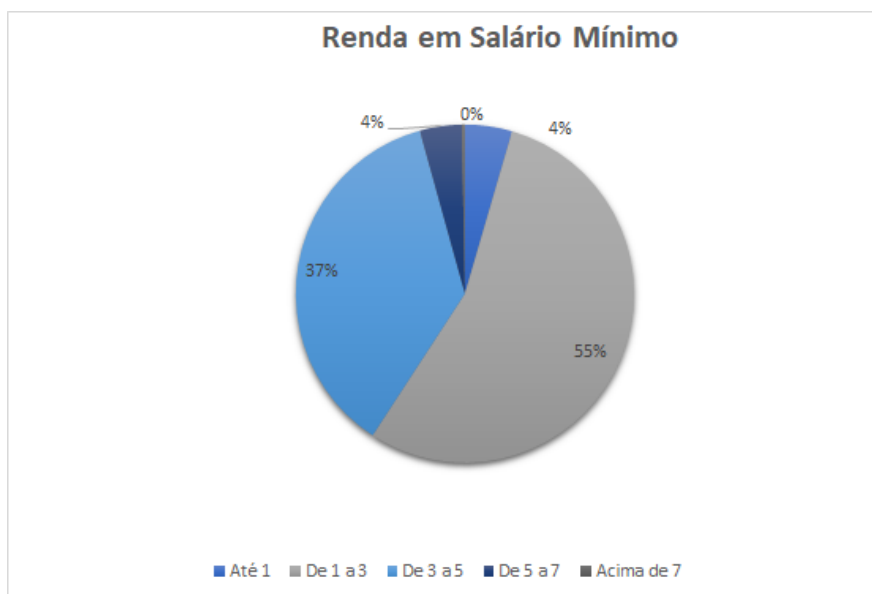
2.1. Sexo do Usuário

Gráfico 7: Sexo do Usuário



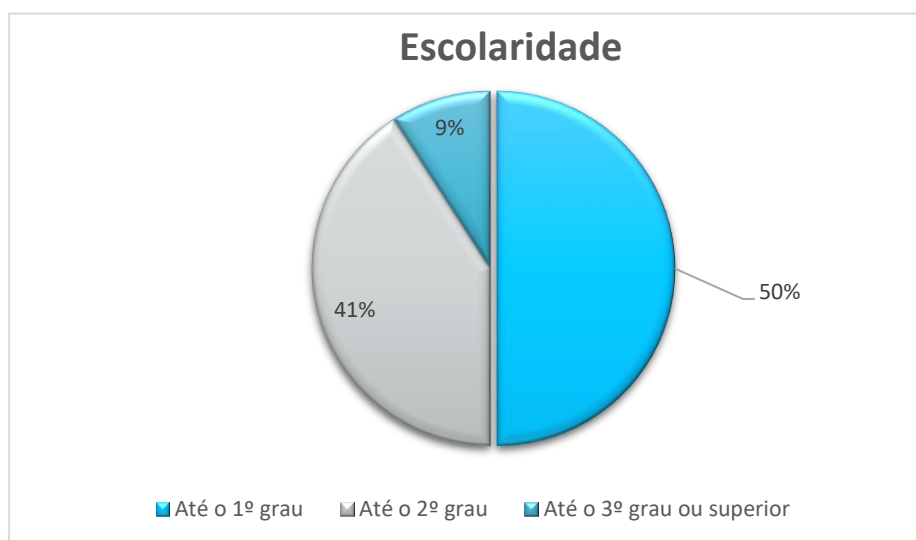
2.2 Perfil de Renda

Gráfico 8: Perfil de Renda



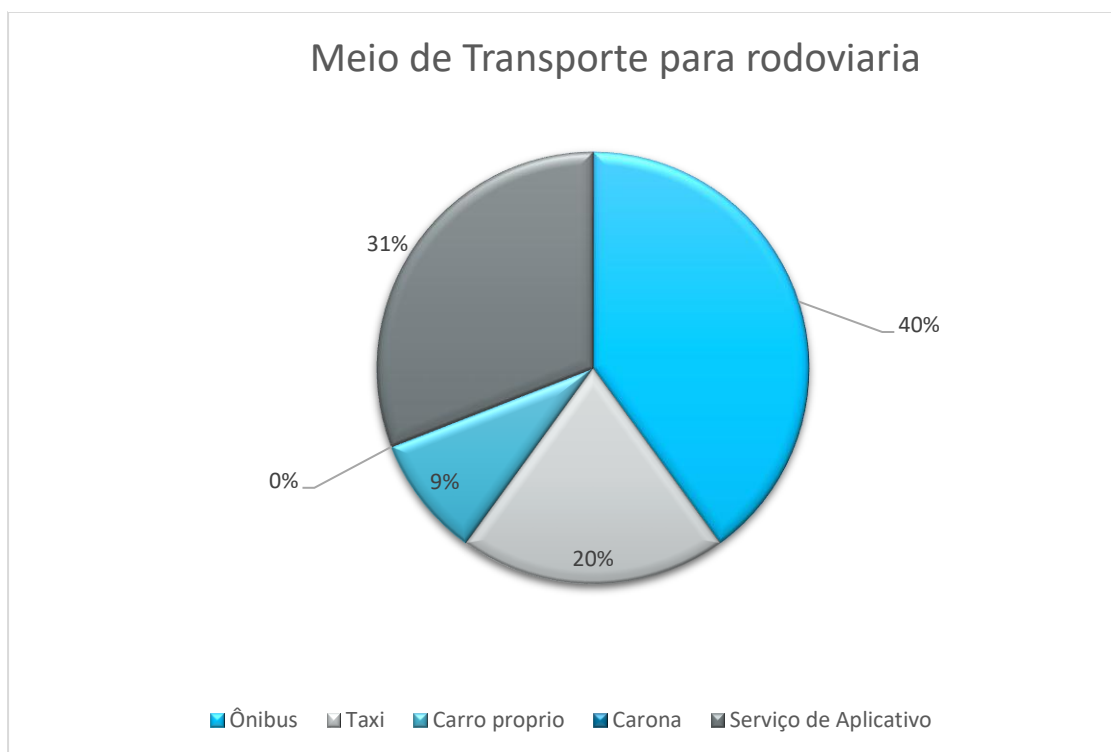
2.3 Escolaridade

Gráfico 9: Escolaridade



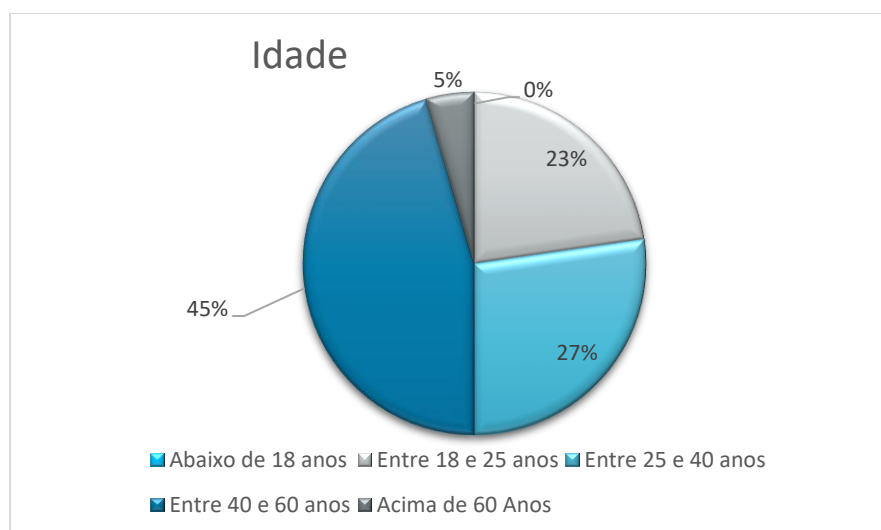
2.4 Meio de transporte de locomoção para o Terminal Rodoviário

Gráfico 10: Meio de Transporte para a Rodoviária



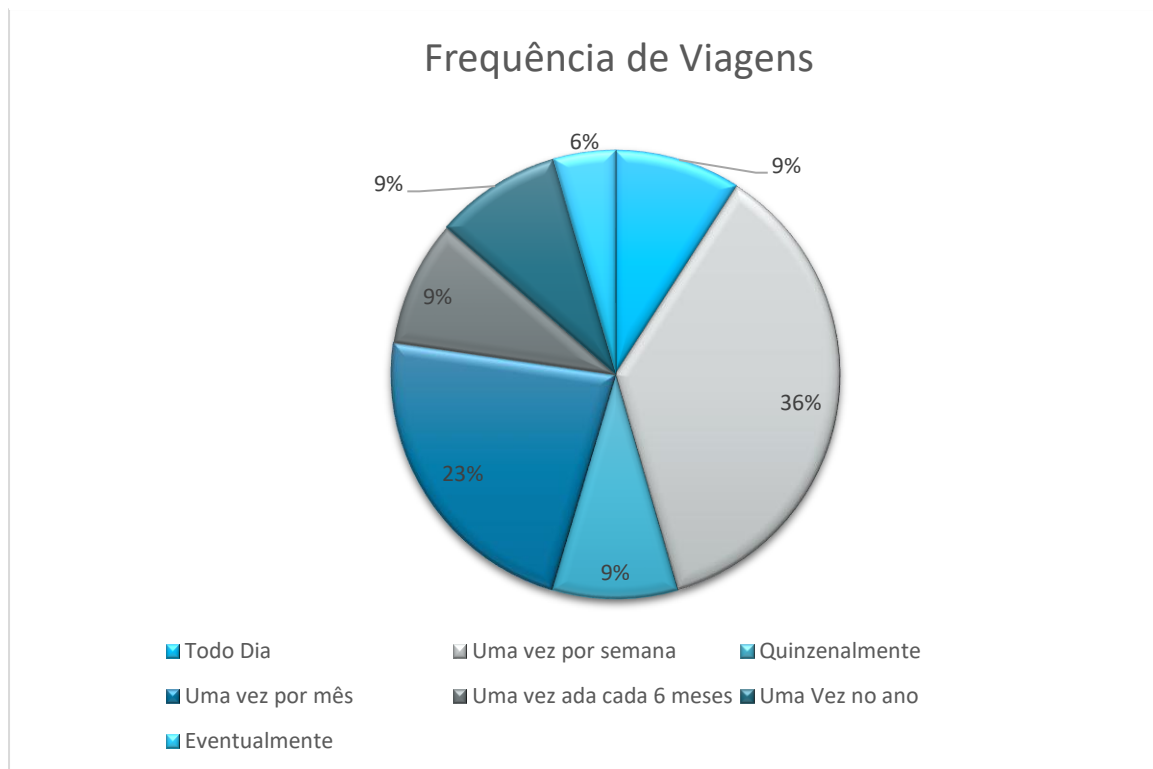
2.5 Idade dos usuários

Gráfico 11: Idade dos Usuários



2.6 Frequência de Viagens

Gráfico 12: Frequência de Viagens



2.7 Avaliação sobre os Serviços disponíveis na Rodoviária

Gráfico 13: Avaliação sobre os serviços disponíveis na rodoviária

