

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 3

AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

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](https://www.instagram.com/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

PMI TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

ÍNDICE GERAL

PARTE 1 – ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA	9
1. DESCRIÇÃO E PROJEÇÃO DE RECEITA	10
1.1. Tipo de Receitas Previstas.....	10
1.2. Receitas Tarifárias	12
1.3. Receitas Não Tarifárias	13
1.3.1. Receitas de Banho e Sanitário	14
1.3.2. Receitas com Guarda Volumes.....	14
1.3.3. Receitas com Estacionamento.....	14
1.3.4. Receitas com Locação de Espaços Comerciais	15
1.3.5. Receitas com Publicidade	18
1.4. Resumo da projeção de Receitas.....	19
2. HORIZONTE DE PROJEÇÃO E DATA-BASE.....	20
3. JUSTIFICATIVA PARA O CUSTO MÉDIO DE CAPITAL ADOTADO COMO TMA	20
3.1. Custo de Capital Próprio – K_e	20
3.2. Taxa Livre de Risco (R_f).....	21
3.3. Coeficiente Beta β - risco específico do setor.....	21
3.4. Prêmio de Mercado (PR_m).....	21
3.5. Prêmio de Risco (R_s).....	21
3.6. Custo de Capital de terceiros – K_d	23
3.7. Taxa Mínima de Atratividade baseada no WACC do projeto.....	24
3.8. Comparação das Taxas de Mínimas de Atratividade (TMA) consideradas nos últimos Editais de Licitação de Terminais Rodoviários	25
4. PREMISSAS FISCAIS E TRIBUTÁRIAS.....	25
5. DESCRIÇÃO DA ESTRUTURA DE CAPITAL (PRÓPRIO E DE TERCEIROS)	27
6. PREMISSAS PARA PROJEÇÃO DE CAPITAL DE GIRO	31

7.	INVESTIMENTOS PREVISTOS (base fevereiro/2025)	31
8.	PROJEÇÃO DE CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS	33
8.1.	QUADRO DE COLABORADORES.....	33
8.2.	Outros Custos operacionais.....	34
8.3.	Custos com serviços públicos	34
8.4.	Custos com serviços de terceiros (manutenção, assessorias e licenças)	35
8.5.	Custos com materiais (limpeza, manutenção e escritório)	35
8.6.	Outras Despesas.....	35
8.7.	Seguros e garantia.....	36
8.8.	Ressarcimento de despesas.....	36
8.9.	Administração Central.....	36
8.10.	Outorgas.....	36
8.11.	Tarifa De Regulação, Controle e Fiscalização - TRCF.....	37
8.12.	Quadro resumo dos custos e despesas para o Terminal	38
9.	DEFINIÇÃO DO CÁLCULO DE OUTORGA INICIAL.....	40
10.	PRINCIPAIS RESULTADOS – CENÁRIO CASO BASE.....	41
11.	RESULTADOS.....	42
11.1.	Análise das Receitas	44
11.2.	Análise Dos Custos/Despesas	45
11.3.	Projeção das Receitas e Opex.....	47
	PARTE 3 – LEVANTAMENTO DE PASSIVOS	58
1.	LEVANTAMENTO DE PASSIVOS	59
2.	OUTROS PASSIVOS	61
	PARTE 4 –ANÁLISE DO VALUE FOR MONEY (VfM).....	62
	PARTE 5 – ANÁLISE DO VALUE FOR MONEY (VFM)	63
1.	INTRODUÇÃO.....	63
2.	ANÁLISE QUANTITATIVA.....	65
3.	ANÁLISE QUALITATIVA.....	69

Lista de Tabelas

Tabela 1: Tipos de Receitas previstas.....	10
Tabela 2: Tarifas previstas.....	12
Tabela 3 -Receitas Tarifárias	13
Tabela 4: Relação de Locatários do Terminal.....	15
Tabela 5 - Quadro Resumo dos Espaços Comerciais.....	16
Tabela 6 - Quadro Resumo de ABL.....	16
Tabela 7 - Quadro Resumo de ABL a partir do Ano 2 de Concessão.....	17
Tabela 8 Receitas da Concessão	19
Tabela 9: Coeficiente β	21
Tabela 10: Prêmio de Risco.....	22
Tabela 11: Referência de Custos	23
Tabela 12: Taxa mínima de atratividade.....	24
Tabela 13 Comparativo das TMA de licitação de Terminais	25
Tabela 14: Premissas Fiscais e Tributárias	25
Tabela 15: Estrutura de financiamentos com capital de Terceiros.....	27
Tabela 16: Quadro de Uso e Fontes.....	28
Tabela 17: Programação Financiamento.....	29
Tabela 17: Investimentos Previstos.....	31
Tabela 18: Quadro de colaboradores.....	33
Tabela 19: Encargos e Benefícios dos salários.....	33
Tabela 20: Média dos gastos com pessoal prevista para o Terminal	34
Tabela 21: Custos com serviços públicos.....	34
Tabela 22: Custos com serviços de terceiros.....	35
Tabela 23: Custos com materiais.....	35
Tabela 24: Outras despesas	35
Tabela 25: Quadro resumo dos custos e despesas para o Terminal.....	38
Tabela 26: Principais resultados - Cenário base.....	41
Tabela 27: Análise das receitas.....	44
Tabela 28: Análise dos Custos e Despesas	45
Tabela 29: DRE	49
Tabela 30: Balanço patrimonial	52
Tabela 31: Fluxo de Caixa	54
Tabela 32: Usos e Fontes	57
Tabela 33 - Relação atual de lojistas no Terminal.....	59
Tabela 34: Premissas para o regime de contratação tradicional de uma Obra Pública.....	65
Tabela 35: Premissas para o regime de contratação através de Concessão Comum	66
Tabela 36: Resultados	66

Lista de Gráficos

Gráfico 1 Impostos previstos da Concessão	26
Gráfico 2 Impostos previstos Anuais da Concessão	27
Gráfico 2: Índice de cobertura de serviços de dívida.....	30
Gráfico 4: Investimentos por ano	32
Gráfico 5: Cronograma de Investimentos.....	32
Gráfico 3 Outorgas da Concessão.....	36
Gráfico 4 Outorgas da Concessão por ano	37
Gráfico 5: Fluxo de Caixa Anual do Projeto.....	43
Gráfico 6: Receitas da Concessão	44
Gráfico 7: Receitas Anuais da Concessão	45
Gráfico 8: Custos Operacionais da Concessão.....	46
Gráfico 9: Custos e despesas da concessão por ano	46
Gráfico 10: Receitas x OPEX	47

Lista de figuras

Figura 1: Resumo da modelagem financeira	42
Figura 2: Representação do VFM.....	63
Figura 4: Obra Pública Tradicional x Concessão	67
Figura 4: Obra Pública Tradicional x Concessão – Sem retorno dos impostos	68

PARTE 1 —

ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA

PARTE 1 — ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA

O Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira é uma das etapas cruciais para a avaliação e implementação de projetos de concessão, especialmente em empreendimentos complexos como os terminais rodoviários, que envolvem uma série de variáveis econômicas, operacionais e de mercado. Este estudo visa analisar a viabilidade da concessão tanto do ponto de vista econômico — que abrange os benefícios e a relação custo-benefício do projeto para a sociedade — quanto do ponto de vista financeiro, focando na capacidade do projeto de gerar fluxos de caixa suficientes para cobrir seus custos, gerar lucro e atrair investidores privados.

O objetivo primário deste estudo é fornecer uma avaliação robusta das condições que sustentam a implementação e a operação do Terminal Rodoviário de Porto Velho sob a ótica da sustentabilidade financeira, da rentabilidade do investidor privado e da efetividade econômica em termos de retorno para a sociedade. Para tanto, são utilizados modelos financeiros e análises de sensibilidade que consideram variáveis-chave como demanda, receitas, custos operacionais, riscos, investimentos necessários, entre outros fatores.

Neste contexto, o estudo é estruturado de forma a permitir a identificação das principais fontes de receita do terminal, o cálculo dos custos operacionais e administrativos, a projeção do fluxo de caixa, e a análise do valor presente líquido (VPL) e da taxa interna de retorno (TIR) do projeto, de modo a verificar se o projeto é viável do ponto de vista financeiro. Além disso, são realizadas análises de sensibilidade para testar diferentes cenários, como variações na demanda de passageiros, alterações nas tarifas, flutuações nos custos de operação e variáveis macroeconômicas, que podem impactar diretamente a saúde financeira do empreendimento.

Outro ponto essencial no estudo de viabilidade econômico-financeira é a análise do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, a qual visa garantir que as condições econômicas do contrato de concessão, incluindo tarifas e condições de financiamento, sejam ajustadas de forma a possibilitar a remuneração adequada ao concessionário, sem comprometer a modicidade das tarifas para o usuário final.

Esse estudo também leva em consideração o impacto social e econômico do terminal, como o incremento da infraestrutura de transportes, geração de empregos diretos e indiretos, e o fomento à economia local. A análise abrange ainda os efeitos econômicos de longo prazo, incluindo os ganhos de eficiência e os benefícios decorrentes da concessão, que visam a modernização e a melhoria contínua dos serviços prestados aos usuários.

Portanto, o Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira é uma ferramenta estratégica e fundamental para a tomada de decisão sobre a viabilidade do projeto, a atração de investimentos e o monitoramento contínuo da performance financeira ao longo da execução do contrato de concessão.

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.

1. DESCRIÇÃO E PROJEÇÃO DE RECEITA

1.1. Tipo de Receitas Previstas

A estrutura de receitas de um Terminal Rodoviário concedido configura-se como um dos elementos centrais na análise de viabilidade econômico-financeira da concessão, pois é a partir dela que se viabiliza não apenas a sustentabilidade operacional do ativo, mas também a remuneração do capital privado investido e a manutenção dos níveis de serviço pactuados contratualmente.

Neste capítulo, são detalhadas as fontes primárias e acessórias de receita previstas para o Terminal Rodoviário de Porto Velho, estruturadas segundo as melhores práticas do setor de concessões públicas e com base em benchmarks aplicáveis ao mercado nacional de transporte rodoviário de passageiros. A categorização em receitas tarifárias e não tarifárias reflete a separação lógica entre aquelas receitas diretamente vinculadas à movimentação de passageiros (tarifas reguladas) e as receitas complementares (exploração comercial e prestação de serviços), ambas fundamentais para a composição da receita global do projeto.

A modelagem adotada observa os seguintes princípios:

- Conservadorismo nas premissas de entrada, visando evitar superestimação de receitas em detrimento da sustentabilidade do contrato;
- Alinhamento com a realidade local observada na operação atual e em outros terminais de porte similar;
- Consideração do ciclo de maturação comercial, especialmente nos primeiros anos da concessão, com projeção escalonada das ocupações e receitas não tarifárias;
- Compatibilização com a matriz de riscos, garantindo que as fontes de receita estejam adequadamente alocadas à esfera de controle do concessionário;
- Potencial de incremento de receitas ao longo do tempo, por meio de ampliações de áreas comerciais e publicitárias e da melhoria na atratividade do terminal.

A análise apresentada a seguir se ancora tanto em dados históricos quanto em projeções fundamentadas no comportamento da demanda, na vocação comercial do ativo e no posicionamento estratégico do terminal dentro da malha rodoviária regional.

As receitas previstas estão segmentadas conforme quadro-resumo a seguir:

Tabela 1: 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.
Exploração do 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.

1.2. 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 2: Tarifas previstas

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

As receitas tarifárias anuais, considerando as tarifas acima definidas e demanda projetada demonstrada no VOLUME 1 Estudo de Mercado , são as seguintes:

Tabela 3 -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

1.3. Receitas Não Tarifárias

Abaixo serão explicadas as premissas das receitas não tarifárias, já detalhadas no Estudo de Mercado.

1.3.1. Receitas de Banho e Sanitário

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.

1.3.2. 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).

1.3.3. 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.

1.3.4. 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 4: 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 PEDAÇOS	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 5 - 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 6 - 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 7 - 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.

1.3.5. 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\$ 75,00/m² por mês.

1.4. Resumo da projeção de Receitas

Segue abaixo a projeção de receitas, conforme demanda considerada no Estudo de Mercado, e com os preços aqui indicados.

Tabela 8 Receitas 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. HORIZONTE DE PROJEÇÃO E DATA-BASE

Os estudos contemplados neste volume foram realizados com o horizonte de projeção de 25 anos de concessão.

Os estudos foram realizados em Reais (R\$) constantes data-base junho/2025 (data base do orçamento de investimentos), sem correções de inflação em suas projeções ao longo dos períodos analisados.

O estudo também respeitou a norma contábil e o regime fiscal vigentes no Brasil.

3. JUSTIFICATIVA PARA O CUSTO MÉDIO DE CAPITAL ADOTADO COMO TMA

Para definir a viabilidade econômico-financeira de um projeto, especialmente no mercado de concessões, define-se um custo de capital alvo ou uma Taxa Mínima de Atratividade (TMA) que represente a remuneração requerida adequada aos riscos do empreendimento por seus investidores e financiadores e que deve ser atingida considerando as premissas de exploração do projeto em análise.

Normalmente se considera o Custo médio ponderado do capital (do inglês WACC – WEIGHTED AVERAGE COST OF CAPITAL) como metodologia geral para definição e apuração desta TAXA MÍNIMA DE ATRATIVIDADE, pois esta referência leva em consideração tanto o custo das dívidas dos financiadores (“debt”) e a remuneração dos investidores privados (“equity”), seguindo esta formulação:

custo de capital próprio x participação do capital próprio sobre o capital total investido no projeto

+

custo de capital terceiros x participação do capital terceiros sobre o capital total investido no projeto

=

Custo médio ponderado do capital WACC

A seguir apresentaremos uma sugestão de parâmetros para analisar a taxa mínima de atratividade para investimentos no setor de CONCESSÕES DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS URBANOS.

3.1. Custo de Capital Próprio – K_e

Para a definição do custo de capital próprio foi considerado uma metodologia baseada no modelo CAPM – *Capital Asset Pricing Model*, que define o custo de capital requerido como uma combinação de retornos que leva em conta uma remuneração de baixo risco, adicionada por um prêmio de mercado ponderado pelo risco específico daquele negócio ou setor. Esta metodologia segue a seguinte fórmula geral:

$$K_e = R_f + (PR_m \times \beta) + R_s$$

- K_e = Retorno exigido (ou esperado) pelo capital próprio (CAPM)
- R_f = Taxa Livre de Risco
- β = Coeficiente Beta (risco específico do negócio)
- PR_m = Prêmio de Mercado
- R_s = Risco país ou risco soberano

Para cálculo do K_e (custo do capital próprio), consideramos os seguintes parâmetros:

3.2. Taxa Livre de Risco (R_f)

Como taxa livre de risco, consideramos a média geométrica dos títulos do tesouro norte americano (T-Bonds) com vencimento de 10 anos para o período entre 2011 a 2022. Seu valor foi calculado em 0,12% de acordo com a tabela Customixed Geometric Risk Premium Estimator, disponibilizada pelo Prof. A. Damodaram – NYU em seu site: <http://www.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/datasets/histretSP.xls>.

3.3. Coeficiente Beta β - risco específico do setor

Como parâmetro de risco específico do setor, foi utilizado o parâmetro de 1,04 (beta alavancado) do setor “Transportation”, retirados de amostra de 220 empresas do mercado emergente norte americano. Fonte: Base de dados – Prof. A. Damodaram – NYU. https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/data.html

Tabela 9: Coeficiente β

<i>Indústria</i>	<i>Beta alavancado</i>
Transportation	1,04

Fontes: Aswath Damodaran

3.4. Prêmio de Mercado (PR_m)

Para a definição de referência de prêmio de mercado, usamos também a base de dados do Prof. Damodaran (<http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>), considerando a média de prêmio de risco de mercado S&P500 entre os anos de 2013 e 2022, que totalizou 14,85%.

3.5. Prêmio de Risco (R_s)

Para o cálculo do risco país foi utilizado a média do EMBI+ para o mês de novembro de 2023. O indicador mais utilizado como risco país no Brasil é o EMBI+, que representa a diferença entre o retorno médio de títulos da dívida Brasileira e o retorno oferecido por títulos do tesouro americano. Os dados foram extraídos da base de dados do Ipeadata (<http://www.ipeadata.gov.br/ExibeSerie.aspx?serid=40940&module=M>), cuja média resultou em 2,01% conforme tabela abaixo:

Tabela 10: Prêmio de Risco

Data	EMBI + Risco-Brasil
31/01/2024	230
30/01/2024	205
29/01/2024	202
26/01/2024	201
25/01/2024	202
24/01/2024	201
23/01/2024	205
22/01/2024	201
19/01/2024	190
18/01/2024	186
17/01/2024	187
16/01/2024	186
12/01/2024	191
11/01/2024	194
10/01/2024	197
09/01/2024	203
08/01/2024	205
05/01/2024	206
04/01/2024	209
03/01/2024	211
02/01/2024	202
média	2,01%

Assim, aplicando os parâmetros na fórmula geral do CAPM, temos:

$$K_e = R_f + (PR_m \times \beta) + R_s$$

$$K_e = 0,12\% + (14,85\% \times 1,04) + 2,01\%$$

$$K_e = 17,45\% \text{ a.a.}$$

A taxa de desconto deve levar em conta os efeitos da inflação no período projetado e como as projeções foram construídas em moeda real, a taxa de desconto utilizada também deve ser real. Os componentes do CAPM na fórmula demonstrada acima incluem componentes nominais em dólares. Para termos a taxa do CAPM real, devemos deflacionar o K_e utilizando a inflação dos EUA de acordo com a seguinte fórmula:

$$1 + r = \frac{1 + i}{1 + j}$$

Onde:

r = taxa real

i = taxa nominal

j = inflação

Para a realização deste cálculo, utilizamos a média da taxa de inflação norte americana (IPC) do período de 2006 a 2023 no valor de 2,53%, disponível no site: <https://pt.inflation.eu/taxas-de-inflacao/estados-unidos/inflacao-historica/ipc-inflacao-estados-unidos-2021.aspx>.

Deste modo, o valor deflacionado do K_e ficou definido da seguinte forma:

$$K_e \text{ real} = (1 + 14,45\%) / (1 + 2,53\%) - 1$$

$$K_e \text{ real} = 14,55\% \text{ a.a.}$$

3.6. Custo de Capital de terceiros — K_d

Para definição do custo de capital terceiros foi assumido como referência a taxa praticada pelo BNDES em sua modalidade FINEM voltada para projetos de investimento análogos a um Terminal Rodoviário (como as taxas de financiamento de ampliação de Aeroportos).

Tais linhas são indexadas as taxas de juros baseada em TLP e permitem prazo extenso de financiamento (até 24 anos para infraestrutura aeroportuária), com possibilidade de captação gradual, evitando a incidência integral de juros sobre o saldo não utilizado, com mais de dez anos de prazo.

Definimos como referência de custos a taxa média de 9,80% a.a. + IPCA, baseada numa taxa composta a partir das referências atuais de TLP e referências de spread a serem praticados pelo BNDES, conforme tabela abaixo:

Tabela 11: Referência de Custos

Indicador	Taxa
Agente Financeiro	0,95 %
TLP – jan/24	5,60%
Spread	3,00%
Taxa FINEM	9,80%

Para concluir o cálculo, devido ao benefício fiscal gerado pelos financiamentos, o custo efetivo que deve ser considerado é de 6,47% a.a. $[9,80\% \times (1 - 34\%)]$, sendo 34% a alíquota total de Imposto de Renda e Contribuição Social.

3.7. Taxa Mínima de Atratividade baseada no WACC do projeto

Resumindo, a Taxa Mínima de Atratividade considerada, equivalente ao custo de capital médio ponderado (WACC), considerando os parâmetros acima elencados, foi assim apurado:

Desta forma, apresentando os parâmetros utilizados para o cálculo do custo médio ponderado de capital de outra forma, temos:

Tabela 12: Taxa mínima de atratividade

Rf - Taxa Livre de Risco (T-Bond com vencimento de 10 anos) ¹	0,12%
PRm - Prêmio de Risco de Mercado ²	14,85%
Rs – Prêmio de risco Brasil	2,01%
β - Beta alavancado	1,0400
Ke	17,45%
Taxa de Inflação Americana	2,53%
Ke (em R\$ constantes)	14,45%
Custo All in = kd	9,80%
IR/CS = t	34,00%
kd * (1 - t)	6,47%
% D/(D+E)	36,41%
% E/(D+E) ³	63,59%
WACC (em R\$ constantes)	11,61%

Fontes:

¹ Customixed Geometric Risk Premium Estimator - <http://www.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/datasets/histretSP.xls>

² Retorno médio das ações USA (S&P 500) 1928-2020 (Damodaran)

³ <http://www.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/datasets/wacc.xls>

3.8. Comparação das Taxas de Mínimas de Atratividade (TMA) consideradas nos últimos Editais de Licitação de Terminais Rodoviários

Segue abaixo tabela demonstrando as Taxas Mínimas de Atratividade dos últimos Editais de Licitação de Terminais Rodoviários, incluindo a do Terminal de Porto Velho. Podemos observar que a Taxa Mínima de Atratividade proposta para a Concessão do Terminal Rodoviário de Porto Velho está alinhada com as taxas aplicadas em concessões recentes de terminais rodoviários semelhantes.

Tabela 13 Comparativo das TMA de licitação de Terminais

Edital	TMA
Terminal Rodoviário de Cuiabá	9,03%
Terminal Rodoviário de Londrina	10,00%
Terminal Rodoviário de Guarujá	10,00%
Terminal Rodoviário de Florianópolis	10,58%
TERGIP (Belo Horizonte)	10,63%
Terminal Rodoviário de Boa Vista	10,98%
Terminal Rodoviário Alfredo Thomaz - Osasco-SP	10,55%
Terminal Rodoviário de Porto Velho	11,61%

4. PREMISSAS FISCAIS E TRIBUTÁRIAS

Para o modelo de Concessão Comum proposto neste estudo, não existe qualquer implicação, ou necessária modificação, no campo legal ou infralegal do sistema tributário do Município de Porto Velho. Não há previsão na Modelagem Jurídica qualquer espécie de benefício tributário ou contraprestação pública pecuniária para o Terminal Rodoviário de Porto Velho

Os serviços públicos típicos de terminal rodoviário sofrem incidência do Imposto Sobre Serviços (ISS), de competência do Município de Porto Velho. Tais serviços estão listados no artigo 54 da LEI COMPLEMENTAR Nº 199, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2004, e a alíquota é de 5% conforme previsto no artigo 71.

Sobre receita bruta da concessionária incidem o Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento de Seguridade Social (COFINS), no regime da não cumulatividade, ou seja, que tais tributos sejam deduzidos dos débitos apurados de cada contribuição, cujas alíquotas praticadas são de 1,65% para PIS e de 7,60% para COFINS.

Pelo regime não cumulativo, as alíquotas praticadas no regime de lucro real são de 15% para aquele (acrescendo-se em 10% para todo lucro que exceder 240 mil reais ao ano) para o Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ), e 9% para Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Tabela 14: Premissas Fiscais e Tributárias

REGIME TRIBUTÁRIO	LUCRO REAL (Não Cumulativo)	LUCRO PRESUMIDO (Cumulativo)
SOBRE RECEITA	Com créditos sobre custos e despesas	sem créditos sobre custos e despesas
PIS	1,65%	0,65%
COFINS	7,60%	3,00%
ISS	2,00%	2,00%
SOBRE LUCRO		Margem de Lucro Presumida 32%

IRPJ	15% com IRPJ e adicional de 10% acima de R\$ 240.000,00	15% com IRPJ e adicional de 10% acima de R\$ 240.000,00
CSLL	9,00%	9,00%

Adotou-se a obtenção de créditos de PIS/Cofins (regime da não cumulatividade) sobre as despesas de Comunicações, Água e Esgoto, Energia, Fardamentos, Manutenção, Materiais de Limpeza e de Consumo, Impressos, Estadia e Representação, Seguros, Depreciação e Amortização.

As taxas de depreciação e amortização utilizadas no estudo de viabilidade econômico-financeiro, para fins de apuração base de cálculo do IRPJ e CSLL, como benefícios fiscais oriundos da realização dos investimentos previstos para a Concessão pelo setor privado, seguem a legislação fiscal vigente Lei 12.973, de 13 de maio de 2014, tendo como ponto de partida o lucro societário apurado conforme o IFRS.

No caso da depreciação e amortização, a base para apuração do lucro tributável seguirá às Normas Contábeis introduzidas pelo IFRS, que estabelece que as depreciações do Ativo Imobilizado e as amortizações do Intangível, que devem ser efetuadas tendo como base a vida útil econômica do bem (CPC – 27 Ativo Imobilizado e CPC – 04 Ativo Intangível), mas considerando as determinações da Lei 12.973/2014 e da IN 1.515/2014 para as adições e exclusões quando necessário.

O estudo econômico-financeiro foi elaborado em moeda constante, mas não considerou o efeito da deflação para capturar o impacto da não correção dos custos com depreciação e amortização nas bases de cálculo do lucro real das empresas, para fins de apuração do IRPJ e CSLL.

O regime tributário que apresentou mais vantagem para essa Concessão foi o LUCRO REAL. Abaixo seguem gráficos representativos dos impostos previsto nessa Concessão.

Gráfico 1 Impostos previstos da Concessão

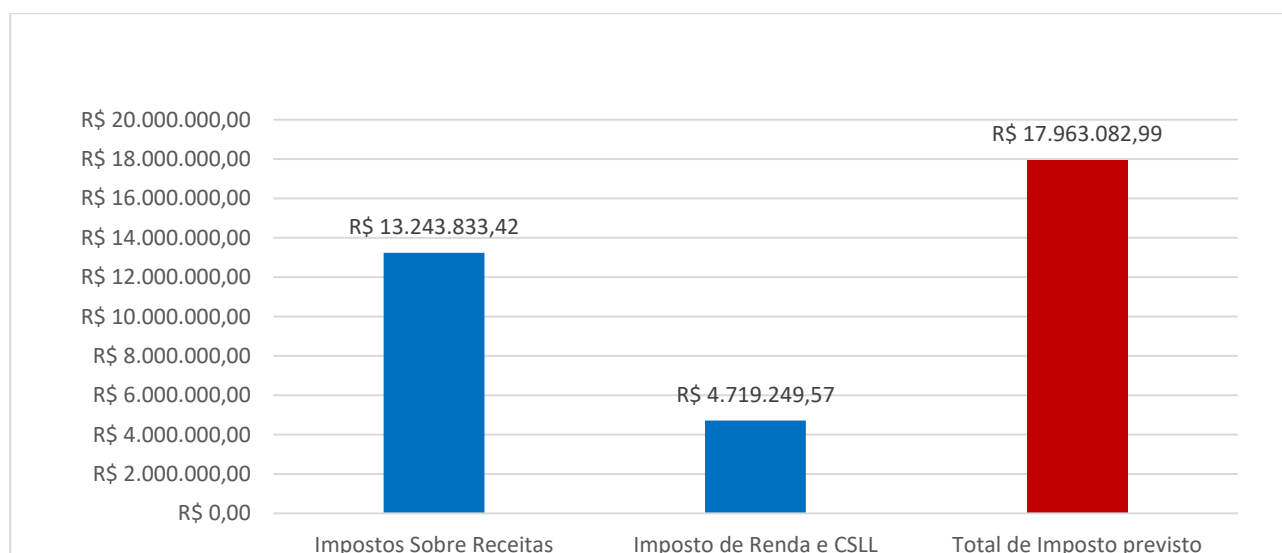
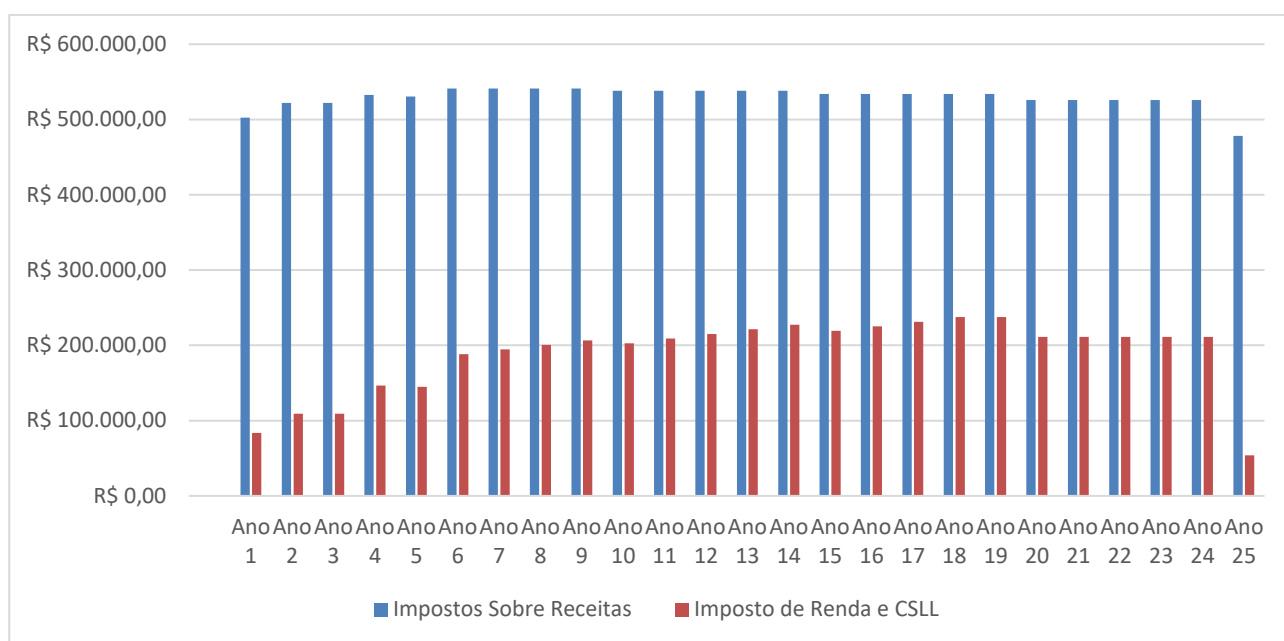


Gráfico 2 Impostos previstos Anuais da Concessão



5. DESCRIÇÃO DA ESTRUTURA DE CAPITAL (PRÓPRIO E DE TERCEIROS)

Considerando as opções de financiamento do plano de investimentos previsto no projeto, a estrutura de financiamentos com capital de terceiros considerou as seguintes premissas:

Tabela 15: Estrutura de financiamentos com capital de Terceiros

Premissas	Descrição
Linha de Crédito	BNDES
Percentual de financiamento	50% (não financia outorga inicial e gastos pré-operacionais)
Prazo total de Financiamento	17 anos
Prazo de Carência	3 anos
Taxa de Juros	9,80% a.a. + IPCA
Cronograma de Desembolso	Primeiro desembolso no ano 1: R\$ 2.575.082

Tais premissas geram o seguinte quadro de usos e fontes do financiamento da implantação das melhorias via investimento previstas:

Tabela 16: Quadro de Uso e Fontes

USOS	Ano 1	Ano 2	Total	Valores
				em R\$ mil %
Obras	3.768	0	3.768	49,6%
Total de Obras Cíveis	3.768	0	3.768	49,6%
Equipamentos e Sistemas de Operação	1.382	0	1.382	18,2%
Total - financiáveis	5.150	0	5.150	67,7%
Outorga Inicial	656	0	656	
Ressarcimento Estudos PMI	660	0		
Total dos Investimentos	6.466	0	6.466	85,0%
Despesas Financeiras	126	252	379	5,0%
Conta Reserva	218	0	218	2,9%
Excedente de Caixa (aporte inicial)	0	541	541	7,1%
TOTAL - USOS	6.810	794	7.604	100%
FONTES	Ano 1	Ano 2	Total	Total
BNDES	2.575	0	2.575	33,9%
Total - Financiamentos	2.575	0	2.575	33,9%
Geração de caixa do projeto	618	794	1.412	18,6%
Aporte de Capital	3.617	0	3.617	47,6%
Total - Recursos Próprios	4.235	794	5.029	66,1%
TOTAL - FONTES	6.810	794	7.604	100,0%

O pagamento destes financiamentos previstos, considerando o cenário base, segue a seguinte programação ilustrada no quadro a seguir:

Tabela 17: Programação Financiamento

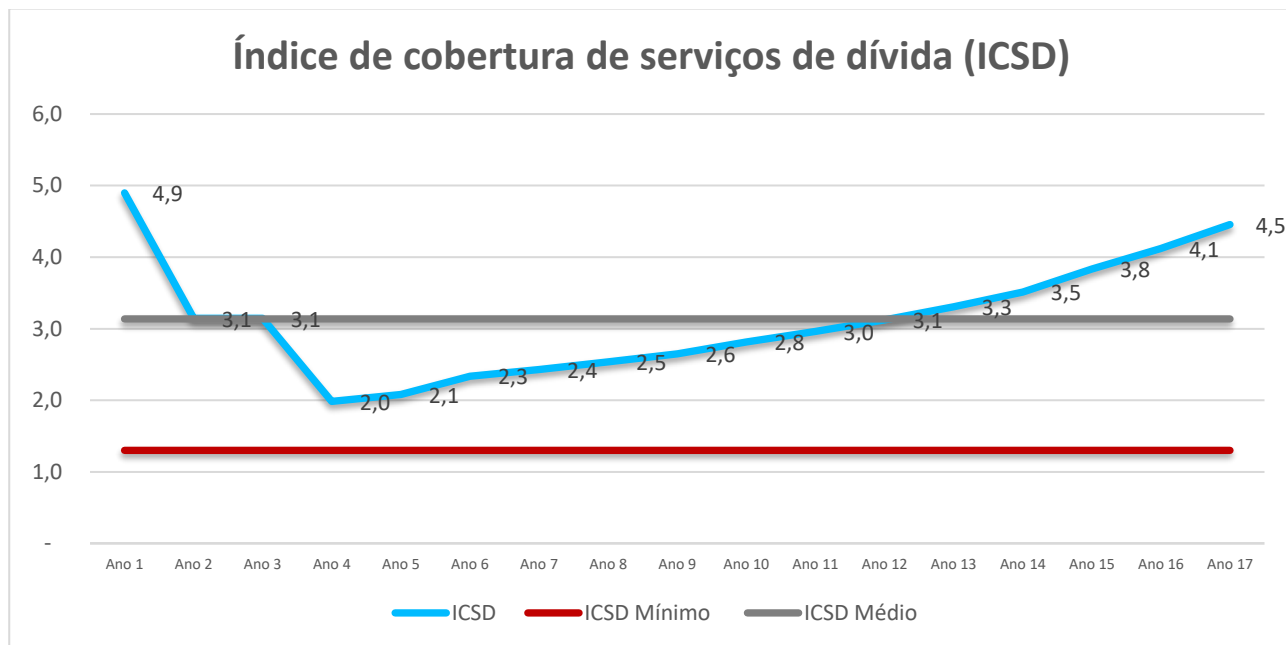
SERVIÇO DA DÍVIDA	Valores em R\$ mil									
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
Saldo Inicial	-	2.575	2.575	2.575	2.391	2.207	2.023	1.839	1.655	1.471
Captações	2.575	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Encargos	126	252	252	252	234	216	198	180	162	144
Pagamentos	-	-	-	184	184	184	184	184	184	184
Saldo final	2.575	2.575	2.575	2.391	2.207	2.023	1.839	1.655	1.471	1.288

SERVIÇO DA DÍVIDA	Valores em R\$ mil									
	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
Saldo Inicial	1.288	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Captações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Encargos	126	108	90	72	54	36	18	0	0	0
Pagamentos	184	184	184	184	184	184	184	-	-	-
Saldo final	1.104	920	736	552	368	184	0	0	0	0

As instituições financeiras empregam o índice de cobertura como uma métrica para avaliar a capacidade de uma empresa em cumprir suas obrigações de curto prazo. Um índice de cobertura com um valor baixo pode sinalizar que a empresa representa um risco maior para seus credores, o que poderia resultar em taxas de juros mais altas ou até mesmo na negação de crédito.

A definição do percentual de dívida e, conseqüentemente, a estrutura de capital, foi dimensionada em função da consecução de um indicador de cobertura dos serviços da dívida (ICSD) mínimo de 1,3 X. O gráfico abaixo mostra o comportamento deste indicador no cenário base, sempre mantendo um índice superior a referência mínima estabelecida.

Gráfico 3: Índice de cobertura de serviços de dívida



6. PREMISSAS PARA PROJEÇÃO DE CAPITAL DE GIRO

Não foram considerados premissas de capital de giro no estudo de viabilidade econômico-financeira, já que pela experiência operacional da SINART ocorre normalmente uma compensação entre os itens de giro, gerando um saldo baixo de necessidade de capital de giro.

7. INVESTIMENTOS PREVISTOS (base junho/2025)

O valor estimado para os investimentos, conforme delineado no projeto de arquitetura e engenharia detalhado no Volume 2 deste empreendimento, totaliza R\$ 5.150.164,41, a ser alocado durante o primeiro ano do projeto.

Adicionalmente ao investimento mencionado anteriormente, prevê-se reinvestir 10% do montante total dos investimentos em obras e equipamentos a cada intervalo de cinco anos. Esse processo visa compensar o desgaste natural desses ativos, totalizando um valor adicional de R\$ 2.575.082,21. Além disso, é contemplado o montante de Ressarcimento dos Estudos da PMI, estabelecido em R\$ 659.948,19.

Ao somar os investimentos iniciais, os reinvestimentos periódicos e o ressarcimento dos estudos da PMI, o montante total destinado a essas iniciativas ascende a R\$ 8.385.194,81. Essa abordagem financeira abrangente reflete uma visão detalhada e estratégica dos recursos necessários para a implementação, manutenção e aprimoramento contínuo do projeto em questão.

Na tabela a seguir, apresentamos os investimentos projetados ao longo de toda a concessão, incluindo os reinvestimentos.

Tabela 18: Investimentos Previstos

ITEM	Ano 1	Ano 5	Ano 10	Ano 15	Ano 20	Ano 25	Total
Obras	3.767.904,39						3.767.904,39
Equipamentos e Mobiliários	725.712,46						725.712,46
Sistema Gerencial Informatizado do Terminal	656.547,56						656.547,56
Subtotal	5.150.164,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.150.164,41
Reinvestimentos		515.016,44	515.016,44	515.016,44	515.016,44	515.016,44	2.575.082,21
Ressarcimento Estudos PMI	659.948,19						659.948,19
Total	5.810.112,60	515.016,44	515.016,44	515.016,44	515.016,44	515.016,44	8.385.194,81

Abaixo seguem gráficos com a representação dos investimentos.

Gráfico 4: Investimentos por ano

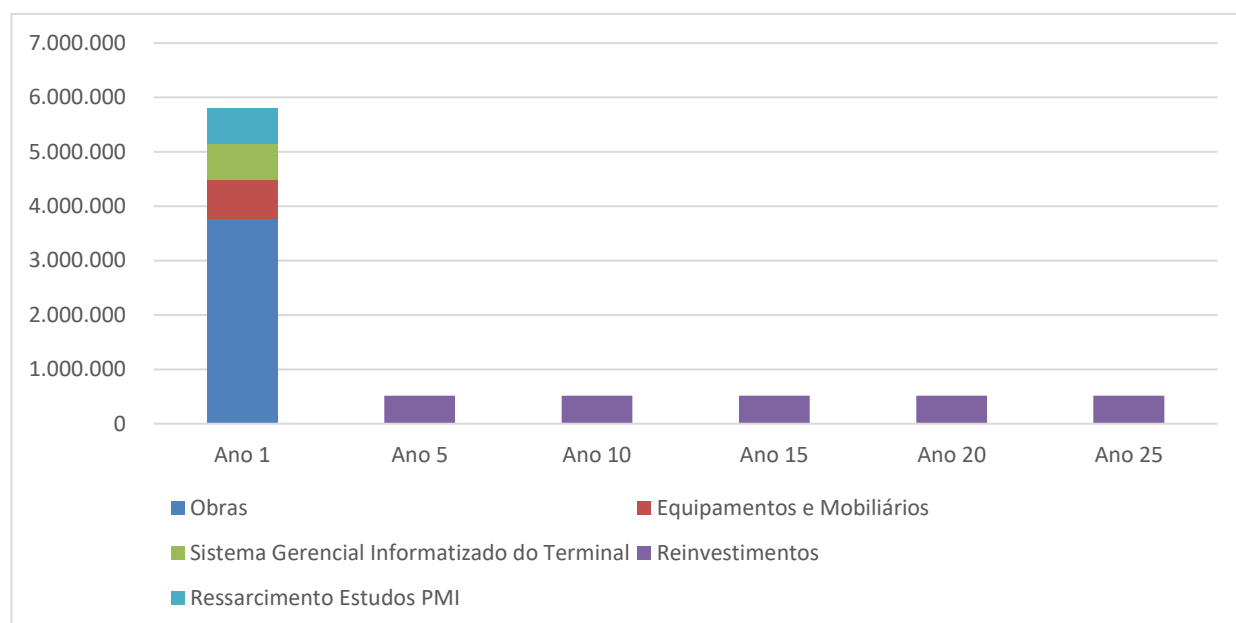


Gráfico 5: Cronograma de Investimentos



8. PROJEÇÃO DE CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS

Os custos e despesas que serão detalhados a seguir contemplam os gastos necessários para a operação do novo terminal rodoviário, incluindo a gestão, operação, manutenção e seguros, já contemplando a expansão prevista e custos ambientais que foram basicamente tratados no programa de investimentos.

Foram calculados em valores mensais e sem correção ao longo das projeções e subdivididos em grupos com seus respectivos valores listados abaixo:

8.1. QUADRO DE COLABORADORES

A Estrutura Organizacional foi desenhada e prevista considerando uma equipe capaz de operar e monitorar e gerenciar os serviços exigidos pelo Poder Concedente, garantindo a execução do contrato e segurança dos usuários, pautada na produtividade e agilidade, buscando, através da redução dos níveis hierárquicos, aproximar a estrutura dirigente das demais estruturas empresariais, como os setores operacionais, de conservação e de manutenção.

O dimensionamento final das equipes, para operação e gestão do novo terminal rodoviário demonstrado nas tabelas abaixo.

Tabela 19: Quadro de colaboradores

QUADRO DE PESSOAL	1º T	2º T	3º T	ADM/Folguista	Total	Salários
Supervisor de terminal	1	1	1		3	3.196,47
Fiscal de Plataforma	3	3	3	2	11	1.931,67
Aux de Manutenção	1	1		0	2	3.039,33
Aux. De Limpeza	5	5	5	2	17	1.792,78
Eletricista				2	2	3.738,20
TOTAL OPERAÇÃO	10	10	9	6	35	13.698,44
Gerente				1	1	8.226,21
Auxiliar de Escritório				1	1	2.173,04
Jovens aprendizes (5% do total)				2	2	719,79
TOTAL ADM	0	0	0	4	4	11.119,04
TOTAL OPERAÇÃO + ADM	10	10	9	10	39	24.817,48

Aos salários previstos foram adicionados os encargos e benefícios, praticados pelas empresas concessionárias atuantes no mercado brasileiro e previstos em acordo coletivo com as categorias respectivas ou sindicatos de trabalho conforme quadro abaixo:

Tabela 20: Encargos e Benefícios dos salários

Encargos e benefícios	Referência
Encargos Sociais	85%
Adicional Noturno	20%
Periculosidade	30%
Transporte	R\$ 139,72
Alimentação	R\$ 626,94
Fardamento por pessoa	R\$ 100,00
Seguro de vida	R\$ 95

Média dos gastos com pessoal prevista para o Terminal:

Tabela 21: Média dos gastos com pessoal prevista para o Terminal

DESPESA PESSOAL	R\$/MÊS
Salário Base	91.266
Encargos	77.576
Transporte	6.008
Alimentação	24.451
Fardamento	0
Seguro de Vida	3.900
Treinamento	3.705
TOTAL	R\$ 208.105,41

8.2. Outros Custos operacionais

Neste grupo, são apresentados os Custos com serviços públicos, serviço de terceiros (que inclui manutenções e assessorias principalmente), materiais e outros gastos gerais previstos na estrutura do terminal, além do custo com pessoal apresentado no item anterior.

Tal dimensionamento levou em conta:

- As informações fornecidas pela Prefeitura durante o processo de elaboração da PMI, com referências de custos atuais praticados pelo terminal;
- Visitas realizados no Terminal Rodoviário;
- Impactos dos Investimentos previstos e das melhorias operacionais previstas;
- Benchmarking da operação de outros terminais e experiência da SINART como concessionária.

8.3. Custos com serviços públicos

Tabela 22: Custos com serviços públicos

SERVIÇO PÚBLICO	DESCRIÇÃO	R\$/MÊS
Energia	Conta de Energia do Terminal	20.896
Água/ Esgoto	Conta de Água/Esgoto do Terminal	777
Comunicação	Despesas com Telefonia Fixa, móvel e Internet	222

8.4. Custos com serviços de terceiros (manutenção, assessorias e licenças)

Tabela 23: Custos com serviços de terceiros

SERVIÇO DE TERCEIROS	DESCRIÇÃO	R\$/MÊS
Manutenção	Manutenções gerais	8.237
Licenças	Licenças de Softwares	2.841
Manutenção de TI	Manutenção de TI	2.776
Assessoria / Consultoria PJ	Assessoria Contábil, Fiscal e Auditoria Externa	8.329
Sistema Integrado de Gestão		1.943
Assessoria Jurídica	Assessoria Jurídica e Tributária	1.666
Qualidade	Aferição dos Índices de Qualidade	5.553

8.5. Custos com materiais (limpeza, manutenção e escritório)

Tabela 24: Custos com materiais

MATERIAIS	R\$/MÊS
Limpeza	3.332
Manutenção	2.465
Consumo	2.391
Escritório	483
Impressos	2.110
Outros Materiais	584

8.6. Outras Despesas

Tabela 25: Outras despesas

ESTADIA E REPRESENTAÇÃO	DESCRIÇÃO	R\$/MÊS
Viagens	Viagens a Serviço do Terminal	833
Outros Custos	Transporte, alimentação a serviço do Terminal	999
OUTRAS DESPESAS		R\$/MÊS
Outras Despesas		2.221
Despesas Bancárias		555

8.7. Seguros e garantia

A projeção de seguros e garantias considerou as obrigações previstas para todo o prazo contratual que a Concessionária deverá manter em vigor, relativas as apólices de seguro que deverão estar definidas no Edital de Concessão, seguindo as recomendações apresentadas no Volume 4 – Análise Jurídica e Fundamental Legal. Neste estudo foram previstos, além da Garantia de execução do contrato, seguro engenharia, durante a fase de investimento para a ampliação e melhorias do Terminal, Responsabilidade Civil e o seguro operacional, conforme disponibilidade no mercado brasileiro.

8.8. Ressarcimento de despesas

Está previsto como um redutor de custos, o ressarcimento proporcional da área ocupada de despesas de energia elétrica, água e esgotos e outros consumos, visto que esse reembolso não se configura como receita, não sendo, portanto, passível de cobrança de impostos sobre o mesmo.

O cálculo do referido ressarcimento de despesas, equivalente às cotas condominiais, foi aplicado sobre as receitas de locação de lojas, considerando como premissa para sua estimativa.

8.9. Administração Central

Esses custos representam despesas indiretas relacionadas à manutenção da estrutura administrativa que presta suporte às atividades operacionais da concessão. No estudo, foi adotada uma taxa fixa de 3% sobre a receita bruta mensal obtida.

8.10. Outorgas

- a) Outorga mínima ser paga na assinatura do contrato de R\$ 655.905,85 (vence a licitação quer ofertar a maior outorga na assinatura do contrato)
- b) Outorga variável de 2% aplicado sobre as receitas não tarifárias.

Como poder observado nos gráficos abaixo, a previsão de outorga a ser paga ao Poder Concedente ao longo do contrato é de R\$ 1.867.277,90.

Gráfico 6 Outorgas da Concessão

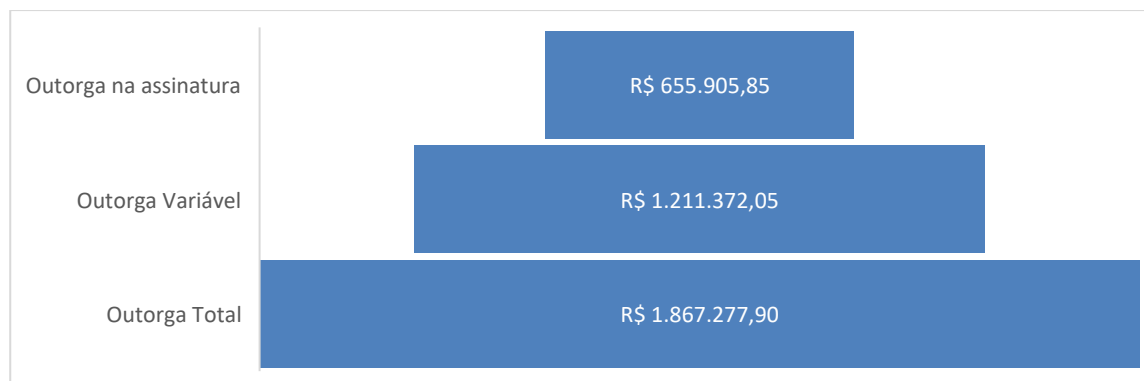
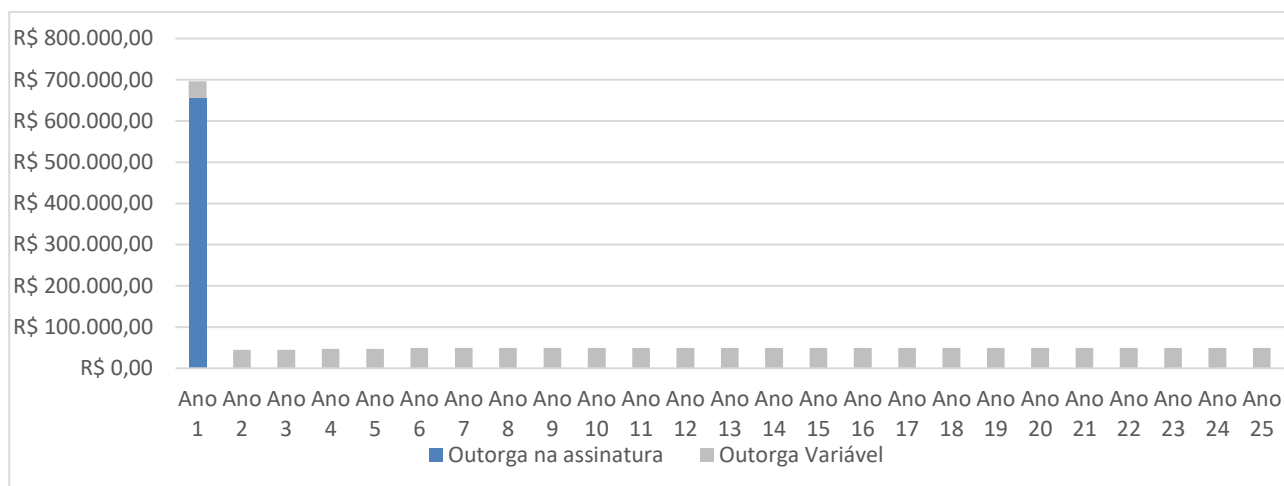


Gráfico 7 Outorgas da Concessão por ano



8.11. Tarifa De Regulação, Controle e Fiscalização - TRCF

De acordo com os termos do art. 53 da Lei Complementar nº 1.013, de 19 de maio de 2025 é necessário o pagamento da tarifa regulatória de 1,5% aplicado sobre a receita operacional bruta. A alíquota da TRCF corresponderá a 1,5% (um inteiro e cinco décimos percentuais) da receita operacional bruta realizada.

A Concessionária fica obrigada a apresentar à ARDPV - Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e de Desenvolvimento do Município de Porto Velho, até o dia 30 do mês de janeiro de cada exercício, as informações relativas à receita operacional bruta do exercício anterior e, até o dia 15 de maio de cada ano, o balanço anual correspondente. O pagamento será anual.

8.12. Quadro resumo dos custos e despesas para o Terminal

Tabela 26: Quadro resumo dos custos e despesas para o Terminal

DESPESAS E CUSTOS	Valores em R\$ mil									
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
Operação	3.481	3.473	3.473	3.469	3.469	3.465	3.465	3.465	3.465	3.465
Mão de Obra	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497
Serviço Público	263	263	263	263	263	263	263	263	263	263
Serviço de Terceiros	376	376	376	376	376	376	376	376	376	376
Materiais	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136
Estadia e Representação	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Seguros e Garantias	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Outras Despesas	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Administração Central	142	148	148	152	152	155	155	155	155	155
Reembolso de Condomínio	(134)	(152)	(152)	(161)	(161)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)
Taxa de Fiscalização	71	74	74	76	76	78	78	78	78	78
Outorga	40	45	45	47	47	49	49	49	49	49
Variável	40	45	45	47	47	49	49	49	49	49
Total	3.521	3.518	3.518	3.516	3.516	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514

DESPESAS E CUSTOS	Valores em R\$ mil									
	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
Operação	3.465	3.465	3.465	3.465	3.465	3.465	3.465	3.465	3.465	3.465
Despesa Pessoal	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497
Serviço Público	263	263	263	263	263	263	263	263	263	263
Serviço de Terceiros	376	376	376	376	376	376	376	376	376	376
Materiais	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136
Estadia e Representação	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Seguros e Garantias	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Outras Despesas	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Administração Central	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155
Reembolso de Condomínio	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)
Taxa de Fiscalização	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78
Outorga	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
Variável	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
Total	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514

DESPESAS E CUSTOS	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
Operação	3.465	3.465	3.465	3.465	3.465
Despesa Pessoal	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497
Serviço Público	263	263	263	263	263
Serviço de Terceiros	376	376	376	376	376
Materiais	136	136	136	136	136
Estadia e Representação	22	22	22	22	22
Seguros e Garantias	74	74	74	74	74
Outras Despesas	33	33	33	33	33
Administração Central	155	155	155	155	155
Reembolso de Condomínio	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)
Taxa de Fiscalização	78	78	78	78	78
Outorga	49	49	49	49	49
Variável	49	49	49	49	49
Total	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514

9. DEFINIÇÃO DO CÁLCULO DE OUTORGA INICIAL

A metodologia de cálculo da outorga inicial mínima ao Poder Concedente considerada foi a definição de valor necessário para atingir a TMA (Taxa Mínima de Atratividade) definida para o projeto que foi de 11,61 % a.a. em termos reais.

Desta forma, os valores projetados de outorga inicial mínima decorrente do resultado dos parâmetros de viabilidade das principais variáveis previstas EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO com o horizonte de 25 anos de concessão e os cenários de demanda do estudo de viabilidade econômico-financeira para uma taxa mínima de atratividade de 11,61 % a.a., justificada no cálculo do custo médio ponderado de capital (WACC), quando encontradas, estão resumidas na tabela abaixo:

Destaca-se que o Valor da Outorga inicial prevista tem impacto na apuração do IRPJ/CSSL, como benefícios fiscais oriundos da realização investimento inicial da Concessionária, via amortização do seu valor ao longo do prozo contratual.

Desta forma, observa-se que é possível o pagamento da outorga mínima proposta no estudo de R\$ 655.905,85 valores de junho/2025.

10. PRINCIPAIS RESULTADOS – CENÁRIO CASO BASE

Considerando as premissas apresentadas neste estudo e o resultado esperado do projeto, foram obtidas as seguintes referências de Taxa Interna de Retorno (TIR), Valor Presente Líquido (VPL), Exposição Máxima e Payback para o cenário base com 25 anos de prazo de concessão, considerando o pagamento de R\$ 525.958,35 de outorga inicial:

Tabela 27: Principais resultados - Cenário base

INDICADORES FINANCEIROS	TIR	VPL	Exp. Máxima	Payback
Projeto	11,61%	R\$ 0 11,61% (wacc)	-R\$ 5.890.796,79	Ano 8
Acionista	13,07 %	R\$ -3.617.167 11,61% (ke)	R\$ -3.617.166.69	Ano 8

11. RESULTADOS

Figura 1: Resumo da modelagem financeira

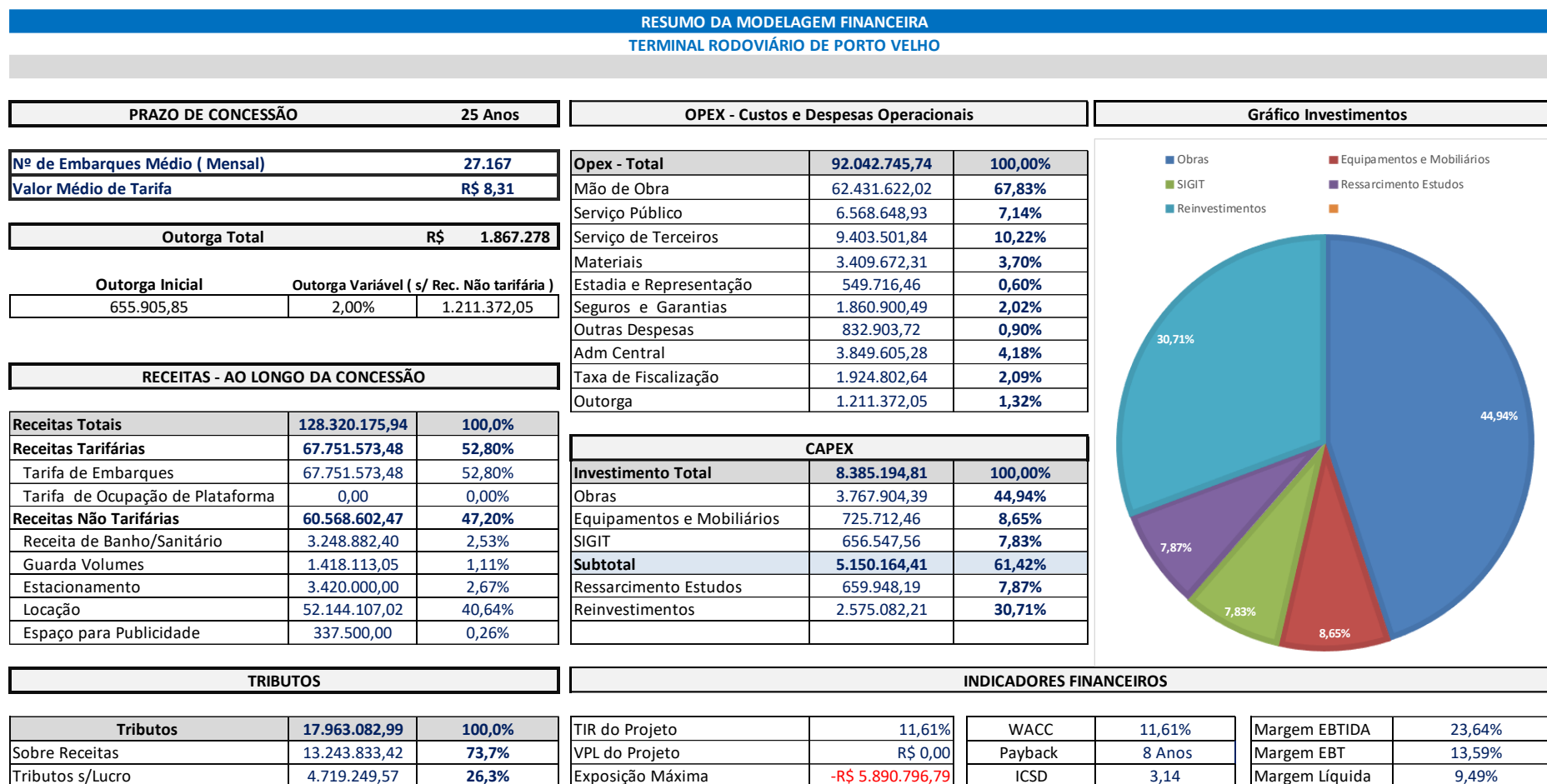
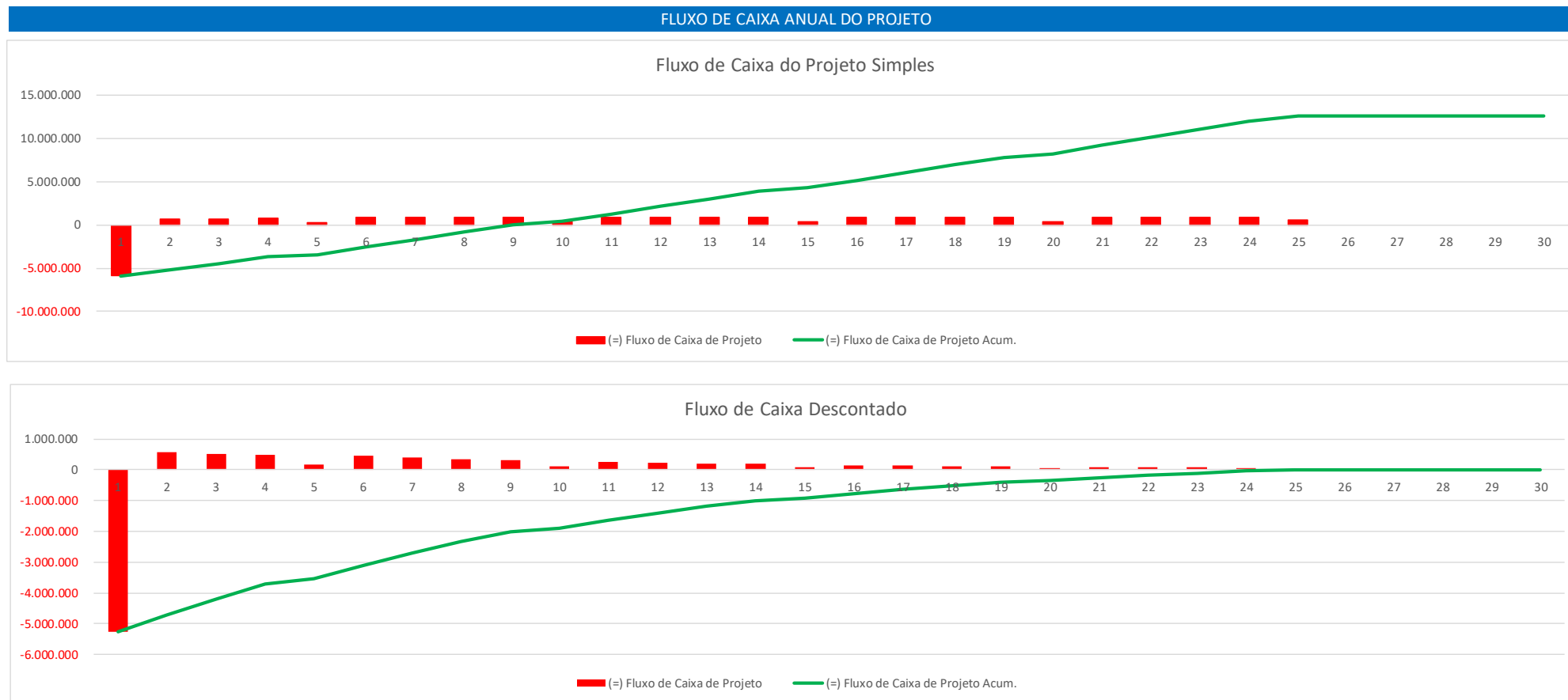


Gráfico 8: Fluxo de Caixa Anual do Projeto



11.1. Análise das Receitas

Como evidenciado na tabela e nos gráficos a seguir, fica claro que as receitas tarifárias constituem a maior fatia das receitas de todo o período da Concessão.

Tabela 28: Análise das receitas

Receitas Totais	128.320.175,94	100,0%
Receitas Tarifárias	67.751.573,48	52,80%
Tarifa de Embarques	67.751.573,48	52,80%
Receitas Não Tarifárias	60.568.602,47	47,20%
Receita de Banho/Sanitário	3.248.882,40	2,53%
Guarda Volumes	1.418.113,05	1,11%
Estacionamento	3.420.000,00	2,67%
Locação	52.144.107,02	40,64%
Espaço para Publicidade	337.500,00	0,26%

Gráfico 9: Receitas da Concessão

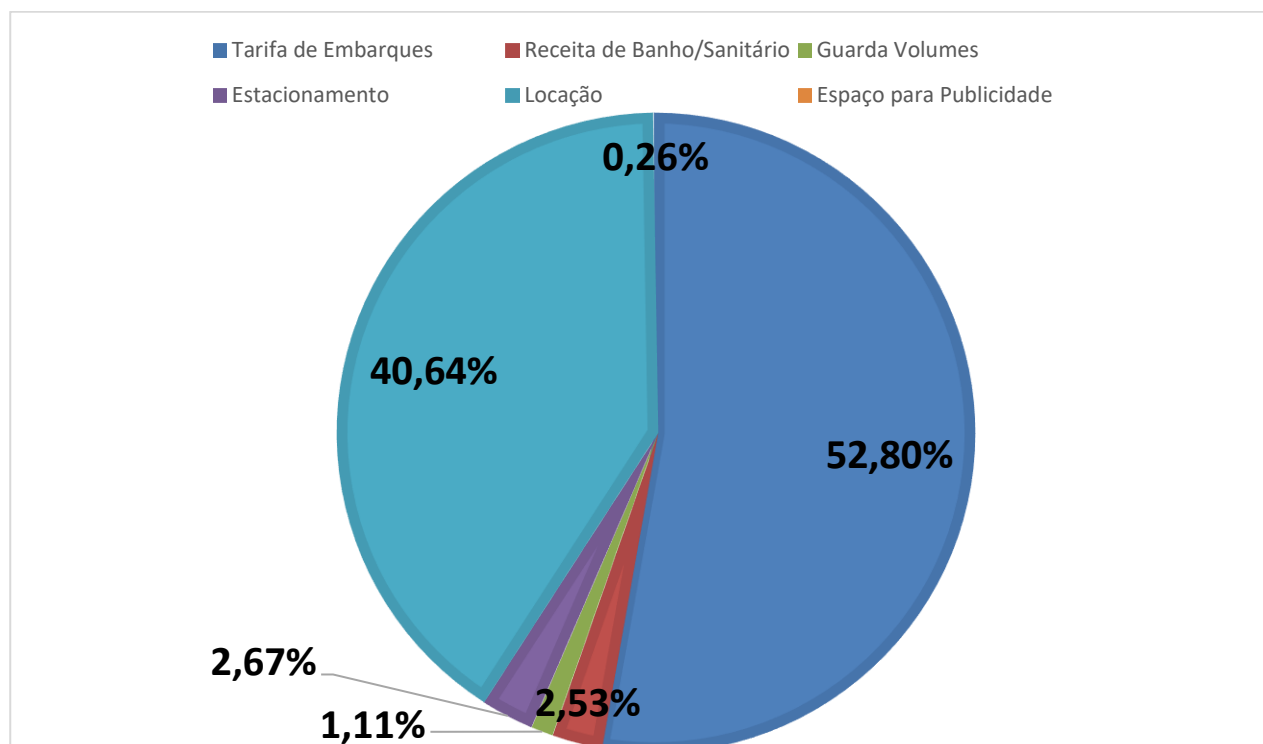
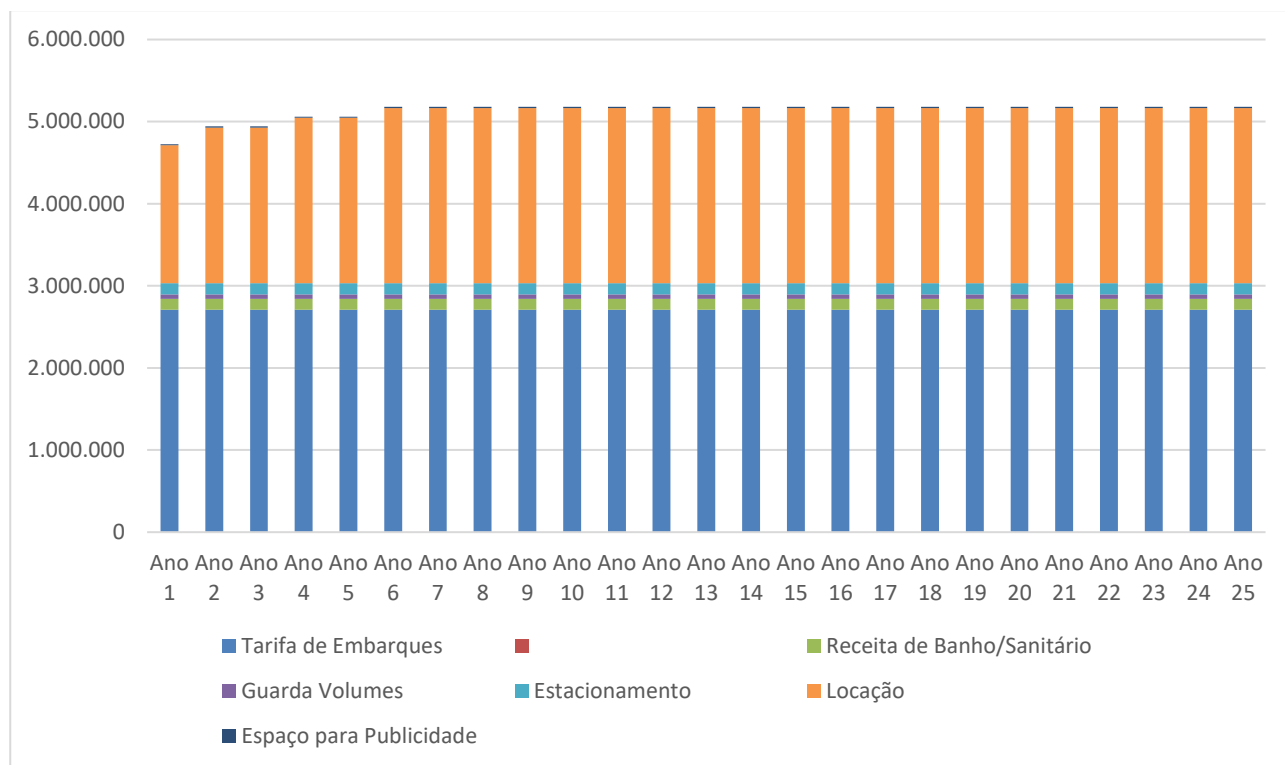


Gráfico 10: Receitas Anuais da Concessão



11.2. Análise Dos Custos/Despesas

Como evidenciado na tabela e nos gráficos a seguir, é verificado que as despesas com mão de obra constituem a maior fatia das despesas da Concessão.

Tabela 29: Análise dos Custos e Despesas

Custos Operacionais e Despesas administrativas	92.042.745,74	100,00%
Mão de Obra	62.431.622,02	67,83%
Serviço Público	6.568.648,93	7,14%
Serviço de Terceiros	9.403.501,84	10,22%
Materiais	3.409.672,31	3,70%
Estadia e Representação	549.716,46	0,60%
Seguros e Garantias	1.860.900,49	2,02%
Outras Despesas	832.903,72	0,90%
Adm Central	3.849.605,28	4,18%
Taxa de Fiscalização	1.924.802,64	2,09%
Outorga	1.211.372,05	1,32%

Gráfico 11: Custos Operacionais da Concessão

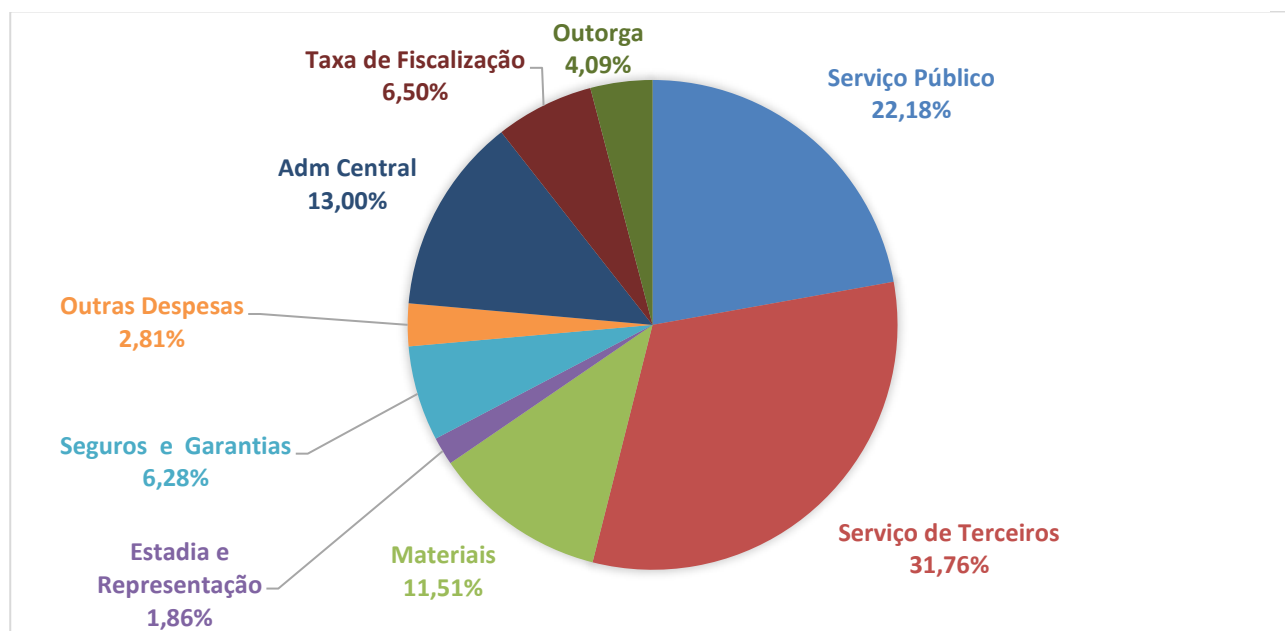
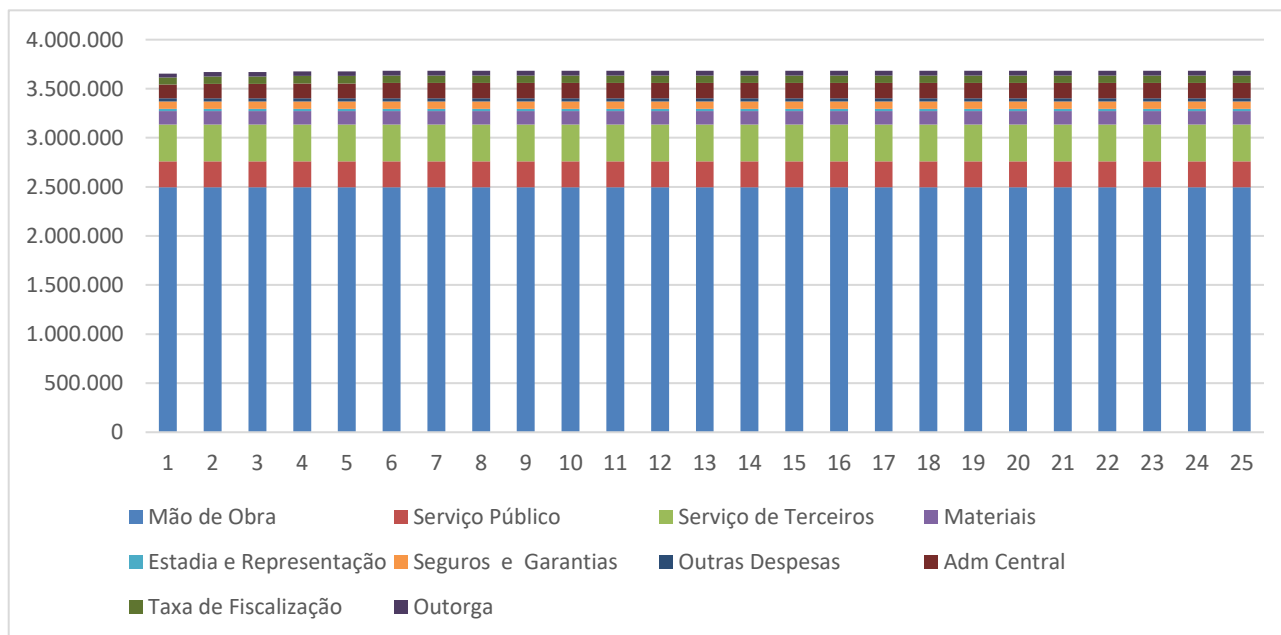


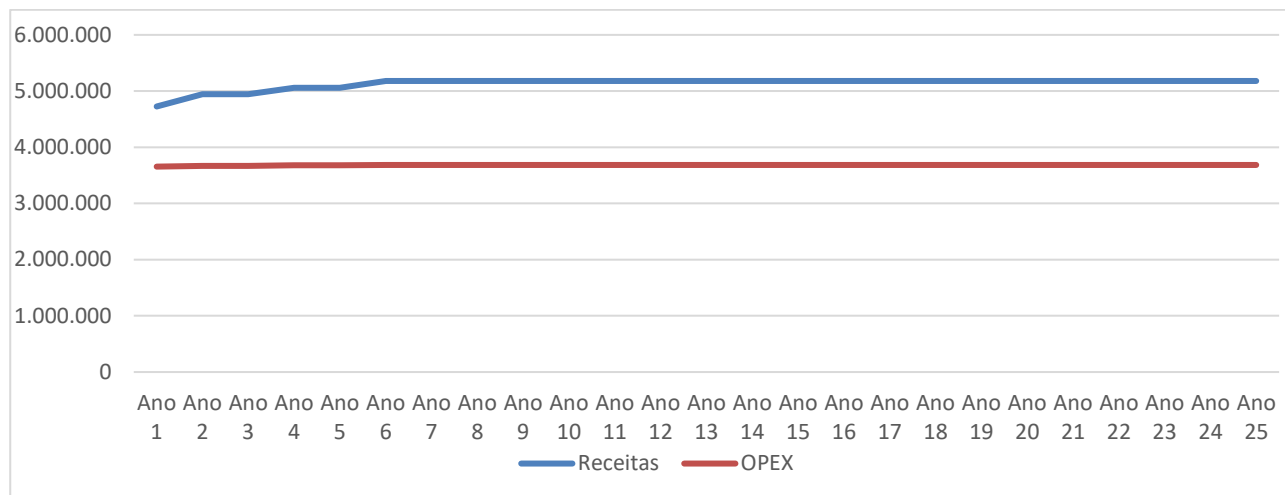
Gráfico 12: Custos e despesas da concessão por ano



11.3. Projeção das Receitas e Opex

Abaixo segue gráfico comparativo entre as Receitas e o OPEX ao longo da Concessão

Gráfico 13: Receitas x OPEX



PARTE 2 — DEMONSTRATIVOS FINANCEIROS

1. DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

Tabela 30: DRE

	Valores em R\$ mil									
DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
(+) RECEITA BRUTA	4.725	4.942	4.942	5.061	5.061	5.179	5.179	5.179	5.179	5.179
Tarifa de Embarques	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710
Receita de Banho/Sanitário	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Guarda Volumes	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Estacionamento	137	137	137	137	137	137	137	137	137	137
Locação	1.678	1.895	1.895	2.014	2.014	2.132	2.132	2.132	2.132	2.132
Espaço para Publicidade	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
(-) IMPOSTOS S/ REC.	502	522	522	533	530	541	541	541	541	538
(=) RECEITA LÍQUIDA	4.223	4.420	4.420	4.528	4.530	4.638	4.638	4.638	4.638	4.641
(-) CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS	3.521	3.518	3.518	3.516	3.516	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514
Custos Operacionais e Despesas administr.	3.544	3.551	3.551	3.554	3.554	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558
Mão de Obra	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497
Serviço Público	263	263	263	263	263	263	263	263	263	263
Serviço de Terceiros	376	376	376	376	376	376	376	376	376	376
Materiais	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136
Estadia e Representação	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Seguros e Garantias	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Outras Despesas	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Adm Central	142	148	148	152	152	155	155	155	155	155
Reembolso de Condomínio	(134)	(152)	(152)	(161)	(161)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)
Taxa de Fiscalização	71	74	74	76	76	78	78	78	78	78
Outorga	40	45	45	47	47	49	49	49	49	49
Variável	40	45	45	47	47	49	49	49	49	49
(=) EBITDA	702	903	903	1.012	1.015	1.124	1.124	1.124	1.124	1.127
(-) DEPRECIAÇÃO/AMORTIZAÇÃO	259	259	259	259	283	283	283	283	283	315
Depreciação Invest.	232	232	232	232	257	257	257	257	257	289
Amortização Outorga	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
(=) EBIT	443	644	644	754	731	841	841	841	841	812
(-) Despesas Financeiras	126	252	252	252	234	216	198	180	162	144
(=)Resultado Financeiro	126	252	252	252	234	216	198	180	162	144
(=) EBT	317	392	392	501	497	625	643	661	679	667
(-) IMPOSTOS (IR E CSLL)	84	109	109	146	145	188	194	201	207	203
(=) LUCRO LÍQUIDO	233	283	283	355	352	436	448	460	472	464

Valores em R\$ mil

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
(+) RECEITA BRUTA	5.179	5.179	5.179	5.179	5.179	5.179	5.179	5.179	5.179	5.179
Receitas Tarifária	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710
Receita de Banho/Toilete	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Guarda Volumes	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Estacionamento	137	137	137	137	137	137	137	137	137	137
Locação	2.132	2.132	2.132	2.132	2.132	2.132	2.132	2.132	2.132	2.132
Espaço para Publicidade	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
(-) IMPOSTOS S/ REC.	538	538	538	538	534	534	534	534	534	526
(=) RECEITA LÍQUIDA	4.641	4.641	4.641	4.641	4.645	4.645	4.645	4.645	4.645	4.653
(-) CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514
Desp. Operacionais e administrativas	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558
Despesa Pessoal	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497
Serviço Público	263	263	263	263	263	263	263	263	263	263
Serviço de Terceiros	376	376	376	376	376	376	376	376	376	376
Materiais	136	136	136	136	136	136	136	136	136	136
Estadia e Representação	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Seguros e Garantias	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Outras Despesas	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Adm Central	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155
Reembolso de Condomínio	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)
Taxa de Fiscalização	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78
Outorga	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
Variável	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
(=) EBTIDA	1.127	1.127	1.127	1.127	1.131	1.131	1.131	1.131	1.131	1.139
(-) DEPRECIACÃO/AMORTIZAÇÃO	315	315	315	315	362	362	362	362	362	448
Depreciação Invest.	289	289	289	289	336	336	336	336	336	422
Amortização Outorga	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
(=) EBIT	812	812	812	812	769	769	769	769	769	691
(-) Despesas Financeiras	126	108	90	72	54	36	18	0	0	0
(=)Resultado Financeiro	126	108	90	72	54	36	18	0	0	0
(=) LUCRO ANTES DO IR	685	703	722	740	715	733	751	769	769	691
(-) IMPOSTOS (IR E CSLL)	209	215	221	227	219	225	231	238	238	211
(=) LUCRO LÍQUIDO	476	488	500	512	496	508	520	532	532	480

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
(+) RECEITA BRUTA	5.179	5.179	5.179	5.179	5.179
Receitas Tarifária	2.710	2.710	2.710	2.710	2.710
Receita de Banho/Toilete	130	130	130	130	130
Guarda Volumes	57	57	57	57	57
Estacionamento	137	137	137	137	137
Locação	2.132	2.132	2.132	2.132	2.132
Espaço para Publicidade	14	14	14	14	14
(-) IMPOSTOS S/ REC.	526	526	526	526	478
(=) RECEITA LÍQUIDA	4.653	4.653	4.653	4.653	4.701
(-) CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS	3.514	3.514	3.514	3.514	3.514
Desp. Operacionais e administrativas	3.558	3.558	3.558	3.558	3.558
Despesa Pessoal	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497
Serviço Público	263	263	263	263	263
Serviço de Terceiros	376	376	376	376	376
Materiais	136	136	136	136	136
Estadia e Representação	22	22	22	22	22
Seguros e Garantias	74	74	74	74	74
Outras Despesas	33	33	33	33	33
Adm Central	155	155	155	155	155
Reembolso de Condominio	(171)	(171)	(171)	(171)	(171)
Taxa de Fiscalização	78	78	78	78	78
Outorga	49	49	49	49	49
Variável	49	49	49	49	49
(=) EBTIDA	1.139	1.139	1.139	1.139	1.187
(-) DEPRECIAÇÃO/AMORTIZAÇÃO	448	448	448	448	963
Depreciação Invest.	422	422	422	422	937
Amortização Outorga	26	26	26	26	26
(=) EBIT	691	691	691	691	224
(-) Despesas Financeiras	0	0	0	0	0
(=)Resultado Financeiro	0	0	0	0	0
(=) LUCRO ANTES DO IR	691	691	691	691	224
(-) IMPOSTOS (IR E CSLL)	211	211	211	211	54
(=) LUCRO LÍQUIDO	480	480	480	480	170

2. BALANÇO PATRIMONIAL

Tabela 31: Balanço patrimonial

BALANÇO PATRIMONIAL	Valores em R\$ mil									
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
ATIVO	6.425.541	6.708.071	6.990.601	7.161.469	7.329.546	7.581.793	7.845.939	8.121.983	8.409.925	8.690.487
Ativo Circulante	218.163	759.334	1.300.505	1.730.013	1.666.239	2.201.652	2.748.963	3.308.172	3.879.280	3.960.179
Caixa	-	541.171	1.082.342	1.511.850	1.448.076	1.983.489	2.530.800	3.090.009	3.661.117	3.742.016
Conta Reserva	218.163	218.163	218.163	218.163	218.163	218.163	218.163	218.163	218.163	218.163
Ativo Não Circulante	6.207.378	5.948.737	5.690.096	5.431.455	5.663.307	5.380.141	5.096.976	4.813.811	4.530.645	4.730.308
Ativo Tangível/Imobilizado Líquido	6.207.378	5.948.737	5.690.096	5.431.455	5.663.307	5.380.141	5.096.976	4.813.811	4.530.645	4.730.308
. Investimento Acumulado	6.466.018	6.466.018	6.466.018	6.466.018	6.981.035	6.981.035	6.981.035	6.981.035	6.981.035	7.496.051
PASSIVO	6.425.541	6.708.071	6.990.601	7.161.469	7.329.546	7.581.793	7.845.939	8.121.983	8.409.925	8.690.487
Empréstimos e Financiamentos	2.575.082	2.575.082	2.575.082	2.391.148	2.207.213	2.023.279	1.839.344	1.655.410	1.471.476	1.287.541
Patrimônio Líquido	3.850.458	4.132.989	4.415.519	4.770.321	5.122.332	5.558.514	6.006.594	6.466.573	6.938.450	7.402.946
Capital Social	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167
Lucros Acumulados	233.292	515.822	798.352	1.153.154	1.505.166	1.941.347	2.389.428	2.849.406	3.321.283	3.785.779
BALANÇO PATRIMONIAL	Valores em R\$ mil									
	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
ATIVO	8.982.947	9.287.306	9.603.563	9.931.719	10.243.730	10.567.640	10.903.448	11.435.089	11.966.731	12.446.960
Ativo Circulante	4.567.993	5.187.706	5.819.317	6.462.826	6.621.995	7.308.078	8.006.060	8.899.875	9.793.689	10.206.912
Caixa	4.349.830	4.969.543	5.601.154	6.244.663	6.403.832	7.089.915	8.006.060	8.899.875	9.793.689	10.206.912
Conta Reserva	218.163	218.163	218.163	218.163	218.163	218.163	-	-	-	-
Ativo Não Circulante	4.414.954	4.099.600	3.784.246	3.468.892	3.621.735	3.259.562	2.897.388	2.535.215	2.173.041	2.240.048
Ativo Tangível/Imobilizado Líquido	4.414.954	4.099.600	3.784.246	3.468.892	3.621.735	3.259.562	2.897.388	2.535.215	2.173.041	2.240.048
. Investimento Acumulado	7.496.051	7.496.051	7.496.051	7.496.051	8.011.068	8.011.068	8.011.068	8.011.068	8.011.068	8.526.084
. Depreciação/Amortização	(3.081.097)	(3.396.451)	(3.711.805)	(4.027.159)	(4.389.332)	(4.751.506)	(5.113.679)	(5.475.853)	(5.838.027)	(6.286.036)
PASSIVO	8.982.947	9.287.306	9.603.563	9.931.719	10.243.730	10.567.640	10.903.448	11.435.089	11.966.731	12.446.960
Empréstimos e Financiamentos	1.103.607	919.672	735.738	551.803	367.869	183.934	0	0	0	0
Patrimônio Líquido	7.879.341	8.367.634	8.867.825	9.379.915	9.875.861	10.383.706	10.903.448	11.435.089	11.966.731	12.446.960
Capital Social	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167
Lucros Acumulados	4.262.174	4.750.467	5.250.659	5.762.749	6.258.695	6.766.539	7.286.282	7.817.923	8.349.564	8.829.794

BALANÇO PATRIMONIAL	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
ATIVO	12.927.190	13.407.420	13.887.649	14.367.879	14.538.028
Ativo Circulante	11.135.152	12.063.391	12.991.630	13.919.869	14.538.028
Caixa	11.135.152	12.063.391	12.991.630	13.919.869	14.538.028
Conta Reserva	-	-	-	-	-
Ativo Não Circulante	1.792.038	1.344.029	896.019	448.010	-
Ativo Tangível/Imobilizado Líquido	1.792.038	1.344.029	896.019	448.010	-
. Investimento Acumulado	8.526.084	8.526.084	8.526.084	8.526.084	9.041.101
. Depreciação/Amortização	(6.734.046)	(7.182.055)	(7.630.065)	(8.078.075)	(9.041.101)
PASSIVO	12.927.190	13.407.420	13.887.649	14.367.879	14.538.028
Empréstimos e Financiamentos	0	0	0	0	0
Patrimônio Líquido	12.927.190	13.407.420	13.887.649	14.367.879	14.538.028
Capital Social	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167
Lucros Acumulados	9.310.023	9.790.253	10.270.483	10.750.712	10.920.861
Dividendos Distribuídos					

BALANÇO PATRIMONIAL	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5
ATIVO	14.538.028	14.538.028	14.538.028	14.538.028	14.538.028
Ativo Circulante	14.538.028	14.538.028	14.538.028	14.538.028	14.538.028
Caixa	14.538.028	14.538.028	14.538.028	14.538.028	14.538.028
Conta Reserva	-	0	0	0	0
Ativo Não Circulante	-	0	0	0	0
Ativo Tangível/Imobilizado Líquido	-	0	0	0	0
. Investimento Acumulado	9.041.101	9.041.101	9.041.101	9.041.101	9.041.101
. Depreciação/Amortização	(9.041.101)	(9.041.101)	(9.041.101)	(9.041.101)	(9.041.101)
PASSIVO	14.538.028	14.538.028	14.538.028	14.538.028	14.538.028
Empréstimos e Financiamentos	0	0	0	0	0
Patrimônio Líquido	14.538.028	14.538.028	14.538.028	14.538.028	14.538.028
Capital Social	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167	3.617.167
Lucros Acumulados	10.920.861	10.920.861	10.920.861	10.920.861	10.920.861

2.1. FLUXO DE CAIXA

Tabela 32: Fluxo de Caixa

Valores em R\$ mil

FLUXO DE CAIXA	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
(=) EBIT	443	644	644	754	731	841	841	841	841	812
(-) IR e CSLL	(127)	(195)	(195)	(232)	(225)	(262)	(262)	(262)	(262)	(252)
(=) Lucro Líquido	317	449	449	521	507	579	579	579	579	560
(+) Depreciação e Amortização	259	259	259	259	283	283	283	283	283	315
(=) Fluxo Operacional	575	708	708	780	790	862	862	862	862	875
(-) Outorga Inicial	(656)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Investimento Terminal Rodoviário	(5.810)	-	-	-	(515)	-	-	-	-	(515)
(-) Fluxo de Caixa dos Investimentos	(6.466)	-	-	-	(515)	-	-	-	-	(515)
(=) Fluxo de Caixa de Projeto	(5.891)	708	708	780	275	862	862	862	862	360
(=) Fluxo de Caixa de Projeto Acum.	(5.891)	(5.183)	(4.475)	(3.695)	(3.420)	(2.558)	(1.696)	(834)	28	388
(=) EBIT	443	644	644	754	731	841	841	841	841	812
(+) Captação de Financiamento	2.575	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Pagamento de Financiamento	-	-	-	(184)	(184)	(184)	(184)	(184)	(184)	(184)
(+/-) Constituição de Conta Reserva	(218)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Despesas Financeiras	(126)	(252)	(252)	(252)	(234)	(216)	(198)	(180)	(162)	(144)
(=) Fluxo de Caixa Alavancado	(3.617)	541	541	430	(64)	535	547	559	571	81
(=) Fluxo de Caixa Alavancado Acumulado	(3.617)	(3.076)	(2.535)	(2.105)	(2.169)	(1.634)	(1.086)	(527)	44	125

FLUXO DE CAIXA	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
(=) EBIT	812	812	812	812	769	769	769	769	769	691
(-) IR e CSLL	(252)	(252)	(252)	(252)	(238)	(238)	(238)	(238)	(238)	(211)
(=) Lucro Líquido	560	560	560	560	532	532	532	532	532	480
(+) Depreciação e Amortização	315	315	315	315	362	362	362	362	362	448
(=) Fluxo Operacional	875	875	875	875	894	894	894	894	894	928
(-) Outorga Inicial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Investimento Terminal Rodoviário	-	-	-	-	(515)	-	-	-	-	(515)
(-) Fluxo de Caixa dos Investimentos	-	-	-	-	(515)	-	-	-	-	(515)
(=) Fluxo de Caixa de Projeto	875	875	875	875	379	894	894	894	894	413
(=) Fluxo de Caixa de Projeto Acum.	1.263	2.138	3.013	3.888	4.267	5.161	6.055	6.948	7.842	8.256
(=) EBIT	812	812	812	812	769	769	769	769	769	691
(+) Captação de Financiamento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Pagamento de Financiamento	(184)	(184)	(184)	(184)	(184)	(184)	(184)	-	-	-
(+/-) Constituição de Conta Reserva	-	-	-	-	-	-	218	-	-	-
(-) Despesas Financeiras	(126)	(108)	(90)	(72)	(54)	(36)	(18)	(0)	(0)	(0)
(=) Fluxo de Caixa Alavancado	608	620	632	644	159	686	916	894	894	413
(=) Fluxo de Caixa Alavancado Acumulado	733	1.352	1.984	2.627	2.787	3.473	4.389	5.283	6.177	6.590

FLUXO DE CAIXA	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
(=) EBIT	691	691	691	691	224
(-) IR e CSLL	(211)	(211)	(211)	(211)	(54)
(=) Lucro Líquido	480	480	480	480	170
(+) Depreciação e Amortização	448	448	448	448	963
(=) Fluxo Operacional	928	928	928	928	1.133
(-) Outorga Inicial	-	-	-	-	-
(-) Investimento Terminal Rodoviário	-	-	-	-	(515)
(-) Fluxo de Caixa dos Investimentos	-	-	-	-	(515)
(=) Fluxo de Caixa de Projeto	928	928	928	928	618
(=) Fluxo de Caixa de Projeto Acum.	9.184	10.112	11.040	11.968	12.587
(=) EBIT	691	691	691	691	224
(+) Captação de Financiamento	-	-	-	-	-
(-) Pagamento de Financiamento	-	-	-	-	-
(+/-) Constituição de Conta Reserva	-	-	-	-	-
(-) Despesas Financeiras	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
(=) Fluxo de Caixa Alavancado	928	928	928	928	618
(=) Fluxo de Caixa Alavancado Acumulado	7.518	8.446	9.374	10.303	10.921

2.2. USOS E FONTES

Valores em R\$

Tabela 33: Usos e Fontes

USOS	Ano 1	Ano 2	Total	Valores em R\$ mil %
Obras	3.768	0	3.768	49,6%
Total de Obras Cíveis	3.768	0	3.768	49,6%
Equipamentos e Sistemas de Operação	1.382	0	1.382	18,2%
Total - financiáveis	5.150	0	5.150	67,7%
Outorga Inicial	656	0	656	
Ressarcimento Estudos PMI	660	0		
Total dos Investimentos	6.466	0	6.466	85,0%
Despesas Financeiras	126	252	379	5,0%
Conta Reserva	218	0	218	2,9%
Excedente de Caixa (aporte inicial)	0	541	541	7,1%
TOTAL - USOS	6.810	794	7.604	100%
FONTES	Ano 1	Ano 2	Total	Total
BNDES	2.575	0	2.575	33,9%
Total - Financiamentos	2.575	0	2.575	33,9%
Geração de caixa do projeto	618	794	1.412	18,6%
Aporte de Capital	3.617	0	3.617	47,6%
Total - Recursos Próprios	4.235	794	5.029	66,1%
TOTAL - FONTES	6.810	794	7.604	100,0%

PARTE 3 — LEVANTAMENTO DE PASSIVOS

1. LEVANTAMENTO DE PASSIVOS

A Prefeitura disponibilizou as seguintes relações dos contratos de aluguel que atualmente exploram comercialmente o Terminal.

Tabela 34 - Relação atual de lojistas no Terminal

nº	LOCATÁRIO	LOCALIZAÇÃO	ÁREA (m²)
1	GONTIJO	GUICHÊ 1	11,54
2	GRANEXPRESS	GUICHÊ 2	11,54
3	AMATUR	GUICHÊ 3	11,71
4	AMATUR	GUICHÊ 4	11,82
5	VM	GUICHÊ 5	11,54
6	VM	GUICHÊ 6	11,64
7	EUCATUR	GUICHÊ 7	11,71
8	ESTRELA	GUICHÊ 8	11,10
9	EUCATUR	GUICHÊ 9	10,66
10	EUCATUR	GUICHÊ 10	12,29
11	EUCATUR	GUICHÊ 11	11,66
12	EUCATUR	GUICHÊ 12	11,32
13	EUCATUR	GUICHÊ 13	11,12
14	GRANEXPRESS	GUICHÊ 14	11,71
15	VM	GUICHÊ 15	11,63
16	PRETI	GUICHÊ 16	11,54
17	MATRIZ	GUICHÊ 17	11,63
18	RODEROTAS	GUICHÊ 18	11,62
19	TEKLA	GUICHÊ 19	11,80
20	ITAMARATI	GUICHÊ 20	11,45
21	ITAMARATI	GUICHÊ 21	11,80
22	ANDORINHA	GUICHÊ 22	11,76
23	AMATUR	GUICHÊ 23	11,54
24	AMATUR	GUICHÊ 24	11,52
25	EUCATUR	GUICHÊ 25	11,86
26	EUCATUR	GUICHÊ 26	11,32
27	BOBS BURGUERS	LANCHONETE 01	21,56
28	PÃO RECIFE	LANCHONETE 02	21,53
29	SHOWCOLANDIA COFFEE	LANCHONETE 03	21,53
30	MAXIMO SABOR	LANCHONETE 04	21,56
31	FEDERAL BURGUER	LOJA 01 e LOJA 02	42,00
32	TOP PRESENTES	SALA VIP	38,15
33	EUCATUR CARGAS E ENCOMENDAS	CARGAS E ENCOMENDAS	48,55
34	MINHAS COMPRINHAS	LOJA 09	21,00
35	PORTO OTICA	LOJA 10	21,00
36	MADEIRA KIDS	LOJA 12	34,92
37	DUTIFRI SHOP	LOJA 13	34,28
38	COURO FINO	LOJA 11	21,00

39	JOYBOX	LOJA 08	21,00
40	RONILSON QUADROS RODRIGUES	LOJA 06	21,00
41	SHOWCOLANDIA	LOJA 05	22,27
42	RONILSON QUADROS RODRIGUES	LOJA 07	21,00
43	OFICINA DA BARBA	LOJA 03 E LOJA 04	45,89
44	QUIOSQUE	QUIOSQUE	16,00
45	QUIOSQUE	QUIOSQUE 1	35,00
46	JR RESTAURANTE E LANCHONETE	LANCHONETE 05	21,56
47	A DELICIA	LANCHONETE 07	21,56
48	DERIVADOS DO MILHO VERDE	LANCHONETE 08	21,49
49	AMOR EM PEDAÇOS	LANCHONETE 06	21,53
	TOTAL		916,21

Cumpra-se destacar que, no contexto da nova gestão advinda da concessão, competirá exclusivamente ao concessionário realizar a análise minuciosa dos contratos de locação e de cessão de uso que estejam vigentes na data de assinatura do contrato de concessão e cujos prazos de vigência se sobreponham, integral ou parcialmente, ao prazo estipulado para a concessão.

O concessionário terá a autonomia para decidir, mediante avaliação técnica, econômica e jurídica, se optará pela manutenção integral dos contratos existentes, pela renegociação de suas cláusulas e condições, ou, ainda, pela rescisão unilateral, nos termos previstos no instrumento de concessão e na legislação aplicável. Essa decisão deverá considerar fatores como a adequação dos contratos às diretrizes operacionais e comerciais da concessão, a viabilidade financeira, a regularidade jurídica dos instrumentos firmados, o atendimento às normas técnicas e regulamentares, e a compatibilidade das atividades exercidas com o novo padrão de qualidade exigido para o empreendimento.

Apesar dessa discricionariedade, o concessionário deverá, sempre que possível, conferir tratamento preferencial aos atuais locatários, sobretudo àqueles que se mantiverem adimplentes, que possuam atividades alinhadas ao uso previsto no projeto de requalificação e operação do terminal e que manifestem interesse em permanecer sob as novas condições a serem estabelecidas. Essa preferência busca assegurar a estabilidade da operação, reduzir riscos de descontinuidade nos serviços ofertados e mitigar eventuais litígios oriundos da transição da gestão pública para a gestão privada.

Na hipótese de manutenção ou renegociação dos contratos existentes, o concessionário poderá adequar cláusulas relativas a prazos de vigência (limitados, em todo caso, à duração da concessão), valores de locação, obrigações de manutenção e padrões de operação, sempre respeitando os princípios da boa-fé, da função social dos contratos e da livre iniciativa.

Por outro lado, nos casos em que a manutenção dos contratos vigentes se revele incompatível com os objetivos estratégicos da concessão — seja pela inadimplência, inadequação do uso do espaço, descumprimento de obrigações contratuais, ou necessidade de reconfiguração do espaço para melhor atender aos usuários — o concessionário poderá promover a rescisão dos contratos, com a devida observância dos trâmites legais, resguardando o contraditório e a ampla defesa dos ocupantes, se for o caso.

Assim, ao permitir ao concessionário a gestão ativa dos contratos pré-existent, preserva-se o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e fomenta-se a modernização e a qualificação da infraestrutura ofertada ao público, em consonância com os princípios gerais das concessões públicas estabelecidos pela Lei nº 8.987/1995, pela nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos (Lei nº 14.133/2021), e pela regulação setorial aplicável.

2. OUTROS PASSIVOS

A futura concessão será estruturada de forma que a nova concessionária não herdará quaisquer contratos ou obrigações da atual administração pública, excetuando-se apenas os contratos de locação comercial mencionados em item próprio deste Estudo.

Em outras palavras, todos os contratos de natureza trabalhista, bem como os correspondentes encargos, tributos e obrigações previdenciárias eventualmente existentes, não serão transferidos à nova concessionária, a qual assumirá a gestão do ativo de maneira plena e livre de quaisquer ônus relacionados a períodos anteriores à assinatura do contrato de concessão. Portanto, não haverá qualquer sucessão trabalhista, tributária ou previdenciária por parte da concessionária em relação aos vínculos e compromissos firmados pela gestão pública anterior.

Além disso, a nova concessionária não poderá ser responsabilizada nem ser indicada como parte legítima em demandas judiciais de natureza cível, administrativa, trabalhista ou tributária que tenham por objeto fatos ocorridos antes do início de sua gestão no ativo concedido. Igualmente, quaisquer pendências fiscais ou tributárias decorrentes da atuação da administração anterior não serão atribuídas à concessionária, resguardando-se, assim, a sua segurança jurídica e patrimonial.

Em razão dessa premissa fundamental — de que não haverá a assunção de passivos ou de obrigações pretéritas —, o Estudo de Viabilidade foi elaborado desconsiderando qualquer tipo de passivo que pudesse ser transferido para a concessionária. Dessa forma, todos os fluxos financeiros, projeções de receita e estimativas de custo contemplam apenas as obrigações e despesas futuras, vinculadas exclusivamente à operação e gestão do ativo a partir da assinatura do contrato de concessão.

Essa diretriz visa assegurar a atratividade do projeto, garantir a viabilidade econômico-financeiro da concessão desde o seu início e respeitar as melhores práticas de gestão de ativos públicos transferidos ao setor privado, em conformidade com os princípios da segurança jurídica, da eficiência e da isonomia previstos na Constituição Federal e na nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos (Lei nº 14.133/2021).

PARTE 4 —ANÁLISE DO VALUE FOR MONEY (VfM)

PARTE 5 – ANÁLISE DO VALUE FOR MONEY (VFM)

1. INTRODUÇÃO

A análise de Value for Money (VfM) é estratégica para economizar recursos para o Estado de modo a subsidiar decisões governamentais sobre investimentos diretos ou através de outros modos como Concessões e Parcerias Público Privadas. Para tanto, este estudo tem como base as diretrizes exemplificadas no Guia Suplementar para Avaliações de Value for Money da Concessão.

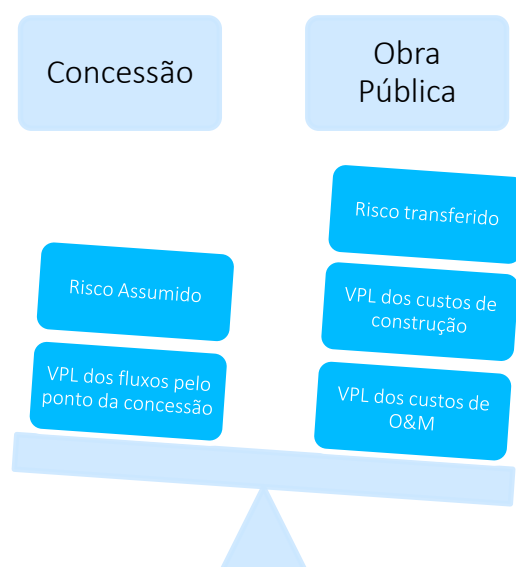
O processo para demonstrar o Value for Money é baseado em uma avaliação que compara os fluxos, a valor presente, dos custos ou pagamentos anuais previstos de serem realizados pelo poder público para construir e operar um projeto financiado com recursos públicos versus modelo tradicional sob o ponto de vista de uma concessão comum em relação aos custos e investimentos. O custo de cada método, incluindo o custo pelo risco retido do poder público em cada método de contratação deve então ser comparado para demonstrar as diferenças, incluindo também as receitas que podem ser percebidas pelo poder público em caso de manter sob sua responsabilidade a operação do empreendimento em avaliação.

Após o desenvolvimento das projeções financeiras para estes fluxos, é possível analisar em qual deles o estado economiza mais, bem como onde existe maior eficiência operacional para que haja uma combinação ótima dos custos líquidos e padrão de qualidade ao longo do ciclo de vida do projeto para atingir da melhor forma possível os objetivos da sociedade.

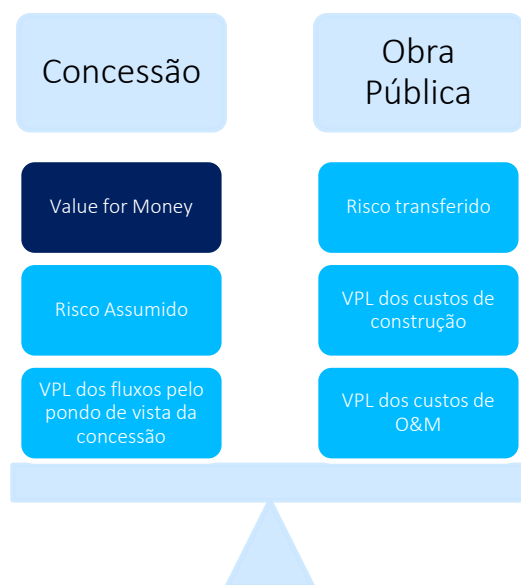
Para melhor explicar, os principais fluxos a serem comparados são resultantes do modelo de obra pública tradicional onde existe o pagamento ou o custo normal regulado pela Lei 8.666/93 (que além da assunção dos riscos inerentes ao desenvolvimento do projeto acumula os dispêndios financeiros referentes à construção, operação e manutenção

do mesmo) e do modelo de concessão que supõe, durante o período contratual, um pagamento pelos serviços prestados pelos usuários (concessão comum) e pelo Poder Concedente (Parceria público-privada).

Figura 2: Representação do VFM



O *Value for Money* é a diferença, quando positiva, em termos de valor presente líquido entre as duas projeções: Obra pública e Concessão.



Um dos objetivos do processo de seleção do projeto é que seja assegurado que o investimento apresente *Value for Money* positivo, desse modo, esta avaliação deve ser feita antes do processo de avaliação e de licitação para balizar o modelo de contrato a ser utilizado. Esta mesma análise pode ser realizada após a escolha do vencedor da licitação ou em casos de grandes alterações contratuais para verificar se a realidade se mantém ou se houve muita alteração em relação ao que foi projetado.

Cabe ressaltar que a análise de VfM depende de projeções para a análise e decisão a respeito de qual método de contratação é o melhor a ser seguido, nesse sentido vale levar em conta duas análises: a quantitativa e qualitativa. Considerar apenas um resultado de VfM positivo não implica que o método de Concessão Comum ou PPP deva ser adotado, pois fatores qualitativos, portanto não mensuráveis, devem ser avaliados antes da tomada de decisão. Assim como, um VfM negativo também não implica que a escolha do modelo de Concessão é pior que o modelo tradicional de Obra Pública.

A abordagem tradicional de VfM não inclui benefícios não financeiros, como a realização de uma melhor prestação de serviços ou o término da obra no prazo. Estes são exemplos de benefícios para a sociedade que precisam ser levados em consideração antes de se rejeitar um projeto por VfM negativo. Em relação aos benefícios qualitativos, num exemplo associado ao modelo de contratação via parceria público privada, o Centro Europeu de Especialização em PPP (EPEC) trata da seguinte forma: “os incentivos relativos a projetos de PPP tem o propósito específico de entregar benefícios não financeiros maiores que as aquisições convencionais. Ignorar esta questão pode levar a uma predisposição não fundamentada contra as PPP”. Este mesmo raciocínio vale para o regime de concessão comum.

2. ANÁLISE QUANTITATIVA

Para o cálculo do *Value for Money*, pode-se utilizar de maneira simplificada o seguinte cálculo:

$$VfM = \sum_{t=0}^n \frac{YCt}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^n \frac{CCt + OMt + RRt + ECt}{(1+r)^t}$$

Onde:

VfM = Value for Money

YCt = Fluxo anual do modelo de concessão comum ou de PPP no ano t

r = Taxa de Desconto

CCt = Custo de Construção no ano t para o modelo tradicional

OMt = Custo de Operação e Manutenção no ano t para o modelo tradicional

RRt = Custo de Reposição e Renovação no ano t para o modelo tradicional

ECt = Excedentes de custos no ano t para o modelo tradicional

Para realizar o cálculo do *Value for Money* do Terminal Rodoviário, foram utilizadas as projeções e comparações do VPL dos fluxos na simulação de uma contratação pelo método tradicional, regulamentado pela Lei 8.666/93 e dos fluxos decorrentes de uma Concessão Pública, neste estudo foi considerado o regime de Concessão Comum.

Premissas para o regime de contratação tradicional de uma Obra Pública:

Tabela 35: Premissas para o regime de contratação tradicional de uma Obra Pública

Obra Pública 100% custeada pelo Governo

Valor da Obra com recursos vindos integralmente do Estado

(+) O&M (Custos de operação e Manutenção do sistema)

(-) Receita obtida na operação

Nesta simulação, adotou-se:

- um sobrecusto de 25% sobre os valores de investimentos previstos no projeto, normalmente justificável pelos sobrecustos dos processos de licitação relacionados as dificuldades inerentes de uma obra pública;
- um sobrecusto 10% sobre os valores de operação e manutenção, justificável também pela dificuldade do setor público em utilizar regimes de contrato mais flexíveis (como terceirizações) e os custos inerentes ao processo de gestão e contratação
- uma diminuição de 5% sobre os valores de receita por conta da ineficiência na comercialização de locação de áreas comerciais e publicitárias.

Premissas para o regime de contratação através de Concessão Comum:

Tabela 36: Premissas para o regime de contratação através de Concessão Comum

Concessão Comum (Valores em R\$ x 1000)	
Recebimento de Outorga	Fixa
Imposto municipal	ISS
Impostos federais	PIS/COFINS/IRPJ/CSLL

Nesta simulação, a receita é 100% gerada pelos usuários do Terminal e ainda, observa-se pagamentos para o Poder Concedente via outorga fixa do ativo concedido, com o objetivo de custear a fiscalização dos serviços prestados aos usuários. Ou seja, o poder público não precisa correr nenhum tipo de risco operacional ou financeiro, e ainda recebe como contrapartida valores de outorga e de impostos.

Resultados

Ao final da construção dos fluxos considerando as premissas acima, foi calculado o VPL para definir qual é o mais vantajoso. Para o cálculo do VPL foi utilizada a taxa de desconto real do projeto em todos os fluxos de modo a manter o parâmetro de comparação.

Tabela 37: Resultados

Taxa de Desconto	
WACC	11,61%

Para melhor sensibilidade da análise do VfM, considerou duas simulações: a primeira com os impostos federais e o municipal na conta na visão do Estado (unidades federal/estadual e municipal) e a segunda sem considerar os impostos, ou seja, apenas com o fluxo da outorga fixa prevista no estudo para o Poder Concedente.

Como resultado do desconto dos fluxos, obtivemos os seguintes valores de VPLs e de VfM:

Tabela1: Considerando o retorno dos impostos para o Estado (unidades federal/estadual e municipal)

VPL	(R\$)
Obra Pública 100% custeada pelo Governo	(439.602)
Concessão Pública	5.052.122

Com isso obtivemos os seguintes resultados de Value for Money:

VALUE FOR MONEY	(R\$)
Concessão Pública x Obra pública 100% custeada pelo Governo	5.491.724

Tabela2: Sem considerar o retorno dos impostos para o Estado (unidades federais/ estadual e municipal)

VPL	(R\$)
Obra Pública 100% custeada pelo Governo	(439.602)
Concessão Pública	1.001.020

Com isso obtivemos os seguintes resultados de Value for Money:

VALUE FOR MONEY	(R\$)
Concessão Pública x Obra pública 100% custeada pelo Governo	1.440.622

Na contratação pelo método tradicional – obra pública, regulamentado pela além de expressivos riscos operacionais e financeiros, considerando as premissas assumidas, o Estado teria prejuízo com a operação, gerando um fluxo de caixa negativo que a valor presente, descontados a 11,61 % (TMA do projeto), totalizaria R\$ 1.440.622.

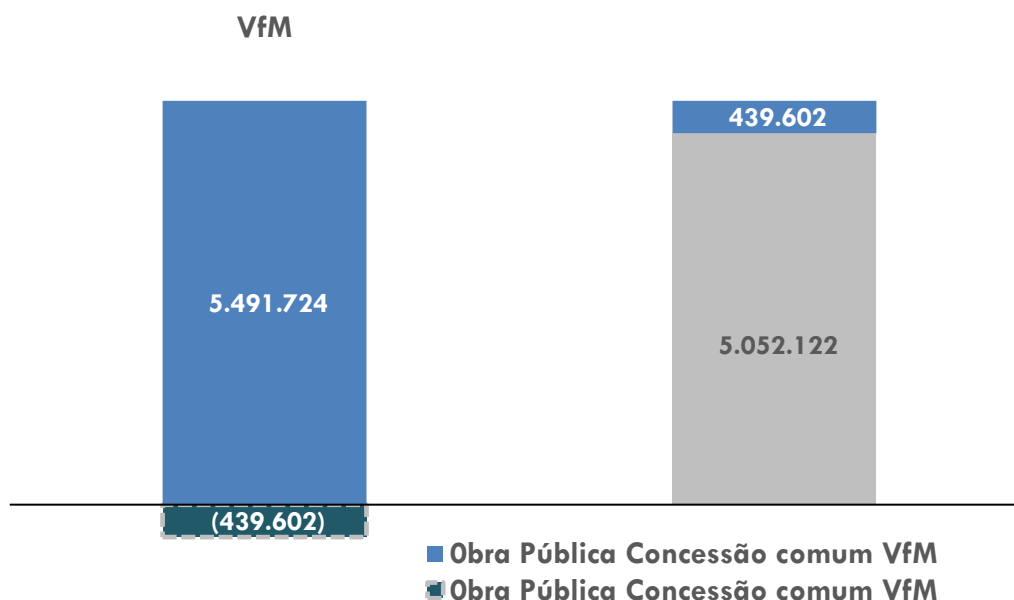
Por outro lado, concedendo os serviços de operação e manutenção para o setor privado na modalidade de uma Concessão Pública Comum, converteria esse fluxo negativo em receitas via recebimento das outorgas fixa e com a arrecadação de impostos federais e municipais, no repasse do Governo federal para o Estado.

Graficamente, o *Value for Money* obtido em cada uma das comparações da seguinte forma:

Simulação 1: Considerando o retorno dos impostos para o Estado (unidades federal/estadual e municipal) + recebimento dos valores da outorga fixa.

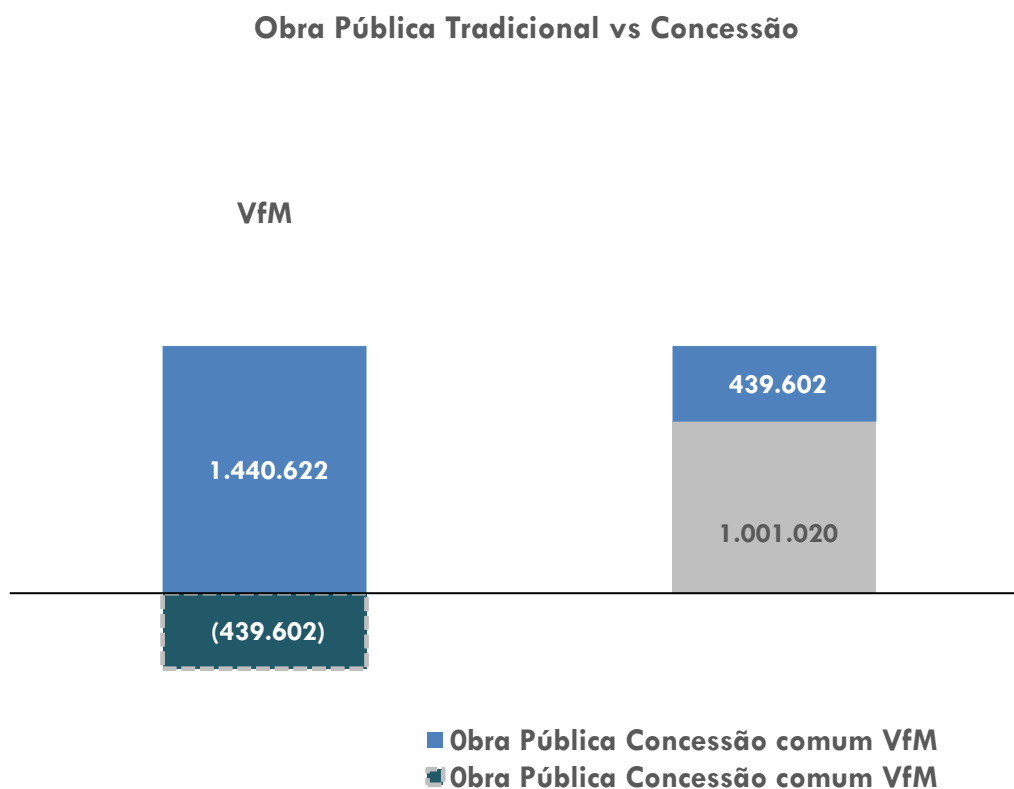
Figura 3: Obra Pública Tradicional x Concessão

Obra Pública Tradicional vs Concessão



Simulação 2: VPL do recebimento das outorgas fixa, sem considerar o retorno dos impostos para o Estado (unidades federais/ estadual e municipal)

Figura 4: Obra Pública Tradicional x Concessão – Sem retorno dos impostos



Conclusão da análise quantitativa:

De acordo com a comparação dos fluxos é possível concluir que a execução do Projeto Terminal Rodoviário de Porto Velho, através da modalidade Concessão Pública apresenta maior vantagem ao Poder Público em comparação ao regime Obra Pública e ainda transferirá à iniciativa privada riscos relevantes além de melhorar a eficiência na gestão do projeto.

3. ANÁLISE QUALITATIVA

Dentro da perspectiva qualitativa, os principais impactos da implantação do projeto na modalidade de Concessão envolvem os seguintes aspectos:

Na análise do **modelo de Concessão Pública** para terminais rodoviários, é fundamental entender os impactos qualitativos e estratégicos que esse formato de gestão acarreta para os envolvidos no processo — principalmente para o **Poder Público** e o **concessionário privado**. A seguir, detalham-se os principais impactos dessa abordagem, que envolvem a **gestão de riscos, eficiência administrativa, previsibilidade de receitas, continuidade na prestação de serviços, desoneração para o Poder Público e entrega mais ágil das obras**, tudo dentro de uma perspectiva técnica e jurídico-administrativa robusta.

1. Compartilhamento de Riscos

Em contratos de concessão, o compartilhamento de riscos é fundamental. A **Lei nº 14.133/2021**, ao revogar a Lei nº 8.666/93, flexibilizou alguns aspectos da distribuição de riscos, permitindo maior personalização dos contratos. O contrato de concessão, com base na nova legislação, permite que o parceiro privado assuma riscos mais amplos, como o de projeto, financiamento, construção, operação, e riscos relacionados à demanda. Estes riscos são fundamentais para garantir que o parceiro privado se comprometa com a entrega de um serviço de alta qualidade e com a manutenção das condições adequadas ao longo do tempo.

Em contrapartida, o poder concedente (o parceiro público) assume, via cláusulas específicas no contrato, riscos políticos e institucionais que possam impactar a execução do contrato. A aplicação da **Lei nº 14.133/2021**, especialmente no que se refere à gestão de contratos de longo prazo, também reforça que a partilha de riscos deve ser compatível com a capacidade de cada parte de mitigar tais riscos, aumentando a eficiência na execução dos projetos de concessão.

2. Eficiência na Gestão

A **Lei nº 14.133/2021** trouxe uma nova perspectiva sobre a gestão contratual, com foco na eficiência. A possibilidade de adotar um modelo de concessão de longo prazo implica em maior eficiência na gestão de recursos e serviços. A eficiência na gestão ocorre pela concentração da administração, operação e manutenção dos serviços em uma única estrutura organizacional – o concessionário. Esta concentração permite uma integração mais efetiva dos processos, uma melhor alocação de recursos e, consequentemente, serviços de maior qualidade e menores custos operacionais.

Além disso, o novo marco legal criou incentivos para a performance dos concessionários, com critérios de desempenho mais rigorosos, como metas de qualidade e prazos. O parceiro privado, ao assumir a gestão, precisa manter os padrões exigidos pelo contrato de concessão, sob pena de penalidades severas que podem impactar diretamente no retorno sobre o investimento. Isso se traduz em maior competitividade e qualidade no serviço ofertado ao público.

3. Previsibilidade e Longo Prazo

A **Lei nº 14.133/2021** facilita a manutenção da previsibilidade em projetos de concessão pública, ao eliminar a rigidez e a fragmentação dos processos licitatórios exigidos pela antiga Lei 8.666/93. A concessão de longo prazo, respaldada pela nova legislação, possibilita a continuidade da gestão dos serviços, proporcionando uma maior segurança para investimentos. O modelo de concessão de longo prazo, em vez de contratos curtos e renováveis, como ocorre nos termos de **Permissão de Uso** (que têm limitações legais), cria um ambiente estável para os concessionários.

A renovação dos contratos, estabelecida na nova lei, também proporciona uma maior segurança jurídica para os permissionários, que têm maior capacidade de planejar seus investimentos a longo prazo. Ao invés da insegurança jurídica e incertezas políticas que podem decorrer das mudanças de governo no modelo tradicional, o modelo de concessão garante uma continuidade da prestação de serviços, conforme o estabelecido no edital e no contrato, o que viabiliza a implementação de melhorias de forma contínua e com previsibilidade.

4. Continuidade e Eficiência na Prestação dos Serviços

No novo marco legal, a **Lei nº 14.133/2021** reforça a importância da continuidade dos serviços por meio de contratos de concessão, uma vez que o processo licitatório de longa duração (com prazos de 30, 35 ou até 50 anos, conforme a natureza do projeto) assegura que a gestão e operação dos serviços sejam eficientes ao longo do tempo. O concessionário assume a responsabilidade por toda a infraestrutura e por todos os serviços associados, não havendo necessidade de realizar novos processos licitatórios, como ocorre no modelo tradicional, que se baseava em contratos de curta duração e renovação periódica, o que gera incertezas quanto à continuidade e aumento de custos.

A gestão centralizada do terminal rodoviário ou da infraestrutura de transporte permite uma resposta mais ágil às necessidades de manutenção e melhorias. O modelo de concessão reduz as ineficiências de uma gestão pública fragmentada e facilita a tomada de decisões rápidas e a execução de melhorias em prazos reduzidos, o que é frequentemente um desafio na administração pública.

5. Desoneração do Poder Público

A desoneração do Estado é uma das vantagens mais significativas da concessão, principalmente em tempos de restrições fiscais. A gestão privada do terminal rodoviário permite que o poder público aloque seus recursos para áreas essenciais, como saúde, educação e segurança pública, evitando que a administração pública precise destinar recursos escassos para a operação e manutenção de serviços, o que é uma limitação do modelo tradicional de administração pública direta.

Além disso, a **Lei nº 14.133/2021** também trouxe a possibilidade de modelar os contratos de concessão de forma mais eficiente, utilizando mecanismos como a **modalidade do "regime de contratação integrada"** para facilitar a implementação das obras e reduzir custos administrativos. O parceiro privado, com sua expertise e capacidade de gestão, assume um papel central na operação do terminal, enquanto o poder público fica com a função de fiscalizar e regular os serviços prestados, cumprindo assim sua função essencial de regulador e controlador.

6. Menor Prazo para Entrega das Obras

O modelo de concessão permite a **entrega mais rápida das obras**, uma vez que o concessionário assume todos os riscos associados ao cronograma de obras e ao financiamento. Sob o novo regime da **Lei nº 14.133/2021**, o poder concedente pode acompanhar a execução do cronograma de obras de forma mais eficiente, sem a necessidade de novos processos licitatórios a cada fase do projeto. A punição por eventuais atrasos no cronograma é uma característica fundamental deste modelo, o que torna os prazos mais rígidos e menores quando comparados ao modelo tradicional.

Diferentemente da administração pública, onde a execução de obras depende de vários processos licitatórios para contratação de fornecedores e prestadores de serviços, o modelo de concessão permite a execução integrada e mais rápida. A supervisão pública será exercida por meio de auditorias e vistorias, garantindo que os cronogramas sejam cumpridos, mas sem o gasto de tempo e recursos adicionais com a contratação de novos prestadores de serviços, como exigido na administração pública direta.

Esses aspectos adicionais, fundamentados no novo regime legal e nas práticas de gestão de concessões, atualizam e enriquecem a análise qualitativa sobre a modalidade de concessão pública, garantindo que ela seja mais eficaz e vantajosa do ponto de vista de gestão, eficiência e sustentabilidade no longo prazo.