

AVISOS IMPORTANTES

Recomenda-se aos interessados em participar da Concorrência Pública Presencial regida por este Edital a leitura atenta de todas as condições e exigências nele estabelecidas e em seus anexos, especialmente quanto aos requisitos de participação, à formulação das propostas de preços, à apresentação dos documentos de habilitação e aos prazos.

Eventuais dúvidas poderão ser esclarecidas junto à Comissão de Licitações, na Secretaria Municipal de Contratos, Convênios e Licitações - SMCL, localizada na Rua México, n. 2331, 2ª Andar, Bairro Nova Porto Velho, em dias úteis, de segunda a sexta-feira, de 8h às 14h (horário de Rondônia). Email: comissaosmcl@gmail.com.

TELEFONE: (69) 3901-6272

1. INTRODUÇÃO

1.1 O Município de Porto Velho, por meio da Secretaria Municipal de Infraestrutura – SEINFRA, com personalidade jurídica de direito público, doravante denominado CONCEDENTE ou PODER CONCEDENTE, nos termos do **processo administrativo** SEI nº 019.000654/2025-09, através do Presidente da Comissão de Licitação, designado pela **Portaria Nº 7/2026/SMCL-SEL** do Exmo. Senhor Secretário Municipal de Gestão de Licitações, torna público, para conhecimento dos interessados, que fará realizar Licitação, na modalidade de Concorrência Pública, tipo **MAIOR VALOR DE OUTORGA FIXA**, previsto no inciso II, do art. 15, da Lei Federal nº 8.987/95, **CONCESSÃO PARA A MODERNIZAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO – RO**, já construído e em operação, em caráter de exclusividade, doravante referenciado simplesmente como TERMINAL, que é o único ponto autorizado de embarque e desembarque de passageiros das linhas intermunicipais e interestaduais, operacionalizado com veículos tipo rodoviário, bem como das linhas interestaduais que possuem seccionamentos na capital do Estado, segundo as condições definidas neste Edital, considerando que dito TERMINAL, bem público objeto desta Concorrência, **é de propriedade da Prefeitura de Porto Velho**.

1.2 Deverão ser observados os princípios e preceitos legais pertinentes às licitações, especialmente os da Lei Federal nº 14.133, de 01 de abril de 2021, Lei Complementar nº 366/17 e suas alterações posteriores, e demais legislação aplicável, no que for pertinente, e as condições estabelecidas neste Edital e em seus ANEXOS.

1.3 A Sessão para o credenciamento, recebimento e abertura, conforme previsto nos termos deste Edital, dos envelopes, será realizada no dia **20 de outubro de 2026 às 09h00min (hora local)**, na sede do CONCEDENTE, no endereço constante do Resumo das Informações Gerais deste Edital.

2. OBJETO E PRAZO

2.1 A presente Licitação, sob a modalidade de Concorrência, maior valor de outorga fixa pela outorga após qualificação de propostas”, tem por objeto a **CONCESSÃO PARA A MODERNIZAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO – RO**, já construído e em operação, em caráter de exclusividade, doravante referenciado simplesmente como TERMINAL, que é o único ponto autorizado de embarque e desembarque de passageiros das linhas intermunicipais e interestaduais, operacionalizado com veículos tipo rodoviário, bem como das linhas interestaduais que possuem seccionamentos na capital do Estado, segundo as condições definidas neste Edital, considerando que dito TERMINAL, bem público objeto desta Concorrência, é de propriedade da Prefeitura de Porto Velho.

2.2 A Administração, operação, conservação e exploração comercial do Terminal compreendem:

- a) A administração e gerenciamento dos embarques e desembarques do TERMINAL e utilização das Plataformas;
- b) A administração e locação das lojas comerciais e demais dependências autônomas do TERMINAL;
- c) A administração e locação de áreas destinadas à publicidade comercial, inclusive através de sistemas de sonorização e transmissão de imagens;
- d) A administração e exploração dos serviços de estacionamento de veículos no TERMINAL, com controle automatizado;
- e) A administração e exploração dos serviços de guarda-volumes sanitários/banhos, encomendas, e outras receitas a serem exploradas no TERMINAL;
- f) A administração e exploração decorrente da permissão de uso de dependências do TERMINAL;
- g) A execução de serviços em adequação à prestação dos serviços objeto dessa concessão.

2.3 A readequação, modernização da infraestrutura do Terminal compreende:

- a) Execução de obras de modernização da infraestrutura do TERMINAL, num prazo máximo de 12 (doze) meses, obedecendo ao Estudo de Engenharia e Arquitetura dessa Concessão, contados a partir de até 45 (quarenta e cinco) dias após a aprovação dos projetos executivos, da expedição da Ordem de Serviço - O.S, ou 30 dias após a obtenção do alvará de reforma a ser expedida pela Prefeitura, o que ocorrer por último.
- b) Ao término da concessão do TERMINAL, as edificações dos mesmos, inclusive as modificações e ampliações que nelas ocorrerem, sejam durante as obras previstas no presente Edital ou de outras que posteriormente venham a ser realizadas, continuarão sendo de propriedade e posse da Prefeitura de Porto Velho.
- c) A readequação e modernização dos sistemas de tecnologia da informação e monitoramento do Terminal compreende:
- d) Fornecimento de equipamentos e sistemas de tecnologia da informação e de monitoramento no TERMINAL, obedecendo aos Estudos de Engenharia e Arquitetura dessa Concessão, num prazo máximo de 12 (doze) meses e iniciando a sua execução no prazo

de até 45 (quarenta e cinco) dias após a aprovação dos projetos executivos, e da expedição da Ordem de Serviço - O.S. específica pelo CONCEDENTE, o que ocorrer por último.

2.4 O prazo da concessão será de 25 (vinte e cinco) anos, a contar do início das operações pela CONCESSIONÁRIA, podendo ser prorrogado por igual período, a critério do CONCEDENTE.

2.5 A administração, operação, manutenção e exploração comercial de áreas e serviços do TERMINAL deverão ser iniciadas no prazo de 30 (trinta) dias após a assinatura do CONTRATO (contrato de concessão) e da emissão da Ordem de Serviço - O.S. específica.

2.6 DO VALOR ESTIMADO DA CONCESSÃO

2.6.1 Para fins de planejamento, transparência e atendimento ao disposto no art. 23 da Lei Federal nº 14.133/2021, o valor estimado da concessão corresponde ao montante global estimado das receitas auferidas com a exploração do Terminal Rodoviário de Porto Velho durante o prazo contratual, conforme estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira constantes dos autos.

2.6.2 O valor estimado global da concessão é **de R\$ 128.320.175,94 (cento e vinte e oito milhões, trezentos e vinte mil, cento e setenta e cinco reais e noventa e quatro centavos)**, calculado com base nas projeções de receitas tarifárias e não tarifárias ao longo do prazo contratual.

2.6.3 O valor referido no subitem anterior possui natureza estimativa, não configurando obrigação mínima de faturamento, servindo exclusivamente como parâmetro de planejamento, definição de garantias contratuais e análise de vantajosidade da modelagem adotada, bem como, foi obtido a partir de estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e operacional, notadamente com base no Plano de Negócios da Concessão, nas projeções de receitas tarifárias e não tarifárias, no fluxo de caixa descontado, bem como na estimativa de investimentos necessários à modernização, operação e manutenção do Terminal Rodoviário de Porto Velho, conforme detalhado nos documentos técnicos anexos ao processo.

2.6.4 O critério de julgamento da presente Licitação permanece sendo o MAIOR VALOR DE OUTORGA FIXA, nos termos do art. 15, inciso II, da Lei Federal nº 8.987/1995, não havendo vinculação direta entre o valor estimado da concessão e o valor da outorga ofertada pelas licitantes.

3. REGÊNCIA LEGAL

3.1 A presente Licitação e o futuro Contrato de Concessão regem-se pelas disposições constantes deste Edital e de seus Anexos, pelo art. 175 da Constituição da República Federativa do Brasil, pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, bem como, no que couber, pela Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, pela legislação municipal aplicável e pelas normas regulamentares pertinentes.

3.2 A concessão objeto deste Edital caracteriza-se como delegação da prestação de serviço público, precedida de licitação na modalidade concorrência, a ser executada por conta e risco da CONCESSIONÁRIA, nos termos do art. 175 da Constituição Federal e do art. 2º, inciso II, da Lei Federal nº 8.987/1995.

3.3 Aplicam-se subsidiariamente ao presente procedimento licitatório e ao respectivo contrato as normas de direito público e, de forma supletiva, os princípios gerais dos contratos e as disposições de direito privado, naquilo que não conflitam com o regime jurídico das concessões de serviços públicos.

4. INSTRUÇÕES PRELIMINARES

4.1 A LICITANTE deve examinar, cuidadosamente, todas as instruções, condições, documentos padrão, especificações e outras referências citadas neste Edital e em seus ANEXOS, inclusive a legislação regente e aplicável ao presente certame e ao CONTRATO, que os regerá independente de sua literal transcrição.

4.2 A LICITANTE poderá requerer informações e esclarecimentos de dúvidas sobre o presente Edital e/ou seus ANEXOS à Comissão de Licitação pelo correio eletrônico comissaoismcl@gmail.com, devendo enviar o pedido até 3 (três) dias úteis antes da data de abertura do certame, observando o que segue:

a) Não serão admitidas consultas verbais ou por telefone;

b) As consultas serão respondidas pela Comissão de Licitação em prazo limitado ao último dia útil anterior à data da abertura do certame, através de correio eletrônico (e-mail).

4.3 Serão desclassificadas as propostas que não atendam às exigências do ato convocatório da Licitação.

4.4 A CONCESSIONÁRIA deverá ter em seu objeto social as atividades de operação, administração, manutenção e exploração de **TERMINAL** Rodoviário.

5. VISITA TÉCNICA

5.1 A visita técnica ao local de execução dos serviços/instalações é **facultativa**, sendo recomendada para que a licitante tome conhecimento das peculiaridades, condições e restrições existentes, visando à correta formulação da proposta de preços.

5.2. Caso a licitante opte por não realizar a visita, deverá apresentar a **Declaração de Dispensa de Visita Técnica** (conforme **Anexo XI**), assumindo total responsabilidade pelo conhecimento das condições do local e renunciando ao direito de alegar desconhecimento futuro.

5.3. A licitante que optar por realizar a visita técnica, deverá mediante programação prévia junto ao **CONCEDENTE**, visitar as instalações do **TERMINAL**, a fim de ter pleno conhecimento das mesmas e da natureza dos serviços relativos à concessão, observadas as seguintes instruções:

a) O objetivo das visitas é o de assegurar a verificação das condições das instalações, materiais e equipamentos, meios de acesso ao local informados no Edital e o pleno conhecimento do conjunto físico que forma o **TERMINAL**, inclusive para fins de programação e execução de projetos e execução de obras de modernização e fornecimento de equipamentos e sistemas de tecnologia da informação e de monitoramento referidos nesse instrumento;

b) As visitas técnicas deverão ser solicitadas pelo e-mail do Conselho Gestor do Programa de Parceria Público-Privada do Município de Porto Velho: cgp.pvh@portovelho.ro.gov.br.

c) As visitas ao **TERMINAL** deverão ser feitas pela LICITANTE em até 05 (cinco) dias úteis antes da data estabelecida para o recebimento dos envelopes de habilitação e propostas;

d) Será fornecido à LICITANTE um Atestado de Visita ao **TERMINAL**, conforme o modelo ANEXO X- ATESTADO DE VISITA TÉCNICA;

e) A não realização da visita técnica não exime a licitante vencedora da responsabilidade pelo custo e execução dos serviços, nem da obrigatoriedade de cumprir integralmente as obrigações assumidas no Termo de Referência.

f) O Atestado de Visita Técnica (ANEXO X) a ser fornecido pelo CONCEDENTE ou a Declaração de Dispensa de Visita Técnica (ANEXO XI) deverá ser encartado no Envelope nº 03 (Documentos de Habilitação), nos termos da alínea "e" do subitem 11.1.4

6. CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO NA LICITAÇÃO

6.1 Este processo licitatório, tipo maior valor de outorga, está aberto a todas as interessadas do ramo pertinente ao objeto, que demonstrem, satisfatoriamente, sua capacidade e adequação de recursos para executar o Contrato de forma eficiente, e que atendam às exigências deste Edital e seus anexos.

6.2 A participação nesta Licitação, sem oposições, implica na integral e incondicional aceitação de todos os termos, cláusulas e condições previstas no presente Edital e seus ANEXOS.

6.3 A participação, nos termos como antes convencionado, significa que a LICITANTE recebeu todos os documentos necessários à sua participação no certame e de que tomou conhecimento das informações necessárias quanto ao TERMINAL onde serão desempenhadas as atividades do objeto da Licitação, não se admitindo reclamações posteriores à entrega dos documentos, sob nenhuma hipótese, sob alegação de desconhecimento.

6.4 Respeitadas as demais condições legais e as constantes deste Edital, poderão participar da presente concorrência somente pessoas jurídicas legalmente constituídas e sediadas no país, em cujo objeto social conste a operação, administração, manutenção e exploração de Terminal Rodoviário de passageiros, compatíveis com o objeto desta Licitação, e que, na fase de habilitação, comprovem possuir os requisitos de qualificação exigidos neste Edital para a execução do seu objeto.

6.5 Não poderão participar desta Licitação, as pessoas jurídicas que isoladamente ou em Consórcio:

- i. Tiverem sido declaradas inidôneas para licitar ou contratar com a ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA;
- ii. Estiverem temporariamente suspensas de participar de licitações e impedidas de contratar com a ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.
- iii. Cujo(s) dirigente(s) ou responsável(is) técnico(s) seja(m) ou tenha(m) sido, nos últimos 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da publicação do EDITAL, servidor(es) ocupante(s) de cargo(s) ou emprego(s) nos órgãos ou entidades contratantes ou responsáveis pela LICITAÇÃO, ou agente(s) público(s) impedidos de contratar com a Administração Pública Direta e Indireta por vedação constitucional ou legal;
- iv. Estiverem em regime de recuperação judicial ou extrajudicial, bem como no caso de insolvência, administração especial temporária ou intervenção, e ainda, cuja falência tenha sido decretada por sentença judicial.
- v. Tiverem incorrido na pena de interdição de direitos por crime ambiental, nos termos do artigo 10, da Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998
- vi. Estiverem sob intervenção da Superintendência Nacional de Previdência Complementar – PREVIC ou órgão que a substitua, e;

6.6 No caso de pessoa jurídica que esteja em regime de recuperação judicial ou extrajudicial, sua participação na LICITAÇÃO será admitida, desde que demonstrada, na fase de habilitação, a sua capacidade econômico-financeira.

6.6.1 A comprovação de capacidade econômico-financeira referida no subitem acima deverá ser feita mediante a demonstração de que o plano de recuperação judicial foi aprovado pelos credores e a recuperação judicial foi concedida judicialmente ou, no caso de recuperação extrajudicial, mediante a demonstração de que o plano de recuperação extrajudicial foi homologado pelo juízo competente

6.7 Caso a PROPONENTE participe por meio de CONSÓRCIO, as seguintes regras deverão ser observadas, sem prejuízo de outras existentes neste EDITAL

6.7.1. Cada CONSORCIADA deverá atender, individualmente, às exigências relativas à HABILITAÇÃO JURÍDICA e REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA contidas neste EDITAL.

6.7.1.1. Para fins de QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO FINANCEIRA será admitido o somatório dos valores de cada consorciada para o atendimento dos índices e requisitos previstos neste Edital.

6.7.1.2. Para o licitante que participar na forma de CONSÓRCIO, será estabelecido um acréscimo de 20% (vinte por cento) sobre o valor exigido para licitante individual, em observância ao Art. 15, § 1º da Lei Federal nº 14.133/2021.

6.7.2 As exigências de QUALIFICAÇÃO TÉCNICA poderão ser atendidas, conjuntamente, pelo CONSÓRCIO, na forma prevista neste EDITAL.

6.7.3 A desclassificação ou inabilitação de qualquer CONSORCIADA acarretará a automática desclassificação ou a inabilitação do CONSÓRCIO.

6.7.4 Nenhuma PROPONENTE poderá participar de mais de um CONSÓRCIO, ainda que por intermédio de suas AFILIADAS ou COLIGADAS

6.7.5 Caso uma PROPONENTE participe de um CONSÓRCIO, ficará ela impedida de participar isoladamente da LICITAÇÃO.

6.7.6 Não será admitida a inclusão, a substituição, a retirada ou a exclusão de CONSORCIADAS até a assinatura do CONTRATO.

6.7.7 As CONSORCIADAS são responsáveis, solidariamente, perante o CONCEDENTE, pelos atos praticados em CONSÓRCIO na LICITAÇÃO.

6.7.8 Em se tratando de CONSÓRCIO de empresas brasileiras e estrangeiras, em funcionamento no Brasil, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira,

6.7.9 O CONSÓRCIO deverá apresentar, no "CREDENCIAMENTO", Termo de Constituição de Consórcio e Compromisso de Constituição de SPE, dos quais deverão constar as seguintes informações

- (a) Denominação e objetivo do CONSÓRCIO;
- (b) Qualificação das empresas CONSORCIADAS;
- (c) Composição do CONSÓRCIO com as respectivas participações das suas integrantes;
- (d) Indicação da empresa líder, responsável pela realização dos atos que cumpram ao CONSÓRCIO durante a LICITAÇÃO até a assinatura do CONTRATO;

(e) Previsão de responsabilidade solidária entre as empresas CONSORCIADAS referente aos atos relacionados à Licitação

6.7.8 A participação nesta LICITAÇÃO implicará a integral e incondicional aceitação de todos os termos, condições e disposições deste EDITAL, assim como da minuta do CONTRATO, seus ANEXOS e demais disposições aplicáveis à LICITAÇÃO.

7. CREDENCIAMENTO / REPRESENTAÇÃO

7.1 As LICITANTES poderão ser representadas por preposto, procurador, representante legal ou sócio.

7.2 Reputa-se credenciada ou representante (preposto, procurador ou representante legal) a pessoa regularmente designada pela LICITANTE para acompanhar o processo licitatório, com poderes para a prática dos atos necessários e inerentes ao procedimento, devendo ser exibido, juntamente com a credencial/representação, o documento comprobatório da legitimidade de quem outorgou os poderes.

7.2.1 No caso de preposto é obrigatória a carta de credenciamento para aquela finalidade, em papel timbrado da LICITANTE, assinada por quem de direito, sobre carimbo oficial ou CNPJ da empresa.

7.2.2 No caso de procurador é indispensável um instrumento hábil com firma reconhecida.

7.2.3 No caso de representante legal, tal condição deverá ser comprovada mediante a apresentação do CONTRATO social, suas alterações (ou pelo último CONTRATO social consolidado) ou estatutos devidamente registrados, e a ata de eleição da Diretoria, acompanhado de cédula de identidade ou outro documento de identificação de fé pública do representante legal.

7.2.4 Quando a LICITANTE se fizer representar por sócio que detiver a representação, deverá apresentar cópia autenticada do ato societário de sua investidura.

7.3 No documento de credenciamento ou representação, além do endereço e CEP, para comunicações, e da completa identificação do seu portador, para fins de contatos/notificações/intimações durante o procedimento licitatório, deve o referido documento indicar de forma expressa:

a) o(s) correio(s) eletrônico(s) (e-mail) do mesmo e o nome da firma/empresa, destinatários de avisos e notificações até a homologação da Licitação;

b) os nºs de telefones celulares e/ou fixos;

7.3.1 A Credencial/Representação deverá ser apresentada no Envelope 01 - Credenciamento, em original, em papel timbrado da empresa, com identificação do credenciado/representante, contendo poderes expressos para a prática dos atos necessários e inerentes ao procedimento. A Credencial/Representação será apresentada e exigida uma única vez da pessoa regularmente designada, inclusive quando ocorrer substituição, devendo permanecer arquivada nos autos.

7.3.2 Em qualquer dos casos, o credenciado/representante deverá apresentar o seu documento de identidade, e disponibilizá-lo à Comissão sempre que solicitado para exame ou verificação, em qualquer fase do procedimento licitatório.

7.4 Os documentos exigidos para representar a LICITANTE nas reuniões serão entregues em separado e apreciados pela Comissão antes do recebimento da documentação exigida, pertinente à Licitação.

7.5 Declarada aberta a sessão no dia e horário designados, serão entregues os documentos de credenciamento e verificadas as identificações dos representantes, o que será devidamente consignado em ata.

7.6 Não será permitido a uma mesma pessoa representar mais de uma LICITANTE.

7.7 Cada empresa LICITANTE, além do credenciado / representante designado, que por ela se manifestará durante as sessões ou reuniões públicas convocadas, poderá contar com o suporte de assessor técnico, porém sem poder de intervenção direta no andamento e desenvolvimento dos trabalhos.

7.8 Alternativamente, cada LICITANTE, se julgar conveniente, poderá fazer-se acompanhar de assistente jurídico, a teor do inciso VI, letra "d", do art. 7º, da Lei 8.906/94, porém, para atuar como procurador, deverá portar poderes especiais em instrumento com firma reconhecida.

7.9 Será indeferido o credenciamento caso não sejam apresentados os documentos necessários à identificação do representante legal da empresa ou do representante credenciado.

7.10 Durante os trabalhos em reuniões públicas, somente será permitida manifestação oral ou escrita do participante interessado, diretamente ou através de seu representante credenciado ou representante legal ou assistente jurídico. As demais pessoas interessadas, não credenciadas, poderão acompanhar as sessões de abertura dos envelopes, desde que não interfiram de modo a perturbar ou impedir a realização dos trabalhos.

8. FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS ENVELOPES DE DOCUMENTOS

8.1 No dia e hora aprazados, conforme indicado neste Edital, as empresas PROPONENTES apresentarão os documentos relacionados ao CREDENCIAMENTO, à PROPOSTA DE PREÇOS e aos DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO deverão ser apresentados conforme segue:

8.1.1 A documentação deverá ser encadernada, rubricada e numerada sequencialmente e ainda conter, no início, um índice das matérias e das páginas correspondentes e, ao final, um termo de encerramento, de modo a refletir o número exato de páginas.

8.1.2 Todas as folhas deverão estar vistadas e a última folha de cada caderno deverá ser assinada pelo representante legal da LICITANTE.

8.1.3 Não será considerada documentação remetida por via postal.

8.1.4 Todos os documentos apresentados na presente LICITAÇÃO deverão ser entregues em língua portuguesa, digitalizados, em mídia física, e impressos de forma legível.

8.1.5 É vedada a inclusão posterior de documento ou informação que deveria constar originariamente dos envelopes, salvo a juntada de documentos que apenas venham a atestar condição pré-existente à abertura da sessão pública do certame.

8.2 O CREDENCIAMENTO, a PROPOSTA DE PREÇOS e os DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO exigidos nesta licitação deverão ser apresentados em 03 (três) envelopes opacos, fechados, indevassáveis, distintos e identificados da seguinte forma:

ENVELOPE 01 - CREDENCIAMENTO

SECRETARIA MUNICIPAL DE CONTRATOS, CONVÊNIOS E LICITAÇÕES - SMCL CONCORRÊNCIA PÚBLICA PRESENCIAL Nº 310/2026
CONCESSÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

RAZÃO SOCIAL DO LICITANTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO

(telefone e e-mail)

ENVELOPE 02 - PROPOSTA DE PREÇO

SECRETARIA MUNICIPAL DE CONTRATOS, CONVÊNIOS E LICITAÇÕES - SMCL CONCORRÊNCIA PÚBLICA PRESENCIAL Nº 310/2026

CONCESSÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

RAZÃO SOCIAL DO LICITANTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO

(telefone e e-mail)

ENVELOPE 03 - DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO

SECRETARIA MUNICIPAL DE CONTRATOS, CONVÊNIOS E LICITAÇÕES - SMCL CONCORRÊNCIA PÚBLICA PRESENCIAL Nº 310/2026

CONCESSÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

RAZÃO SOCIAL DO LICITANTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO

(telefone e e-mail)

8.3 Quando da apresentação dos documentos pertinentes a este processo licitatório, as LICITANTES expressam pleno conhecimento de que:

(i) respondem pela veracidade e autenticidade das informações constantes dos documentos que apresentarem;

(ii) autorizam a Comissão a proceder, em qualquer fase da LICITAÇÃO, às diligências que entender necessárias destinadas a esclarecer ou a complementar a instrução do processo, sendo vedada a inclusão posterior de documento ou informação que deveria constar originariamente dos envelopes, salvo a juntada de documentos que apenas venham a atestar condição pré-existente à abertura da sessão pública do certame; e

(iii) conhecem as condições e as características dos serviços.

8.4 Não serão aceitas, posteriormente à entrega dos envelopes, modificações e complementações sob a alegação de insuficiência de dados ou informações, salvo aquelas necessárias ao saneamento de falhas ou correções de caráter formal no curso do procedimento, e desde que realizadas no prazo estipulado pela Comissão.

8.5 Além das prerrogativas que decorram da sua função, a Comissão poderá:

(i) solicitar às LICITANTES, a qualquer momento, esclarecimentos sobre os documentos por eles apresentados;

(ii) promover diligência destinada a esclarecer ou a complementar a instrução da LICITAÇÃO, podendo se valer do apoio de equipe técnica;

(iii) prorrogar ou antecipar, respeitados os limites legais, os prazos de que trata o EDITAL, em caso de interesse público, caso fortuito ou força maior; e

(iv) suspender qualquer sessão pública, no curso do procedimento de licitação, convocando as LICITANTES para outra sessão, em local, data e horário oportunamente divulgados no Órgão Oficial Eletrônico do Município.

8.6 O Atestado de Visita técnica ou a declaração de dispensa a ser fornecido pelo CONCEDENTE deverá ser encartado no Envelope nº 03, juntamente com os demais documentos de habilitação.

8.7 Toda a documentação apresentada pelas PROPONENTES, para fins de habilitação, deverá pertencer à empresa (filial ou matriz) que efetivamente prestará os serviços, objeto da Licitação, ou seja, o número de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoal Jurídica – CNPJ deverá ser o mesmo em todos os documentos, exceto quando a LICITANTE, na qualidade de filial, comprovar que o recolhimento do INSS e do FGTS é realizado de forma centralizada pela matriz. Nessa última hipótese, a LICITANTE – FILIAL poderá apresentar, com o CNPJ da MATRIZ, a CND relativa ao INSS e a CRS, relativamente ao FGTS.

8.8 Todos os documentos de habilitação deverão estar com prazo de validade em vigor na data de abertura dos envelopes. Os documentos que dependam de prazo de validade, e que não o contenham especificado em seu corpo, em Lei ou neste Edital, deverão ter sido expedidos, no máximo, até 60 (sessenta) dias anteriores à data de entrega dos envelopes.

8.9 Os documentos relativos à Proposta de Preço, acondicionado em um (01) único em envelope, como descrito.

8.10 A Proposta de Preços deverá ser apresentada em uma única via, em original, sem emendas, rasuras, ressalvas ou entrelinhas, rubricada e assinada pelo representante legal ou mandatário da LICITANTE.

8.11 No caso da Proposta de Preços assinada por mandatário, será necessária a juntada da procuração por instrumento público ou particular, outorgada com poderes específicos para tal fim, devendo ser exibida, no caso de procuração particular, a prova da legitimidade de quem a outorgou.

8.12 As PROPONENTES deverão apresentar Propostas que não contenham quaisquer condições que conflitem explícita ou implicitamente com aquelas estipuladas neste Edital.

8.13 Toda a documentação contida nos envelopes será rubricada pelos membros da Comissão de Licitação e representantes das LICITANTES.

8.14 Havendo recusa imotivada de rubrica pelo representante da LICITANTE, esta será de pronto inabilitada do certame.

9. DO CREDENCIAMENTO

9.1 O credenciamento deverá estar acompanhado dos documentos que comprovem a legitimidade da outorga dos poderes do representante dos LICITANTES.

9.2 Caso o credenciado seja titular, sócio ou diretor da LICITANTE, deverá apresentar documento que comprove seus poderes para representá-la.

9.3 O credenciamento deverá ser exibido à Comissão antes do início dos trabalhos de abertura dos envelopes, pelos próprios portadores, devidamente identificados por meio da apresentação de documento oficial com foto.

9.4 A não apresentação ou a incorreção do(s) documento(s) para o credenciamento não inabilitará ou desclassificará a LICITANTE, mas impedirá o credenciado ou representante legal de se manifestar ou responder pela LICITANTE nas respectivas sessões,

cabendo tão somente ao não credenciado o acompanhamento do desenvolvimento dos procedimentos, desde que não interfira de modo a perturbar ou impedir a realização dos trabalhos.

10. DA PROPOSTA DE PREÇO – ENVELOPE Nº 02

10.1 Para a elaboração da PROPOSTA DE PREÇOS, as LICITANTES deverão considerar:

a) o pagamento ao CONCEDENTE do valor ofertado de OUTORGA FIXA, em parcela única, como condição para assinatura do presente CONTRATO;

b) o cumprimento das demais obrigações do CONTRATO.

10.2 A LICITANTE deve considerar o valor mínimo de OUTORGA FIXA, na assinatura do contrato, de R\$ 655.905,85 (Seiscentos e cinquenta e cinco mil, novecentos e cinco reais e oitenta e cinco centavos.)

10.3 É condição para assinatura do CONTRATO, o pagamento em parcela única da OUTORGA FIXA, cujo valor será aquele ofertado pela LICITANTE VENCEDORA, em sua PROPOSTA DE PREÇOS.

10.4 O prazo da validade das propostas é de 60 (sessenta) dias contados da data de abertura dos envelopes prevista neste Edital.

10.5 Deverão ser consideradas como receitas tarifárias de operação do TERMINAL:

a) Tarifas de Embarque do Terminal (TET) – receita decorrente da utilização da Estação Rodoviária, cobrada dos passageiros que embarcam, de acordo com normas específicas.

10.6 Deverão ser consideradas como receitas não tarifárias de operação do TERMINAL:

a) Aluguel de unidades, espaços e áreas comerciais - receitas decorrentes de locações de lojas para o exercício de atividades comerciais e utilização de espaços e áreas regidas por contratos específicos

b) Aluguel de bilheteria - receitas decorrentes de locações com as empresas transporte de passageiros que operam na Estação Rodoviária.

c) Serviços de guarda-volumes - receita decorrente da utilização, de guarda-volumes, cobradas dos usuários, que se utilizam desses serviços.

Sanitários e banhos – receita decorrente da utilização de sanitários e banhos, cobradas dos usuários que se utilizam desses serviços.

d) Publicidade – receita decorrente da exploração, pela Administradora, de propaganda por meios visuais, sistemas de vídeo ou outros dispositivos autorizados que possam ser utilizados, desde que respeitadas a sinalização indicativa e de orientação para os usuários;

e) Serviços de estacionamento de ônibus e outros – receitas decorrentes de utilização dos serviços de estacionamento de ônibus na área de espera (mangueira) e de veículos particulares dos funcionários das empresas de transporte de passageiros, locatários e trabalhadores autônomos vinculados a própria Estação Rodoviária.

f) Serviços de estacionamento de veículos particulares – receita proveniente pela entrada e permanência do veículo nos estacionamentos da Estação Rodoviária.

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

10.7 Os tipos de receitas previstas para o Terminal Rodoviário de Porto Velho, estão de acordo com o Regimento Interno do Terminal Rodoviário.

10.8 Na elaboração da Proposta de Preços, a LICITANTE:

a) Não poderá apresentar proposta alternativa, nem promover alteração do modelo que consubstancia o ANEXO IX - MODELO DE PROPOSTA DE PREÇO E DECLARAÇÕES deste Edital;

10.9 Serão desclassificadas as propostas comerciais que não estiverem de acordo com as exigências deste Edital, ou que contiverem borrões, rasuras, emendas ou ressalvas, ou ainda aqueles que justificadamente se revelem incompatíveis com a proposta.

11. DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO – ENVELOPE Nº 03

11.1 Para habilitar-se nesta concorrência, a LICITANTE deverá apresentar obrigatoriamente os documentos abaixo discriminados:

11.1.1 DOCUMENTOS DA REGULARIDADE JURÍDICA:

a) Cédula de identidade e registro comercial, no caso de empresa individual;

b) Ato constitutivo, estatuto, ou contrato social em vigor, devidamente registrado em se tratando de sociedades comerciais, com suas eventuais alterações supervenientes em vigor e, no caso de sociedade por ações, acompanhado de documento de eleição de seus administradores;

c) Inscrição do ato constitutivo, no caso de sociedades civis, acompanhada de prova de investidura da Diretoria em exercício;

d) Decreto de autorização, em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País, e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir;

e) Declaração subscrita pelo representante legal da PROPONENTE de que ela não incorre em qualquer das condições impeditivas, especificando:

- Que não foi declarada inidônea por ato da Administração Pública;

- Que não está impedida de transacionar com a Administração Pública;

- Que não incorre nas demais condições impeditivas previstas no art. 14º da Lei Federal nº 14.133/21

f) Declaração de atendimento ao disposto no que determina o inciso XXXIII, do art. 7º, da Constituição da República Federativa do Brasil, com a nova redação dada pela EC-20/1998, que proíbe trabalho noturno, perigoso ou insalubre aos menores de 18 anos e de qualquer trabalho a menores de 16 anos salvo na condição de aprendiz a partir de 14 anos, conforme ANEXO IX- MODELOS DE PROPOSTA DE PREÇO E DECLARAÇÕES; e

g) Declaração expressa de que a PROPONENTE tem pleno conhecimento do objeto licitado e anuência quanto às exigências constantes do Edital.

11.1.2 DOCUMENTOS DE REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA:

a) Prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;

- b) Prova de inscrição no cadastro de contribuintes, estadual ou municipal, se houver relativo ao domicílio ou sede da LICITANTE, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual;
- c) Certidão de regularidade para com a Fazenda Federal, através de Certidão conjunta emitida pela Secretaria da Receita Federal, relativo a Tributos Federais e Dívida Ativa da União;
- d) Certificado e Regularidade de Situação relativo ao FGTS, expedido pela Caixa Econômica Federal.
- e) Prova de regularidade para com a Fazenda Estadual do domicílio ou sede da LICITANTE, na forma da lei;
- f) Prova de regularidade para com a Fazenda Municipal referente aos tributos mobiliários do domicílio ou sede da LICITANTE, na forma da lei;
- g) Certidão de Regularidade perante a Justiça do Trabalho, através da Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas (CNDT), expedida eletronicamente.

11.1.2.1 Para os documentos que não mencionarem seu prazo de validade, será exigido que tenham sido expedidos com antecedência de até 60 (sessenta) dias da data de apresentação dos documentos de habilitação.

11.1.3 DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA:

- a) Certidão Negativa de pedido de falência, concordata ou recuperação judicial da empresa, expedida pelo cartório distribuidor da sede da pessoa jurídica, emitida com data não superior a 180 (cento e oitenta) dias do certame;
- b) Apresentação do Balanço Patrimonial e demonstrações contábeis dos 2 (dois) últimos exercícios sociais, já exigíveis e apresentados na forma da Lei, vedada a substituição por balancetes ou balanços provisórios;

c) Comprovação, por meio de Balanço Patrimonial, de que a LICITANTE possui patrimônio líquido superior ou equivalente a R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais) à data de apresentação das propostas, na forma da lei, admitida a sua atualização por índices oficiais.

d) Comprovação de que a LICITANTE possui, de acordo com o seu Balanço patrimonial, os seguintes índices mínimos:

- Índice de Liquidez Geral (ILG) igual ou superior a 1,0;
- Índice de Liquidez Corrente (ILC) igual ou superior a 1,0;
- Índice de Endividamento Geral (IEG) igual ou inferior a 0,70.

11.1.3.1 O índice de liquidez geral será calculado pela soma do ativo circulante (AC) e do realizável a longo prazo (RLP), dividido pela soma do passivo circulante (PC) e do passivo não circulante (PNC):

$$ILG = (AC + RLP) / (PC + PNC)$$

11.1.3.2 O índice de liquidez corrente será calculado pela divisão do ativo circulante (AC) pelo passivo circulante (PC):

$$ILC = (AC) / (PC)$$

11.1.3.3 O índice de Endividamento Geral será calculado pela soma do passivo circulante (PC) e do passivo não circulante (PNC), dividido pelo ativo total (AT):

$$IEG = (PC + PNC) / (AT)$$

11.1.3.4 Deverá ser observado o seguinte:

AC = Ativo Circulante
PC = Passivo Circulante
PNC = Passivo Não Circulante
AT = Ativo Total

11.1.4. DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA:

a) Certidão de registro ou inscrição da LICITANTE perante o Conselho Regional de Administração (CRA); bem como certidão de registro ou inscrição de responsável(is) técnico(s) perante o Conselho Regional de Administração (CRA) e de responsável técnico perante o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA), admitida a indicação de profissionais distintos para cada área de atribuição, observado o disposto no art. 67, incisos I e III, da Lei Federal nº 14.133/2021.

b) Comprovação de aptidão do desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da Licitação, demonstrando experiência anterior da LICITANTE na prestação de serviços semelhantes aos que são objeto da presente Concorrência, em Terminal Rodoviário de Passageiros, através da apresentação de atestado fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado. O(s) atestado(s) deverá(ão) consignar o número de passageiros embarcados por ano no Terminal de Passageiros indicado e detalhar os serviços realizados. Visando a compatibilidade exigida nesse Instrumento será considerado o(s) Atestado(s) de Terminal(is) de Passageiros que apresente(m), no mínimo, 145.000 (cento e quarenta e cinco mil) passageiros embarcados por ano, bem como ter prestado, ou estar prestando, há pelo menos 1 (um) ano, serviços de operação, administração, manutenção e exploração de Terminal Rodoviário de passageiros;

c) Para atender aos quantitativos exigidos neste subitem, será permitida a apresentação de mais de um atestado, desde que pelo menos um deles comprove, no mínimo, 50% do número de passageiros embarcados por ano exigido na alínea anterior.

d) Declaração da LICITANTE de que possui aparelhamentos (técnico e pessoal) adequados para a realização do objeto da licitação;

e) Atestado de Visita Técnica (ANEXO X), fornecido pelo CONCEDENTE, ou Declaração de Dispensa de Visita Técnica (ANEXO XI), nos termos estipulados nos subitens 5.1 a 5.3 deste Edital;

11.1.5 Para atender o que prescreve o artigo 67, da Lei 14.133/21, os atestados de semelhança ou similaridade deverão atender as seguintes condições:

a) Experiência na execução de quaisquer serviços seguintes:

- Administração de Terminal Rodoviário;
- Operação de Terminal Rodoviário;
- Manutenção de Terminal Rodoviário;

- Exploração Comercial de Terminal Rodoviário;

- Execução de conservação, construção, modernização, ampliação ou reforma de Terminal Rodoviário.

b) O conjunto dos serviços prestados deverá ser exclusivamente em Terminal Rodoviário de Passageiros, ou seja, aquele Terminal em que operem empresas de ônibus que detenham linhas intermunicipais e/ou interestaduais.

11.1.6. DAS DECLARAÇÕES LEGAIS E DAS CONSULTAS AOS CADASTROS DE IMPEDIMENTO

11.1.6.1 Para fins de habilitação, a LICITANTE deverá apresentar as declarações legais exigidas pela legislação vigente, especialmente aquelas previstas na Lei Federal nº 14.133/2021, a saber:

a) declaração de inexistência de fato impeditivo para licitar ou contratar com a Administração Pública;

b) declaração de que não emprega menor em trabalho noturno, perigoso ou insalubre, nem menor de 16 (dezesesseis) anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de 14 (quatorze) anos, nos termos do art. 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal;

c) declaração de que a LICITANTE atende integralmente às exigências de habilitação previstas neste Edital;

d) declaração de que possui pleno conhecimento do objeto licitado e de que concorda com todas as condições estabelecidas neste Edital.

11.1.6.2 A Comissão de Licitação, como condição para a habilitação da LICITANTE, realizará consulta aos cadastros oficiais de empresas impedidas de contratar com a Administração Pública.

11.1.6.3 A constatação de registro impeditivo em nome da LICITANTE nos cadastros referidos no subitem anterior implicará sua inabilitação, assegurados o contraditório e a ampla defesa, nos termos da legislação vigente.

12. PROCEDIMENTO LICITATÓRIO E CRITÉRIOS DE JULGAMENTO DAS PROPOSTAS

12.1 O PROCEDIMENTO

12.1.1 No dia, hora e local indicados, declarada aberta a sessão, a Comissão de Licitação promoverá o credenciamento dos representantes das LICITANTES presentes à mesma.

12.1.2 A Comissão de Licitação, proclamará recebidos os envelopes das LICITANTES que tenham sido apresentados nos termos estabelecidos no EDITAL. Em seguida, serão rubricados, ainda fechados, todos os envelopes das LICITANTES, pelos membros da Comissão de Licitação e pelos presentes na sessão.

12.1.3 No início da sessão será realizado o credenciamento dos interessados em representar os LICITANTES durante a LICITAÇÃO.

12.1.4 Estando em conformidade, a Comissão de Licitação, procederá à abertura do Envelope nº 02 (Proposta de Preços) de cada LICITANTE, devendo os documentos dele constantes serem rubricados pelos membros da Comissão de Licitação e LICITANTES presentes, que deles terá vistas.

12.1.5 Na sequência a Comissão de Licitação irá anunciar a LICITANTE mais bem classificada.

12.1.6 O Presidente da Comissão de Licitação franqueará a palavra aos participantes para que registrem em ata as impugnações que entenderem cabíveis, podendo ser apreciadas e decididas de imediato, salvo quando envolverem aspectos que exijam análise mais apurada. Fica reservado à Comissão de Licitação o exame e a decisão sobre as impugnações apresentadas pelas LICITANTES quanto a Proposta de Preços, quando do julgamento das mesmas.

12.1.7 Não ocorrendo renúncia expressa ao direito de recurso apresentada por todas as LICITANTES, permanecerá fechado o envelope da Documentação de Habilitação, devidamente rubricado por todos os presentes e guardados em poder da Comissão de Licitação até a designação de nova data para a abertura do Envelope nº 03.

12.1.8 Ocorrendo renúncia expressa ao direito de recurso, findo o prazo de recursos sem interposição destes ou, havendo recursos, após terem sido os mesmos devidamente julgados, dar-se-á por encerrada a fase de avaliação da Proposta de Preços, ocasião em que a Comissão de Licitação restituirá fechado o Envelope nº 03 às LICITANTES desclassificadas.

12.1.9 A Comissão de Licitação prosseguirá no andamento dos trabalhos, na mesma sessão ou em outra que para tanto venha a designar, com a abertura dos Envelopes nº 03 das LICITANTES classificadas na fase de abertura da Proposta de Preços, devendo os documentos deles constantes ser rubricados pelos membros da Comissão de Licitação e LICITANTES presentes, que a eles terão vistas.

12.1.10 O Presidente da Comissão de Licitação franqueará a palavra aos participantes para que registrem em ata as impugnações que entenderem cabíveis, podendo ser apreciadas e decididas de imediato, salvo quando envolverem aspectos que exijam análise mais apurada. Fica reservado à Comissão de Licitação o exame e a decisão sobre as impugnações apresentadas pelas LICITANTES quanto aos Documentos de Habilitação quando do julgamento das mesmas.

12.1.11 A Comissão julgará os Documentos de Habilitação da LICITANTE classificada em primeiro lugar na fase da Proposta de Preços, divulgando o respectivo resultado na mesma sessão, ou em outra que designar, e/ou mediante publicação no Diário Oficial da Prefeitura de Porto Velho.

12.1.12 Ocorrendo renúncia expressa ao direito de recurso quanto ao julgamento dos Documentos de Habilitação e classificação final da LICITANTE, findo o prazo de recursos sem interposição destes ou havendo recursos, após terem sido os mesmos devidamente julgados, será a decisão final da Comissão de Licitação encaminhada para autoridade competente para adjudicação do objeto da concessão à LICITANTE vencedora da Licitação (CONCESSIONÁRIA) e homologação da licitação, observados os procedimentos legais, e posterior, cujos atos serão publicados no Diário Oficial da Prefeitura de Porto Velho.

12.1.13 Ocorrendo empate, o desempate será feito mediante sorteio, a ser realizado em sessão pública para tanto convocada mediante anúncio no Diário Oficial da Prefeitura de Porto Velho e em jornal de circulação nacional, da qual lavrar-se-á respectiva ata.

12.1.14 Será desclassificada a LICITANTE que não atenda as condições previstas neste Edital para a formulação Proposta de Preço, ou nos demais casos previstos em lei ou neste ato convocatório.

12.1.15 Se todas as Propostas forem desclassificadas ou todos os LICITANTES classificados forem inabilitados, a Comissão de Licitação poderá fixar o prazo de 08 (oito) dias úteis para a apresentação de outras, escoimadas dos defeitos e/ou irregularidades constatadas.

12.1.16 É facultada à Comissão de Licitação a promoção de diligências destinadas a esclarecer ou complementar a instrução do procedimento licitatório, em qualquer de suas fases, e facultada, também, a concessão de prazo de até 03 (três) dias úteis para a juntada posterior de documentos cujo conteúdo retrate situação fática ou jurídica já existente na data da apresentação da proposta.

12.1.17 Para os recursos suscitados neste item, a LICITANTE deverá constar em ata sua intenção recorrer com indicação sucinta do objeto do inconformismo. Uma vez manifestada a intenção, a LICITANTE terá o prazo de 03 (três) dias úteis para apresentar suas razões recursais detalhadas, contados da data de intimação ou lavratura da ata de julgamento, conforme o caso, garantindo-se aos demais licitantes o direito a contrarrazões em igual período.

12.2 CRITÉRIO DE JULGAMENTO DA PROPOSTA DE PREÇO E CLASSIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS.

12.2.1 Será desclassificada a Proposta de Preços da LICITANTE cujo valor seja inferior ao valor mínimo da OUTORGA FIXA única a ser pago pela adjudicatária como condição para assinatura do contrato, conforme os termos do Edital.

12.2.2 Em caso de empate, o desempate será feito na forma prevista no art. 60, Lei nº 14.133/21.

12.2.3 O resultado do julgamento das Propostas de Preços será publicado no Diário Oficial da Prefeitura de Porto Velho.

13. DOS RECURSOS E IMPUGNAÇÕES

13.1 Qualquer cidadão é parte legítima para impugnar este Edital, devendo protocolar o pedido em até 03 (três) dias úteis antes da data fixada para a abertura dos envelopes de habilitação.

13.2 Decairá do direito de impugnar os termos deste Edital a LICITANTE que não protocolar seu pedido de impugnação até o 3º (terceiro) dia útil que anteceder a data fixada para o recebimento dos documentos de habilitação e propostas.

13.3 A impugnação feita tempestivamente pela LICITANTE não a impedirá de continuar participando do processo licitatório.

13.4 A impugnação será julgada e respondida em prazo limitado ao último dia útil anterior à data da abertura do certame, através de correio eletrônico (e mail).

13.5 Será de 3 (três) dias úteis o prazo para interposição de recursos, observando-se o disposto no art. 165, da Lei nº 14.133/21.

13.6 Dos recursos interpostos será dado conhecimento a todas as demais LICITANTES, as quais poderão impugná-los no prazo de 3 (três) dias úteis, em obediência ao art. 165, da Lei nº 14.133/21.

13.7 O recurso será dirigido à Autoridade hierárquica, por intermédio do Presidente da Comissão de Licitação. A autoridade deverá proferir sua decisão no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, contados do recebimento dos autos.

13.8 Nenhum prazo de recurso se inicia ou corre sem que os autos do processo estejam com vista franqueada à LICITANTE interessada.

13.9 Os pedidos de impugnação e os recursos poderão ser protocolados no endereço constante do Resumo das Informações Gerais deste Edital ou encaminhados por correio eletrônico (e-mail) Email:comissaosmcl@gmail.com.

14. REVOGAÇÃO E ANULAÇÃO DA LICITAÇÃO

14.1 A presente Licitação poderá ser objeto de revogação ou anulação pela autoridade competente, na forma da lei.

14.2 A autoridade competente somente revogará esta Licitação por razões de interesse público decorrente de fato superveniente devidamente comprovado, pertinente e suficiente para justificar tal conduta, ou declarará sua nulidade quando verificar ilegalidade.

14.3 No caso de desfazimento do procedimento administrativo licitatório fica assegurado às LICITANTES o direito ao contraditório e à ampla defesa.

15. HOMOLOGAÇÃO E AJUDICAÇÃO

15.1 Publicado o resultado do certame e transcorrido o prazo recursal do objeto licitado, a LICITANTE declarada como vencedora, será notificada para apresentar no prazo de 30 (trinta) dias, e como condição de HOMOLOGAÇÃO do certame, o PLANO DE NEGÓCIOS DA CONCESSIONÁRIA elaborado conforme diretrizes constantes do ANEXO III- DIRETRIZES PARA A APRESENTAÇÃO DO PLANO DE NEGÓCIO e compatível com a proposta apresentada e declarada como vencedora.

15.2 O PLANO DE NEGÓCIO DA CONCESSIONÁRIA deverá ser acompanhado de:

a) Carta de instituição ou entidade financeira com registro no Banco Central ou de consultor de valores mobiliários com registro na Comissão de Valores Mobiliários – CVM que assessora a PROPONENTE na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o PLANO DE NEGÓCIOS DA CONCESSIONÁRIA e que atesta a sua viabilidade e exequibilidade.

b) Termo de Confidencialidade, celebrado entre a LICITANTE e a instituição ou entidade financeira;

c) Declaração da LICITANTE vencedora que se compromete a efetuar todos os investimentos e demais intervenções necessárias para permitir a administração, conservação, manutenção, operação e obras de melhoria, bem como que se compromete a arcar com as despesas, ônus, encargos, dispêndios e obrigações pecuniárias.

d) Carta de empresa de auditoria independente, registrada no Conselho Regional de Contabilidade, declarando que analisou as projeções, estudos e levantamentos realizados pela LICITANTE para lastrear o PLANO DE NEGÓCIOS DA CONCESSIONÁRIA e subsidiar a OUTORGA FIXA ofertada, atestando a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário.

15.3 A instituição ou entidade com registro no Banco Central que assessora a PROPONENTE na montagem financeira do empreendimento, mencionada no item 19.1.1.1, deverá atender aos seguintes requisitos:

a) Ser nacional;

b) Ter seu funcionamento autorizado pelo Banco Central do Brasil;

c) Não ser LICITANTE, nem pertencer ao GRUPO ECONÔMICO da LICITANTE; e

d) Não estar submetida à liquidação, intervenção ou Regime Especial de Administração Temporária – RAET ou regime equivalente.

15.4 Apresentado o PLANO DE NEGÓCIOS DA CONCESSIONÁRIA nos termos do item 15.1 e validado pela COMISSÃO DE LICITAÇÃO, o processo licitatório será submetido ao CONCEDENTE, para sua homologação e adjudicação de seu objeto.

15.5 O ato de homologação da licitação, de adjudicação do objeto e de convocação da ADJUDICATÁRIA para cumprimento das exigências pré-contratuais será publicado no Diário Oficial do Município.

15.6 A assinatura do Contrato ficará condicionada: ao pagamento do ressarcimento a empresa autorizada em realizar os estudos de viabilidade relacionados ao objeto da CONCESSÃO, nos termos do Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada – MIP no valor de R\$ 659.948,19 (seiscentos e cinquenta e nove mil, novecentos e quarenta e oito reais e dezenove centavos) para a empresa SINART - SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO LTDA., CNPJ 13.534.698/0001-77, referente à elaboração dos estudos de mercado, arquitetura e engenharia, avaliação econômico-financeira e da análise jurídica e

fundamentação legal, a serem atualizados anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo divulgado pelo IBGE ("IPCA"), a partir de junho/2025, até a data do pagamento.

16. DA CONTRATAÇÃO

16.1 O CONTRATO resultante da presente LICITAÇÃO será celebrado entre o CONCEDENTE e a SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE constituída pela ADJUDICATÁRIA, segundo as leis brasileiras, com sede no MUNICÍPIO e com estrutura administrativa, contábil e fiscal específica.

16.2 Após a homologação do resultado da Licitação e proclamada a adjudicação do seu objeto à LICITANTE vencedora, será esta convocada para a celebração do CONTRATO de concessão, nos termos da minuta que consubstancia o ANEXO II deste Edital, no prazo de até 30 (trinta) dias, contado da publicação do ato de homologação e adjudicação da Licitação.

16.3 A LICITANTE vencedora desta Licitação deverá manter escrituração contábil e fiscal específica para a presente concessão.

16.4 O não atendimento pela ADJUDICATÁRIA das exigências formuladas nos itens anteriores ou a recusa em celebrar o CONTRATO de concessão, caracterizará descumprimento total da obrigação assumida, sujeitando-se às penalidades previstas neste Edital e na legislação pertinente, hipótese em que o CONCEDENTE poderá convocar as LICITANTES remanescentes, na ordem de classificação, ou revogar a Licitação.

16.5 Celebrado o CONTRATO de concessão será promovida a transferência para a nova CONCESSIONÁRIA o controle do TERMINAL mediante específico Termo de Entrega e Recebimento das Instalações, de acordo com o modelo do ANEXO VI deste Edital.

16.6 O Termo de Entrega e Recebimento das Instalações do TERMINAL será formalizado após vistoria conjunta (CONCEDENTE e nova CONCESSIONÁRIA) e circunstanciada das instalações que compõem o TERMINAL, e da conferência dos bens reversíveis, afetos à concessão, de maneira a permitir uma correta e completa definição do estado de conservação dos mesmos, bem como dos limites físicos de atuação da CONCESSIONÁRIA. Da vistoria conjunta, da qual também poderá participar a então CONCESSIONÁRIA, lavrar-se-á o respectivo Termo de Vistoria, que deverá ser assinado conjuntamente pelos vistoriadores.

16.7 A contagem dos prazos para as obras de modernização dos equipamentos públicos (TERMINAL), obedecendo ao Produto 2 - Estudos de Arquitetura e Engenharia dessa Concessão, e o fornecimento de equipamentos e sistemas de tecnologia da informação e de monitoramento do TERMINAL, conforme Caderno de Engenharia e Arquitetura dessa Concessão se iniciarão no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias após a aprovação dos projetos executivos, da expedição da Ordem de Serviço – O.S. específica pelo CONCEDENTE, o que ocorrer por último.

16.8 A transferência da concessão ou do controle societário da CONCESSIONÁRIA, sem prévia anuência do CONCEDENTE, implicará a caducidade da concessão. Para fins de obtenção da anuência referida, a CONCESSIONÁRIA, por meio de processo administrativo, deverá assim o requerer e esse pedido deverá ser aprovado por unanimidade pelo CONCEDENTE, sendo que deverão ser atendidas as exigências de capacidades técnica e financeira, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção da concessão e comprometimento expresso no sentido de que serão cumpridas todas as cláusulas, termos e condições da concessão.

16.9 Ter efetuado, o pagamento do valor da OUTORGA FIXA, equivalente ao valor ofertado em sua PROPOSTA DE PREÇOS, devidamente atualizado pelo IPCA, considerando como data-base a DATA DE ENTREGA DOS ENVELOPES

17. GARANTIA DA CONTRATAÇÃO

17.1 Para garantia do fiel cumprimento de suas obrigações contratuais, a CONCESSIONÁRIA caucionará junto ao CONCEDENTE, até 10 (dez) dias corridos da data de assinatura do CONTRATO, a importância correspondente a 2,5% (dois vírgula cinco por cento) do valor estimado global do CONTRATO, cujo valor é de R\$ 128.320.175,94 (cento e vinte e oito milhões, trezentos e vinte mil, cento e setenta e cinco reais e noventa e quatro centavos.), que corresponde a soma total do valor das receitas, e em qualquer das modalidades previstas no art. 98 da Lei de nº 14.133/21.

17.2 A devolução da garantia ocorrerá após a emissão do Termo de devolução do TERMINAL ao CONCEDENTE mediante solicitação escrita da CONCESSIONÁRIA.

17.3 Se até 30 (trinta) dias do vencimento da Carta de Fiança Bancária ou do Seguro Garantia ainda não tiver sido emitido o "TERMO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO", a CONCESSIONÁRIA se obriga a substituí-lo por outra de igual valor que terá validade de até 60 (sessenta) dias após a nova data estimada para o encerramento do CONTRATO. A referida substituição será efetuada até 20 (vinte) dias consecutivos antes do vencimento da carta de fiança/seguro garantia a ser substituída, sem ônus para o CONCEDENTE.

17.4 As garantias de que trata este item, não executadas nos termos aqui previstos, serão restituídas até 30 (trinta) dias contados da data de assinatura, pelas partes, do "TERMO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO".

17.5 Em caso de aditamento do CONTRATO, importando tal fato na elevação do seu valor total estimado, a CONCESSIONÁRIA se obriga a reforçar proporcionalmente as garantias prestadas.

17.6 A garantia prestada pela CONCESSIONÁRIA será liberada ou restituída após a execução do CONTRATO e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.

18. DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

18.1 Além das outras obrigações decorrentes deste Edital e do CONTRATO e inerentes à concessão, e das previstas na Lei nº 14.133/21, incumbirá à CONCESSIONÁRIA:

- a) Manter representantes que deverão estar credenciados a representá-la em todos os atos referentes à execução do objeto da presente licitação;
- b) Fornecer todo o aparelhamento técnico, equipamentos, materiais, sistemas e pessoal necessários à prestação de serviços;
- c) Efetuar a limpeza de todas as áreas integrantes do TERMINAL concedidos destinadas à sua operação, das áreas referentes às unidades utilizadas pelos órgãos públicos, bem como exigir dos respectivos ocupantes a limpeza das áreas de utilização privativa das transportadoras, unidades comerciais e órgãos de serviço. O lixo deverá ser acondicionado seletivamente em recipientes próprios e recolhidos pela CONCESSIONÁRIA até o ponto de coleta pública e o recolhimento será de responsabilidade do CONCEDENTE.
- d) Organizar e fazer cumprir o plano de operação das Plataformas;
- e) Proporcionar serviços adequados de embarque e desembarque para os passageiros das linhas que se utilizem do TERMINAL concedido;

f) Assegurar que as bilheterias de cada empresa transportadora permaneçam abertas até o último horário de partida ou trânsito das linhas da empresa;

g) Manter o bom desempenho operacional do TERMINAL;

h) Conservar e manter as edificações do complexo arquitetônico e seus equipamentos;

i) Efetuar a vigilância e segurança de toda a área do TERMINAL, para tanto se valendo da Segurança Pública da Prefeitura de Porto Velho;

j) Fazer cumprir os contratos de locação de unidades comerciais, módulos, áreas, agências, bilheterias e espaços publicitários, que terão prazos máximos de vigência dentro do período da concessão, recolhendo cópia de tais contratos, e colocando à disposição do CONCEDENTE sempre que solicitado;

k) A CONCESSIONÁRIA deverá, para fins de reordenamento interno, observar e dar preferência aos permissionários e locatários que já possuem boxes e comércios no terminal concedido, bem como celebrar novos contratos de locação a preços de mercado, exigindo que os mesmos cumpram com as normas internas dessa CONCESSIONÁRIA;

l) Arcar com as despesas decorrentes do adequado cumprimento de suas obrigações contratuais, tais como: serviços de gestão da operação, administração, manutenção e conservação das instalações, sistemas de controle e informações, impostos, taxas e contribuições aplicáveis, registros, pessoal, etc;

m) Manter sob sua exclusiva responsabilidade a supervisão e direção da mão de obra necessária para a execução completa e eficiente dos serviços objeto do CONTRATO;

n) Contratar e manter os seguros previstos no CONTRATO;

o) Elaborar as contas e efetuar os controles de cobrança dos débitos das firmas comerciais e transportadoras estabelecidas no TERMINAL concedido;

p) Exercer o gerenciamento dos serviços do TERMINAL especialmente os de limpeza, manutenção, conservação, reparos, segurança, guarda-volumes, sanitários, informações e todos os outros ligados à coordenação da administração do mesmo;

q) Proceder o pagamento à União, ao Estado e aos Municípios dos impostos, taxas e contribuições aplicáveis, incidentes sobre as receitas decorrentes da locação dos espaços comerciais e dos serviços objeto da concessão.

r) Preservar o TERMINAL concedido nas condições em que o recebeu, não efetuando nem permitindo que seja efetuada qualquer alteração nas suas instalações físicas, salvo aquelas que venham a ser expressamente determinadas ou autorizadas pelo CONCEDENTE;

s) Obter todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício do CONTRATO;

t) Não permitir que sejam afixados no TERMINAL, através de pinturas, dísticos e impressos ou ainda veiculados anúncios, notícias, notas ou propagandas amorais, políticas ou discriminatórias sob o ponto de vista de credo, religião ou cor, bem como atentatórios à ordem pública e às autoridades constituídas;

u) Anotar de forma destacada as alterações e omissões de horários praticadas por empresas bem como as linhas em que foram aplicadas, fornecendo ao CONCEDENTE semanalmente, a relação de tais alterações, caso ocorram;

v) Receber das empresas transportadoras as solicitações de horários extras, informando a disponibilidade de plataformas para as partidas e apresentando relatório sobre tais procedimentos ao CONCEDENTE;

w) Permitir livre acesso aos encarregados da fiscalização da execução do CONTRATO, em qualquer época, aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros, assim como às instalações e equipamentos do TERMINAL concedido;

x) Cumprir as normas legais e regulamentares concernentes aos serviços concedidos;

y) Arcar com todas as despesas de transporte, operação e manutenção relativos à mobilização e desmobilização de seu pessoal e equipamento; e

z) A CONCESSIONÁRIA, em até 15 (quinze) dias após a assinatura do CONTRATO, deverá credenciar, junto à CONCEDENTE, um Gerente ou coordenador e seu substituto, para representá-la nos assuntos pertinentes à execução contratual.

aa) Devolver ao CONCEDENTE, ao final da concessão, em perfeito estado de conservação e funcionamento, o TERMINAL concedido.

18.2 A CONCESSIONÁRIA é responsável pelos danos causados aos bens que integram a concessão, não se excluindo ou reduzindo essa responsabilidade pelo fato de existir a fiscalização do CONCEDENTE;

18.3 A CONCESSIONÁRIA é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do CONTRATO, durante todo o período de sua efetiva vigência, de sorte que a CONCESSIONÁRIA será a única responsável, perante terceiros, pelos atos praticados pelo seu pessoal, prepostos e contratados, na prestação dos serviços concedidos, excluída o CONCEDENTE pelo passivo de quaisquer reclamações e/ou indenizações.

18.4 Constitui obrigação da CONCESSIONÁRIA promover a publicação periódica de suas demonstrações financeiras, em periodicidade anual, na forma da legislação societária aplicável, assegurando a transparência da gestão econômico-financeira da concessão e o controle pelo Poder Concedente, nos termos do art. 23, inciso XIV, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

18.5 As demonstrações financeiras publicadas deverão abranger, no mínimo, o balanço patrimonial, a demonstração do resultado do exercício, a demonstração dos fluxos de caixa e as notas explicativas, devendo permanecer disponíveis para consulta pelo CONCEDENTE durante toda a vigência da concessão.

18.6 A CONCESSIONÁRIA responde, também, nos termos da relação comitente-comissário, pelos prejuízos causados a terceiros pelas entidades que contratar para a execução de atividades vinculadas à concessão.

18.7 Sem prejuízo das demais disposições constantes em Edital, CONTRATO e das garantias asseguradas em lei constituem direitos da CONCESSIONÁRIA:

a) Receber do CONCEDENTE o conjunto arquitetônico do TERMINAL concedidos e suas áreas externas e acessos nas condições em que foi licitado e conforme foi constatado na visita de inspeção;

b) Garantia de ampla defesa na aplicação das penalidades previstas no Regulamento de Transporte, no CONTRATO de Concessão e na legislação, respeitados os prazos, formas e meios especificados;

c) Equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, respeitados os princípios legais e regulamentares que regem a forma de exploração do serviço;

d) Administrar, operar e explorar economicamente o **TERMINAL** concedido enquanto vigente o CONTRATO firmado com o **CONCEDENTE**, em particular os setores de comércio, guarda-volumes, sanitários, estacionamento, guichês, lojas, salas, publicidade abrangendo a veiculação de sons ou imagens, inclusive programação televisiva, e demais áreas ou serviço que se viabilizem comercialmente, observadas as limitações de ordem legal e assegurada a continuidade das atividades e serviços considerados essenciais, ou cuja destinação não é passível de ser alterada;

e) Celebrar com terceiros contratos de locação, cessão de uso de áreas locáveis ou passíveis de exploração comercial, inclusive de espaços publicitários e outros, devendo, para tanto, observar que o termo final previsto para a concessão vincula o prazo de vigência de tais ajustes, estipulação esta que deverá constar dos respectivos instrumentos contratuais, sob pena de nulidade;

f) Cobrar receitas tarifárias especificadas para o **TERMINAL** concedido segundo preços fixados pelo **CONCEDENTE**;

g) Cobrar receitas não tarifárias definidas em Edital;

h) Cobrar dos locatários, arrendatários ou ocupantes a qualquer título dos espaços comerciais do **TERMINAL** concedido a quota de rateio de despesas comuns (QMCL), a título de reembolso de condomínio, que são as despesas recuperadas por esta Concessionária referentes à administração das áreas comuns externas e internas de acesso, manutenção, limpeza, conservação, segurança e iluminação das áreas comuns do terminal, que são rateadas com todos os locatários a título de despesas de condomínio. Essas despesas compreendem basicamente as despesas de água e luz das áreas comuns, a manutenção e vigilância, como também os materiais necessários para limpeza, despesas de reparos gerais relativos à conservação pelo uso normal, conservação e manutenção dos móveis existentes e destinados ao uso comum, bem como, os salários e obrigações sociais do pessoal administrativo (exceto Gerência e Diretoria), materiais de consumo, fardamento, serviços de terceiros e demais custos relacionado às áreas comuns. A base de rateio dessas despesas é a área de cada locatário, em relação a área total construída.

i) Contratar, em seu nome e a seu custo e responsabilidade, a mão de obra necessária, cujas relações serão regidas, exclusivamente, pelas disposições de direito privado aplicável e, quando for o caso, pela legislação trabalhista ou civil, de direito privado, não se estabelecendo qualquer relação entre aqueles contratados pela **CONCESSIONÁRIA** e o **CONCEDENTE**;

j) Promover, nos eventuais contratos e instrumentos de empréstimo ou financiamentos obtidos em operações no mercado financeiro ou de capitais, a cessão, parcial ou total do crédito aqui constituído, inclusive mediante securitização em garantia, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação dos serviços, inclusive os direitos emergentes do CONTRATO, sem a necessidade prévia de anuência do **CONCEDENTE**.

19. DIREITOS E OBRIGAÇÕES DO CONCEDENTE

19.1 Além das outras obrigações decorrentes deste Edital e do CONTRATO e inerentes à concessão, e das previstas na Lei nº 14.133/21, são direitos e obrigações do CONCEDENTE:

a) Entregar as áreas internas e externas do TERMINAL que compõe o objeto desta licitação livre e desimpedidas para à CONCESSIONÁRIA;

b) Aprovar os projetos executivos e acompanhar as obras de modernização e fornecimento de equipamentos e sistemas de tecnologia da informação e de monitoramento no TERMINAL;

c) Exercer a fiscalização das obras e dos serviços através de seus setores técnicos e administrativos próprios, com o objetivo de assegurar o estrito cumprimento do CONTRATO e a melhor prestação de serviços aos usuários, atendidos os preceitos contidos nos artigos 6º e 7º, ambos da Lei Federal nº 8.987/95;

d) Intervir na prestação dos serviços, nos casos e condições previstos na Lei Federal nº 8.987/95;

e) Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

f) Coibir a ação de embarques e desembarques fora do TERMINAL Exercer seu poder de polícia no sentido de impedir, terminante e rigorosamente, a interferência de qualquer atividade que possa prejudicar o equilíbrio econômico-financeiro da equação inicial a ser pactuada, em especial vedando a ação dos transportadores alternativos que, de alguma forma, fraudem, burlam, ou tentem fraudar ou burlar a destinação básica do TERMINAL.

g) Acompanhar e fiscalizar a prestação do serviço e a conservação dos bens reversíveis, visando ao atendimento das normas, especificações e instruções estabelecidas em Edital, CONTRATO e ANEXOS;

h) Autorizar o reajuste e proceder à revisão das Tarifas, nos termos e conforme o disposto em Edital e CONTRATO; e

i) Zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários.

20. PRESTAÇÃO DE CONTAS E FISCALIZAÇÃO DA CONCESSÃO

20.1 Competirá à CONCESSIONÁRIA, nas datas que vierem a ser acordadas com o CONCEDENTE e de acordo com o detalhamento constante da minuta do CONTRATO da concessão que consubstancia o ANEXO III – MINUTA DO CONTRATO DE CONCESSÃO REMUNERADA DE USO DE BEM PÚBLICO deste Edital:

20.1.1 Disponibilizar trimestralmente Relatório de Operação das Plataformas, a contar do término dos investimentos, contendo as alterações e omissões de horários praticadas por empresas bem como as linhas em que foram aplicadas, as solicitações das empresas transportadoras de horários extras, informando a disponibilidade de plataformas para as partidas, dentro outros dados relevantes, de acordo como modelo a ser aprovado pelo CONCEDENTE;

20.1.2 Disponibilizar anualmente o Relatório de Prestação de Serviços que consiste em mapas estatísticos de movimentação de passageiros e ônibus, resumo das atividades operacionais, das atividades administrativas e de fatos relevantes ocorridos nesse período;

20.1.3 Disponibilizar anualmente o Controle de Bens cedidos à CONCESSIONÁRIA no início da concessão contendo a relação dos bens reversíveis com indicação do seu estado de conservação, e eventuais reposições no curso da concessão;

20.2 Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da CONCESSIONÁRIA e dos serviços por esta prestados, emergentes do CONTRATO, serão exercidos pelo CONCEDENTE.

20.3 A CONCESSIONÁRIA se obriga a permitir e facilitar aos elementos integrantes da fiscalização, a inspeção do local dos serviços em qualquer dia e hora, fornecendo todos os esclarecimentos que lhe sejam solicitados.

20.4 A CONCESSIONÁRIA se obriga a manter, permanentemente em seu escritório, um livro de ocorrências diárias, autenticado pelo CONCEDENTE, no qual serão anotadas todas as ocorrências que mereçam registro, quando for o caso.

20.5 A Concessão a ser outorgada pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários do TERMINAL, e deve serem satisfeitas as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego e generalidade.

20.6 A CONCEDENTE, até 15 (quinze) dias corridos após a assinatura do CONTRATO, informará, por escrito, à CONCESSIONÁRIA, o nome do gestor titular e do seu substituto imediato, que realizará o gerenciamento do contrato, através do qual deverão ser realizados todos os contatos e troca de correspondências.

20.7 As comunicações recíprocas somente serão consideradas como efetuadas, se entregues através de correspondência mencionando o número do contrato e o assunto específico do seu conteúdo, devendo ser protocoladas e endereçadas conforme segue:

CONCEDENTE:

Secretaria Municipal de Infraestrutura de Porto Velho
Nome do responsável pela gestão do contrato: _____
Endereço: _____
Ref.: Contrato nº _____

CONCESSIONÁRIA:

Nome da Empresa: _____
Nome do responsável pela gestão do contrato: _____
Endereço: _____
Ref.: Contrato nº _____

20.8 A Concessionária deverá enviar até o dia 30 de março de cada ano, ao CONCEDENTE, relatório, referentes a aferição dos indicadores de desempenho da Concessão.

20.9 A CONCESSIONÁRIA deverá concluir até o dia 30 de abril de cada ano ou até o prazo definido em lei, a CONCESSIONÁRIA deverá a elaboração do balanço anual e demonstração de resultado das operações referentes a exploração do Terminais Rodoviário concedido através deste contrato, que poderá ser disponibilizado à CONCEDENTE, sempre que solicitado.

20.10 Sem prejuízo das competências fiscalizatórias de órgãos estaduais e federais, a fiscalização das obrigações do Contrato será realizada pela Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e de Desenvolvimento do Município de Porto Velho – ARDPV, naquilo que estiver sujeito a suas competências.

20.11 De acordo com os termos do art. 53 da Lei Complementar nº 1.013, de 19 de maio de 2025, a CONCESSIONÁRIA realizará 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.

21. DA OUTORGA

21.1 O valor da OUTORGA devido pela CONCESSIONÁRIA ao CONCEDENTE é composto pela OUTORGA FIXA, conforme o regramento estabelecido neste CONTRATO.

21.1.1 A OUTORGA FIXA mínima no valor de R\$ 655.905,85 (Seiscentos e cinquenta e cinco mil, novecentos e cinco reais e oitenta e cinco centavos.) pago pela CONCESSIONÁRIA, como condição para assinatura do presente CONTRATO

21.2 Além da OUTORGA FIXA, a CONCESSIONÁRIA deverá pagar mensalmente ao CONCEDENTE, a OUTORGA VARIÁVEL calculada em 2,00% (dois por cento) aplicados sobre as RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS, auferida pela CONCESSIONÁRIA.

22. DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

22.1 A CONCESSIONÁRIA será remunerada através das receitas tarifárias e não tarifárias mencionadas neste Edital.

23. REAJUSTAMENTO E REVISÃO DAS TARIFAS

23.1 A fonte de remuneração principal da CONCESSIONÁRIA advirá do recebimento das receitas tarifárias, compreendendo as tarifas de embarque do TERMINAL.

23.2 Para o cálculo da receita gerada pelas tarifas de embarque deverão ser utilizadas as tarifas abaixo:

Tarifa	Valor
Intermunicipal	R\$ 5,10
Interestadual	R\$ 10,20

23.3 As tarifas serão reajustadas anualmente pelo CONCEDENTE, mediante estudos elaborados, para incorporar a variação do O Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), medido pelo IBGE devendo ser calculadas pela seguinte fórmula

Tarifa (t) = Tarifa (t-1) x IRT x (0,50 + 0,50 x ID)

Onde:

Tarifa (t): tarifa a ser efetivamente cobrada no ano t
Tarifa (t-1): tarifa cobrada no ano t-1
IRT: Índice de reajustamento = (IPCA t-1 / IPCA to-1)
IPCA t-1 = é o número índice acumulado do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao mês anterior à vigência da TARIFA reajustada t;
IPCA to-1 = é o número índice acumulado do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao mês anterior a data-base da elaboração dos estudos da concessão, ou seja, maio/2025, para a TARIFA básica (t-1).
ID: Índice de Desempenho

23.4 O reajuste das tarifas considerará, como data base, a data base dos estudos de viabilidade econômica (junho/2025).

23.5 O primeiro reajuste da tarifa irá considerar o período transcorrido desde a elaboração dos estudos da Concessão (junho/2025) até a assinatura do contrato.

23.6 Após o reajuste serão considerados valores das Tarifas com duas casas decimais, sendo efetuado o arredondamento na última casa decimal. Dessa maneira, após se efetuar o reajuste, se a segunda casa decimal se situar ente 0 a 4, o arredondamento será para 0, se for 5 ficará em 5 e se situar ente 6 a 9 a primeira casa decimal será acrescida de 1 e a segunda casa decimal será 0.

23.7 Fica assegurado à CONCESSIONÁRIA o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, a ser pactuado nos termos da Lei nº 14.133/21, em caso de redução dos valores previstos de receitas, decorrentes de atos de administração, em caso de redução do número de embarques e desembarques de passageiros decorrente da fixação de novos pontos fora do terminal, extinção de linhas operadas com veículos tipo rodoviário iniciadas no terminal por motivo de integração com outros serviços e/ou obras, em virtude da construção de novo terminal no curso do CONTRATO e/ou qualquer outro fato, inclusive no tocante ao reajuste, que cause desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão.

24. DOS TRABALHOS

24.1 A CONCESSIONÁRIA é obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir às suas expensas, no todo ou em parte, os vícios, defeitos ou incorreções resultantes do fornecimento de equipamentos e de sistemas de tecnologia da informação e de monitoramento no terminal relacionados no Volume 2 – Caderno de Estudos de Arquitetura e Engenharia, dessa Concessão.

24.2 A CONCESSIONÁRIA, sempre que solicitada pela fiscalização, deverá comunicar ao CONCEDENTE sobre o andamento dos serviços, bem como prestar todas as informações referentes aos serviços já executados, ou em execução.

24.3 A CONCESSIONÁRIA deverá manter seu quadro de pessoal adequado à operação desse terminal com o objetivo de garantir o padrão de qualidade dos trabalhos, a CONCESSIONÁRIA se obriga a apresentar, sempre que solicitado, ao CONCEDENTE a relação do pessoal a ser alocado na execução dos trabalhos, reservando-se ela o direito de rejeitar aqueles que, com base nas suas qualificações, não atenderem às necessidades dos trabalhos.

24.4 A CONCESSIONÁRIA poderá substituir profissionais com a mesma qualificação ou com maior experiência do que o(s) apresentado(s), desde que aprovados pelo CONCEDENTE a qualquer momento. Nos casos de força maior, a eventual substituição será concedida, mas deverá haver a comunicação e anuência do CONCEDENTE.

24.5 A CONCESSIONÁRIA deverá ressarcir o CONCEDENTE de todos os eventuais prejuízos que der causa direta.

25. DAS PENALIDADES CONTRATUAIS

25.1 A CONCESSIONÁRIA, em caso de prática de ilícitos elencados na Lei nº 14.133/21, garantida a prévia defesa e o contraditório, sujeitar-se-ão integralmente às expressas cominações nela previstas, sem prejuízo, quando cabível, da aplicação das penalidades previstas nos termos desse Edital, que passam a fazer parte desta avença como se transcritas nele estivessem, sem prejuízo da apuração e cobrança de responsabilidade civil e criminal, e aplicação de legislação pertinente.

25.2 Para a aplicação das penalidades previstas serão levados em conta a natureza e a gravidade da falta, os prejuízos dela advindos para a Administração Pública e a reincidência na prática do ato.

26. EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

26.1 Extingue-se a concessão por:

- a) Advento do termo contratual;
- b) Encampação;
- c) Caducidade;
- d) Rescisão;
- e) Anulação;
- f) Falência ou extinção da empresa CONCESSIONÁRIA.

26.2 Extinta a concessão, retornam ao CONCEDENTE todos os bens reversíveis, e os que venham apurados quando da contratação, e a ser agregados, nestas condições, ao longo da vigência da concessão, direitos e privilégios transferidos à CONCESSIONÁRIA, havendo imediata assunção do objeto da concessão pelo CONCEDENTE.

26.3 Nos casos de extinção da concessão pelo advento do termo contratual ou de encampação, o CONCEDENTE antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que eventualmente possam ser devidas à CONCESSIONÁRIA.

26.4 A reversão no advento do termo contratual far-se-á com indenização prévia das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis eventualmente ainda não amortizados ou depreciados e que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do objeto da concessão.

26.5 Para os fins do item anterior, 12 (doze) meses antes do termo final previsto para a vigência da concessão será instaurado processo administrativo, no qual estará assegurado à CONCESSIONÁRIA o amplo direito de defesa e o contraditório, promovendo-se os levantamentos e avaliações levando-se em consideração o último Relatório de Avaliação de Investimentos e Controle de Bens Reversíveis e demais relatórios, demonstrações e documentos apresentados pela CONCESSIONÁRIA.

26.6 Considera-se encampação a retomada do objeto da concessão pelo CONCEDENTE durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e prévio pagamento da indenização.

26.7 A inexecução total ou parcial do CONTRATO acarretará, a critério do CONCEDENTE a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste Edital, as normas contratuais e o direito ao contraditório e à ampla defesa.

26.8 A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo CONCEDENTE quando:

- a) O objeto da concessão estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da boa qualidade e atualidade dos serviços do terminal;
- b) A CONCESSIONÁRIA descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;
- c) A CONCESSIONÁRIA paralisar, injustificadamente, o objeto da concessão em qualquer de suas fases;
- d) A CONCESSIONÁRIA perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter em adequadas condições do TERMINAL e suas operações;

e) A CONCESSIONÁRIA não cumprir as penalidades impostas por infrações nos prazos devidos ou não atender as intimações do CONCEDENTE para regularizar o cumprimento do contrato de concessão; e

f) A CONCESSIONÁRIA não atender a intimação do CONCEDENTE no sentido de regularizar do serviço.

26.9 A declaração de caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação de inadimplência da CONCESSIONÁRIA em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

26.10 Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à respectiva CONCESSIONÁRIA, detalhadamente, os descumprimentos contratuais, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento nos termos contratuais.

26.11 Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por ato do CONCEDENTE independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo, se couber.

26.12 A declaração de caducidade não acarretará qualquer espécie de responsabilidade para o CONCEDENTE em relação a encargos, ônus, obrigações, ou compromissos com terceiros ou com empregados da CONCESSIONÁRIA.

27. INTERVENÇÃO

27.1 Sem prejuízo das demais estipulações constantes neste Edital e seus ANEXOS, o CONCEDENTE poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar o seu cumprimento em todos os seus termos, especialmente a operação do terminal em condições adequadas, com atualidades, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

27.2 A intervenção far-se-á por ato do CONCEDENTE que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

27.3 Declarada a intervenção, o CONCEDENTE deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar as responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

27.4 Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à CONCESSIONÁRIA, precedida de prestação de contas pelo Interventor, que responderá pelos atos praticados durante sua gestão.

28. DA PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS (LGPD)

28.1 A participação no presente procedimento licitatório implica o compromisso à CONCESSIONÁRIA de observância integral à Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), quanto a todos os dados pessoais a que tenham acesso em razão do certame e da futura relação de concessão.

28.2 Os dados pessoais tratados no âmbito desta licitação somente poderão ser utilizados para as finalidades que justificaram o seu acesso, observados os princípios previstos no art. 6º da LGPD.

28.3 É vedado o compartilhamento de dados pessoais com terceiros fora das hipóteses legalmente autorizadas.

28.4 A CONCESSIONÁRIA, deverá adotar medidas técnicas e administrativas aptas a proteger os dados pessoais de acessos não autorizados e de situações acidentais ou ilícitas de destruição, perda, alteração, comunicação ou difusão.

28.5 As obrigações relativas à proteção de dados pessoais constarão expressamente da Minuta do Contrato de Concessão, vinculando a CONCESSIONÁRIA e sujeitando-a às sanções administrativas, civis e contratuais cabíveis em caso de descumprimento.

29. DA PUBLICIDADE E DA TRANSPARÊNCIA

29.1 O presente procedimento licitatório, bem como os atos dele decorrentes, observarão o princípio da publicidade, sendo obrigatória a divulgação das informações essenciais no Portal Nacional de Compras Públicas – PNCP, nos termos do art. 174 da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

29.2 Sem prejuízo da divulgação no PNCP, os atos relativos à presente licitação, inclusive o Edital, seus Anexos, avisos, esclarecimentos, resultados, adjudicação e homologação, serão igualmente disponibilizados no Sítio Eletrônico Oficial da Prefeitura do Município de Porto Velho, para amplo conhecimento dos interessados.

29.3 A publicação de que trata este item constitui condição de eficácia dos atos praticados no âmbito deste certame, nos termos da legislação vigente.

30. DISPOSIÇÕES GERAIS

30.1 Na contagem dos prazos a que aludem este Edital excluir-se-á o dia de início e incluir-se-á o do vencimento, e considerar-se-ão os dias consecutivos, exceto quando for explicitamente disposto em contrário.

30.2 Só se iniciam e vencem os prazos em dias de expediente na Secretaria Municipal de Contratos, Convênios e Licitações - SMCL

30.3 São considerados bens reversíveis, integrando o domínio público ao final da concessão, todos os bens utilizados no desempenho do serviço público objeto da concessão, inclusive os bens móveis.

30.4 Fazem parte integrante do presente Edital, como se nele estivessem transcritos, todas as normas indicadas, os ANEXOS referidos, e toda a legislação aplicável.

30.5 O Edital e seus anexos, bem como a proposta da Licitante, serão partes integrantes do CONTRATO a ser lavrado, independente da transcrição.

30.6 A subcontratação, mesmo quando autorizada pelo CONCEDENTE, não eximirá a CONCESSIONÁRIA das obrigações contratuais, permanecendo a mesma como única responsável.

31. ANEXOS

Anexo I – Termo de Referência e anexos (VOLUME 1 - Estudo de Mercado; VOLUME 2 - Estudo de Arquitetura e Engenharia; VOLUME 3 - Avaliação Econômico-financeira; VOLUME 4 - Análise Jurídica e da fundamentação legal);

Anexo II – Plano de Exploração do Terminal;

Anexo III – Minuta do Contrato;

Anexo IV – Diretrizes para elaboração do Plano de Negócios;

Anexo V – Sistema de mensuração de desempenho;

Anexo VI – Penalidades contratuais;

Anexo VII – Termo de entrega e recebimento do Terminal;

Anexo VIII – Relação de bens reversíveis;
Anexo IX – Modelos de proposta de preços e declarações;
Anexo X - Atestado de Visita Técnica;
Anexo XI - Declaração de Dispensa de Visita Técnica;
Anexo XII - Informação sobre disponibilização das planilhas.

GENEAN PRESTES DOS SANTOS

Presidente da Comissão Especial de Contratação



019.000654/2025-09 0838735v14



Documento assinado eletronicamente por **Genean Prestes Dos Santos, Agente de Contratação**, em 24/08/2026, às 08:39, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://www.portovelho.ro.gov.br/sei> informando o código verificador **1412704** e o código CRC **514EB80D**.



SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA
Rua Mário Andreazza, 8072 - Bairro Juscelino Kubitschek - CEP 76829374 - Porto
Velho - RO

Termo de Referência

ANEXO I

1. INTRODUÇÃO

O presente anexo tem como objetivo apresentar as características gerais do Terminal Rodoviário do Município de Porto Velho, Estado de Rondônia, compreendendo a sua localização geográfica, as metragens estruturais estimadas, como áreas totais e de construção, e demais dados relevantes.

As informações constantes neste Anexos são estimativas, pelo que não eximem as LICITANTES de realizarem consultas formais ao Poder Concedente no caso de eventuais divergências entre os dados deste documento e outras fontes de informação.

2. JUSTIFICATIVA DA CONCESSÃO

A concessão do Terminal, juntamente com a execução de obras e o fornecimento de equipamentos e sistemas de tecnologia da informação e monitoramento, de acordo com as especificações indicadas neste edital, visa atingir os seguintes objetivos:

Investimentos em infraestrutura: incluindo, mas não se limitando a, aprimoramentos nas plataformas, expansão e configuração de salas de embarque, expansão das áreas comerciais e fortalecimento do patrimônio, entre outras iniciativas.

Elevação dos padrões de conforto e segurança: busca-se proporcionar um ambiente mais seguro e confortável para os usuários do terminal, com medidas que fortaleçam a segurança e o bem-estar dos passageiros.

Aprimoramento do controle e monitoramento do fluxo de pessoas: o objetivo é otimizar a gestão do fluxo de pessoas dentro do terminal, garantindo uma movimentação mais eficiente e organizada.

Melhoria da qualidade dos serviços prestados à população: o foco é aprimorar a qualidade dos serviços oferecidos à população que utiliza o terminal, com atenção especial à eficiência, comodidade e satisfação do usuário.

Adoção de práticas ambientais e otimização de recursos: além de melhorias operacionais, busca-se incorporar boas práticas ambientais, otimizar a utilização de recursos naturais e financeiros, reduzir o desperdício e promover maior eficiência e economia na administração do terminal.

Esses objetivos visam não apenas atender às necessidades dos passageiros e da comunidade local, mas também aprimorar a eficiência operacional, a sustentabilidade e a qualidade dos serviços oferecidos no terminal.

3. DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO

Porto Velho, a capital do estado de Rondônia, é uma cidade que se destaca pela sua importância econômica e cultural na região norte do Brasil. Com uma população estimada em torno de 460.434 mil habitantes, de acordo com dados recentes do censo IBGE 2022, a cidade tem experimentado um crescimento demográfico significativo nas últimas décadas.

No que diz respeito ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH),

Porto Velho apresenta indicadores que refletem seu comprometimento com o desenvolvimento social e econômico. O IDH é uma medida que avalia aspectos como educação, saúde e renda, e a cidade tem buscado melhorar esses índices, visando proporcionar uma melhor qualidade de vida para seus cidadãos.

A economia de Porto Velho é impulsionada por diversos setores, sendo a agropecuária, a indústria e o comércio os principais motores. A cidade está estrategicamente localizada às margens do Rio Madeira, o que favorece o transporte fluvial e contribui para o comércio e logística. Além disso, a região tem experimentado um crescimento no setor industrial, com destaque para a produção de energia, principalmente proveniente da usina hidrelétrica de Santo Antônio.

Culturalmente, Porto Velho preserva elementos da cultura amazônica e indígena, refletindo a diversidade étnica presente na região. A cidade conta com espaços culturais, como museus e teatros, que contribuem para a promoção e preservação da identidade local.

Em resumo, Porto Velho é uma cidade em constante evolução, com uma população diversificada e uma economia dinâmica. Seu comprometimento com o desenvolvimento sustentável e a preservação de sua rica cultura a tornam uma localidade única na Amazônia brasileira.

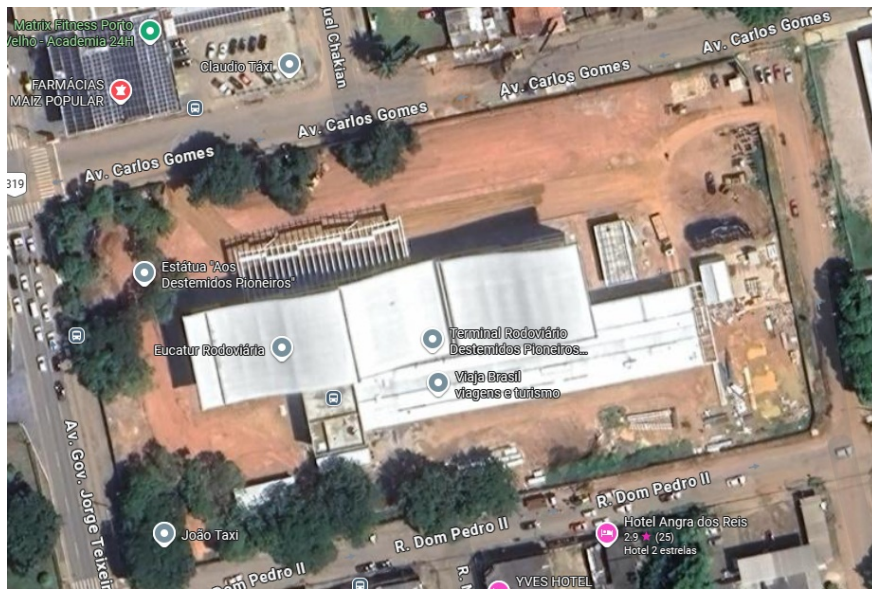
4. TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

O Terminal Rodoviário de Porto Velho, em Rondônia, oferece aos seus usuários uma série de viagens. Os principais destinos são para Manaus, Humaitá, Vilhena, Cacoal, Brasília, Cerejeiras, Porto Seguro, Várzea Grande, Campo Grande, Araraquara, São Paulo, Cuiabá, Porto Alegre, Pimenta Bueno, Itapuã do Oeste, Itamaraty, Cascavel, Colatina, Curitiba, Chapecó, Rio Branco, Goiânia, Ariquemes, Salvador, Vitória, Florianópolis, Cáceres, Vale do Anari, Seringueiras, Campo Verde, entre outras. São 10 viações que atuam nessa rodoviária. São elas: Andorinha, Catarinense, Eucatur, Expresso do Sul, Rotas do Triângulo, Serra Azul, Solimões, Ultra Transportes, Unida Mansur e Útil.

A estrutura do Terminal Rodoviário de Porto Velho é extensa, com 8.457 metros quadrados de área construída. A rodoviária apresenta 13 plataformas de embarque e estacionamento acessíveis para usuários e funcionários. O espaço também apresenta ligação intermodal, que auxilia os passageiros que usufruem do sistema de transporte municipal. A acessibilidade é presente em todo o terminal, desde guichês, bilheterias, rampas até balcão de informações. A Praça dos Viajantes é ampla e um espaço de espera agradável, com bancos para os passageiros. Um painel ilustrando o melhor do Estado decora o ambiente. Há lojas e praça de alimentação no pavimento superior, ideal para quem fica em trânsito.

Porto Velho apresenta uma série de atrações, devido a sua biodiversidade amazônica. O principal atrativo da cidade é o passeio de barco pelo rio Madeira. O tour dura 45 minutos e leva à corredeira de Santo Antônio, um dos cartões-postais da capital. Prefira os passeios do final de tarde para curtir o pôr do sol e, quem sabe, ganhar a companhia dos botos, inclusive os cor-de-rosa. O clima de cidade do interior é mantido também no Mercado Central, tradicional ponto de encontro dos moradores para tomar café da manhã. Entre as opções cheias de sustança estão mingaus, tapiocas, bolos, queijos e frutas típicas. Não deixe de visitar, em meio aos seringais, o Parque José Adelino da Silva. Conheça também as trilhas do Parque Natural de Porto Velho, uma área de 200 hectares que oferece ainda zoológico, viveiros, museu, nascentes e cachoeiras, que fica a 2,9 km, via carro, do Terminal Rodoviário de Porto Velho.

Imagem de cima da área do Terminal Rodoviário de Porto Velho



Conforme o regimento interno do Terminal Rodoviário de Porto Velho, constituem-se fontes de receitas do Terminal as seguintes receitas:

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

Imagem do Terminal Rodoviário de Porto Velho



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Todas as informações e explicações com mais detalhes relativos aos estudos e à elaboração do modelo de concessão podem ser encontrados nos cadernos a seguir:

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

MOTA DE ANDRADE

Executivo de Política Intersetorial

Jurídico do Conselho Gestor do Programa de PPP

Elaboração Conselho Gestor de Programa PPP:

MAXWEL

Secretário

Gestor

Responsável pela revisão:

**KATIA CILENE MENDONÇA
LIMA**

Presidente da Equipe de
Planejamento

**LIANDRO DE ALMEIDA
LOYOLA**

Vice-Diretor da Equipe de
Planejamento - DEPROJ/SEINFRA

**NEIVA GRACIELA FIOSERE
SOTTOMAYOR**

Diretora do Departamento
Administrativo – DEA/SEINFRA

ALINE SOARES SILVA

Divisão de

Termo de Referência e Projeto Básico - DEA/SEINFRA

**ROMARIO BARRETO DA
SILVA**

Membro do Planejamento

**THIAGO FELIPE
CANTANHEDE PACHECO**

Secretário Municipal de
Infraestrutura - SEINFRA



Documento assinado eletronicamente por **Maxwel Mota De Andrade, Secretário(a)**, em 10/12/2025, às 17:18, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Thiago Felipe Cantanhede Pacheco, Secretário (a)**, em 10/12/2025, às 19:38, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Neiva Graciela Fiorese Sottomayor, Diretor (a)**, em 11/12/2025, às 11:38, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Romario Barreto Da Silva, Assessor(a)**, em 11/12/2025, às 11:46, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.

Documento assinado eletronicamente por **Aline Soares Silva, Assessor(a)**, em 11/12/2025, às 11:47,



conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Kátia Cilene Mendonça Lima, Assessor(a)**, em 11/12/2025, às 11:57, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Liandro De Almeida Loyola, Diretor (a)**, em 11/12/2025, às 14:51, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://www.portovelho.ro.gov.br/sei> informando o código verificador **0174315** e o código CRC **369E63C6**.



019.000654/2025-09

0174315v43

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO-RO

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

MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE PRIVADO - MIP

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

TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO-RO



VOLUME 1

ESTUDO DE MERCADO

JULHO | 2025



ORGANIZAÇÃO SINART
SOCIEDADE NACIONAL DE
APOIO RODOVIÁRIO E TURISMO

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

APRESENTAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Segue abaixo os Terminais Rodoviários atualmente administrados pela SINART.

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

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

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

Coordenação Geral

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

Estudo de Modelagem Operacional, Econômico – Financeira

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

Estudos de Arquitetura e Engenharia

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

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

Modelagem Jurídica

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

Terminal Rodoviário de Porto Velho

SUMÁRIO

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

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

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

LISTA DE FIGURAS

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

LISTA DE TABELAS

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

LISTA DE GRÁFICOS

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

INTRODUÇÃO GERAL

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

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

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

1. Avaliação da Demanda de Passageiros

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

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

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

2. Avaliação de Receitas

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

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

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

3. Análise de Benchmarking

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

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

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

4. Pesquisa de Opinião com Usuários e Lojistas

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

Os resultados fornecem subsídios diretos para:

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

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

PARTE 1 —

AVALIAÇÃO DA DEMANDA DE PASSAGEIROS

PARTE 1 – AVALIAÇÃO DA DEMANDA DE PASSAGEIROS

1. INTRODUÇÃO

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

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

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

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

A Concessionária ficará responsável pela administração da Nova Rodoviária.

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

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

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

2. LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES E FONTE DE DADOS

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

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

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

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

3. TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

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

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

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

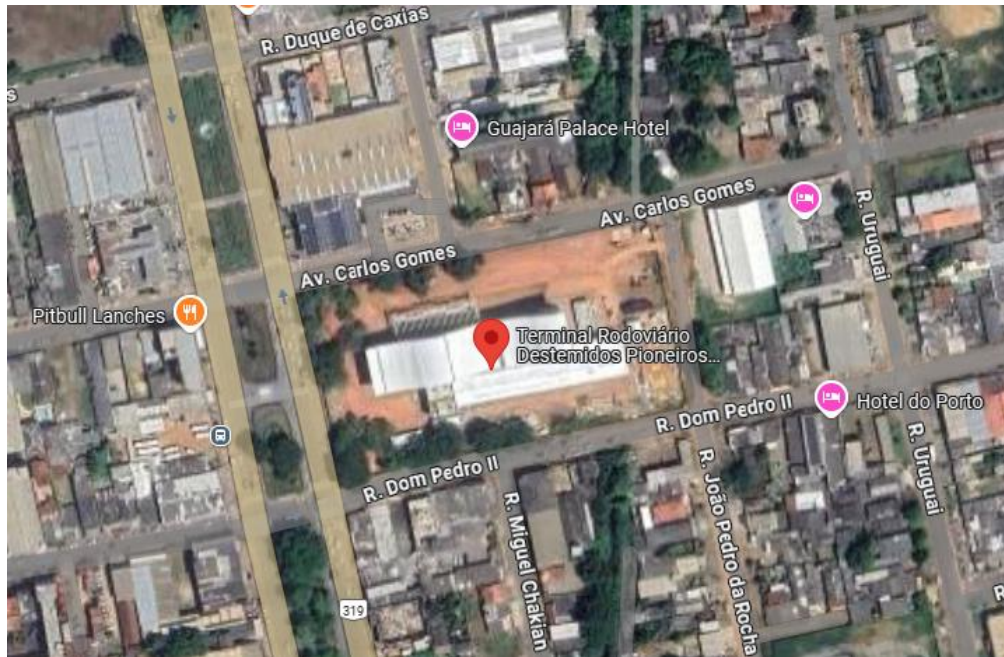
As empresas que atualmente realizam transporte de passageiros saindo do Terminal são as seguintes:

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

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



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



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

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

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

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



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

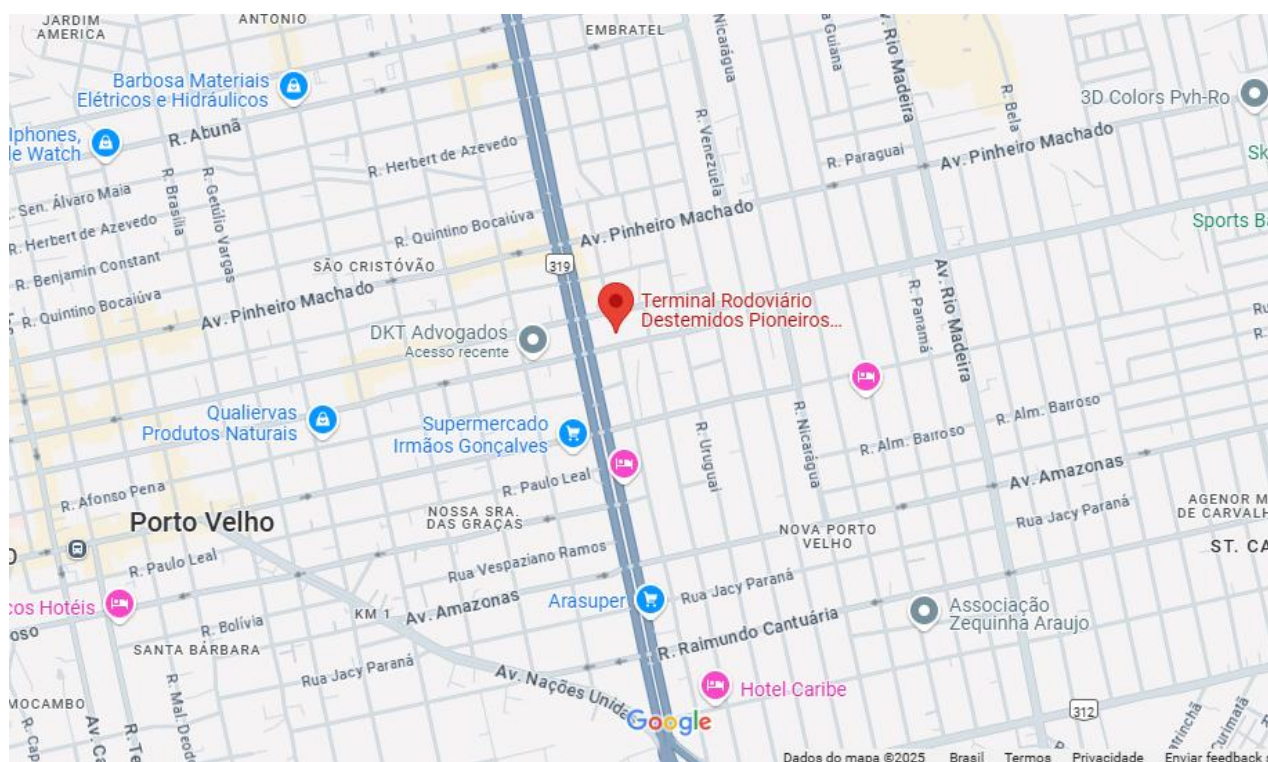


Figura 5: Foto da rua onde se localiza o Terminal Rodoviário de Porto Velho (Av. Gov. Jorge Teixeira)



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



4. O MUNICÍPIO DE PORTO VELHO

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

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

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

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

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

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

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

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

5. INSERÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO NA MALHA DE TRANSPORTES LOCAL

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

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

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

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

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

5.1 Segmentação do Setor

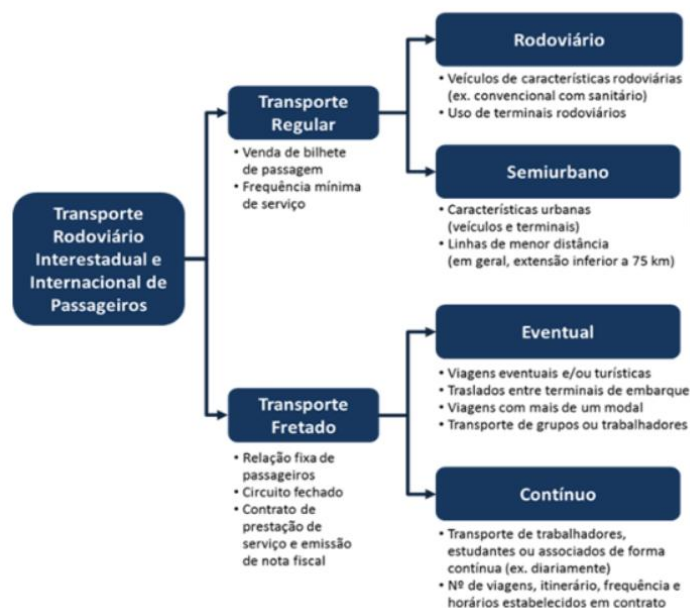
De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o setor de transporte rodoviário de passageiros é dividido em serviço regular, que possui linhas com itinerários fixos, e serviço de fretamento (Figura 3). No serviço regular, há ainda a subdivisão entre itinerários rodoviários e semiurbanos.

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

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

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

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



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

5.2 Competição entre modais

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

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

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

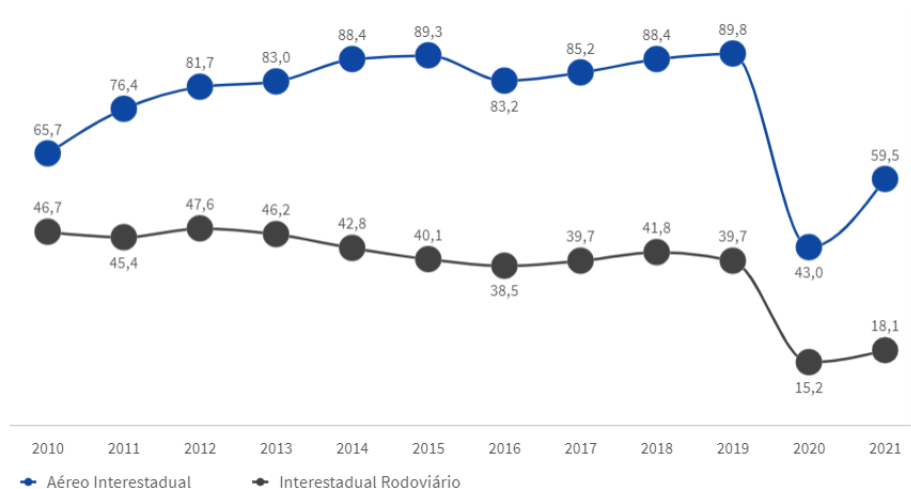
Considerando as características locais e o tipo de viagens que estamos analisando, podemos excluir dos comparativos os modos ferroviários e aquaviário, visto que esses não são oferecidos para a cidade de Porto Velho ou para sua região metropolitana ou apresentam volumes de oferta insignificantes (como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

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

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

- Aéreo

Comparativo passageiros interestaduais transportados rodoviário e aeroviário
milhões



Fonte: ANTT e ANAC

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

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

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

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

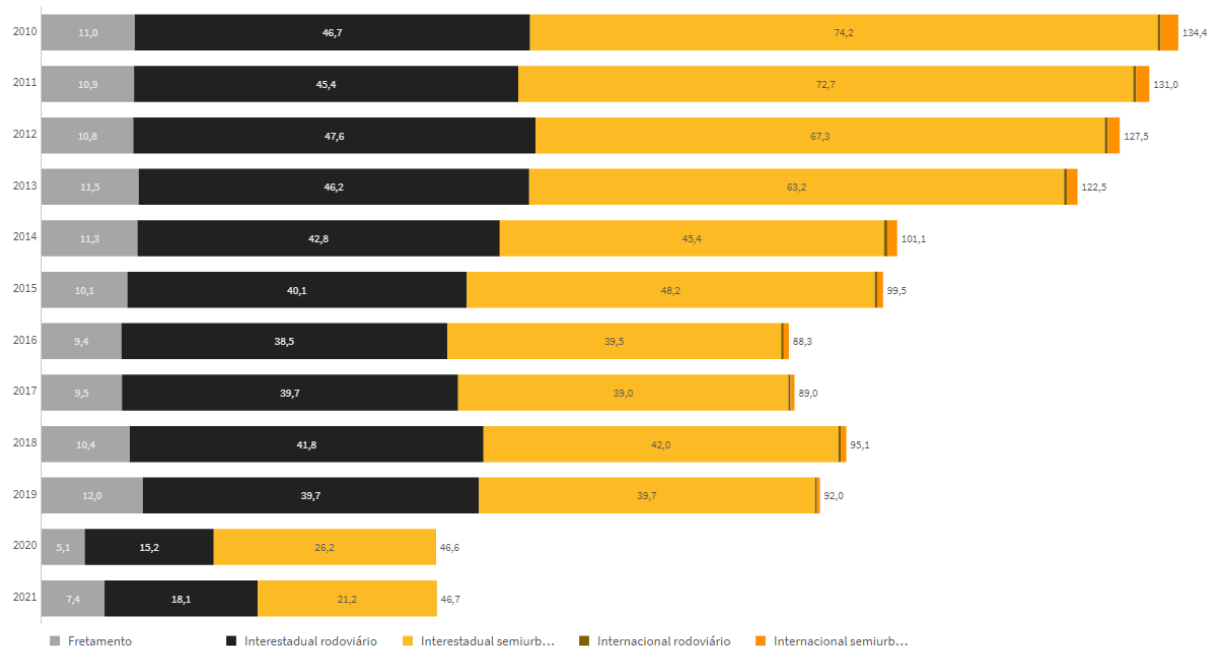
- Maior for a distância e a renda; e
- Menor for o diferencial de preços.

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

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

Figura 8 - Transporte Rodoviário de Passageiros

Transporte rodoviário de passageiros
milhões



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

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

5.3 Competição entre Opções de Transporte Rodoviário

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

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

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

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

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

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

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

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

5.4 Competição com Transporte Aéreo

- **Panorama geral**

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

- **Segmentação de mercado**

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

- **Choques externos que remodelam a rivalidade**

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

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

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

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

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

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

Essa inflexão decorre, sobretudo, de dois fatores interligados:

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

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

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

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

5.5 Outras Considerações sobre Competição

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

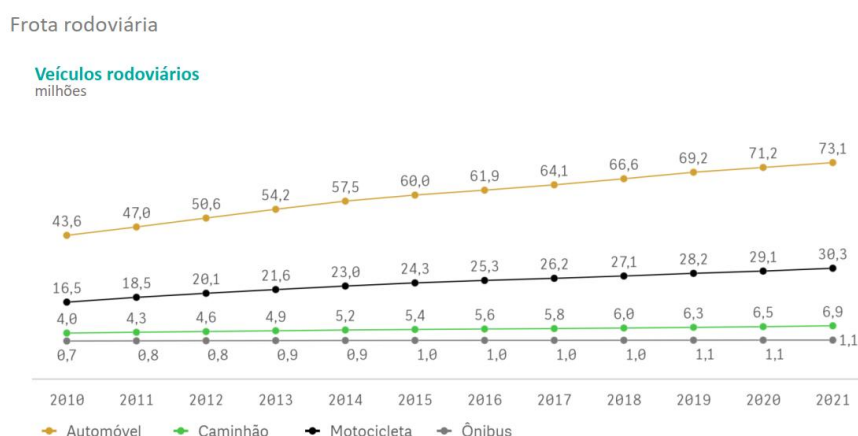
Ainda no âmbito rodoviário, a competição que já é acirrada com automóveis pode ser aumentada com as facilidades oferecidas por sistemas de comunicação e pagamento propiciada por smartphones e aplicativos de serviços de transportes. Serviços como BlaBlaCar tendem a retirar parte da demanda dos terminais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

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

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

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

Figura 9: Frota Rodoviária



6. ANÁLISES DO HISTÓRICO DE DEMANDA

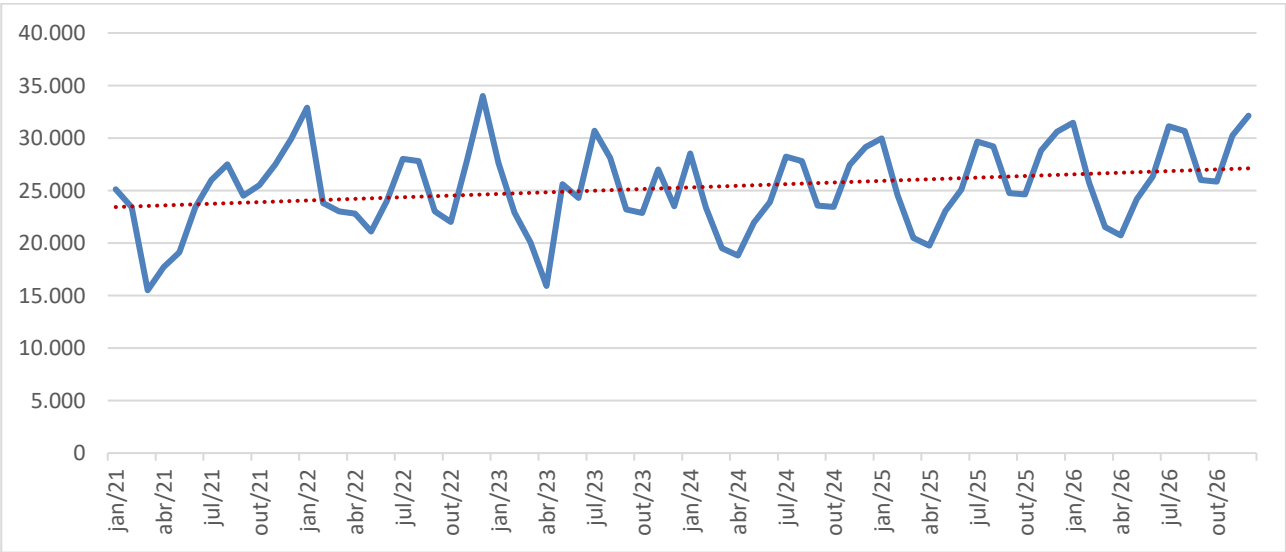
6.1 Passageiros Embarcados

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

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

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

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



Abaixo segue tabela de embarques anual realizados

Tabela 2: Embarques 2021 e 2024

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

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

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

Tabela 3: Embarques 2021 e 2026

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

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

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

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

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

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

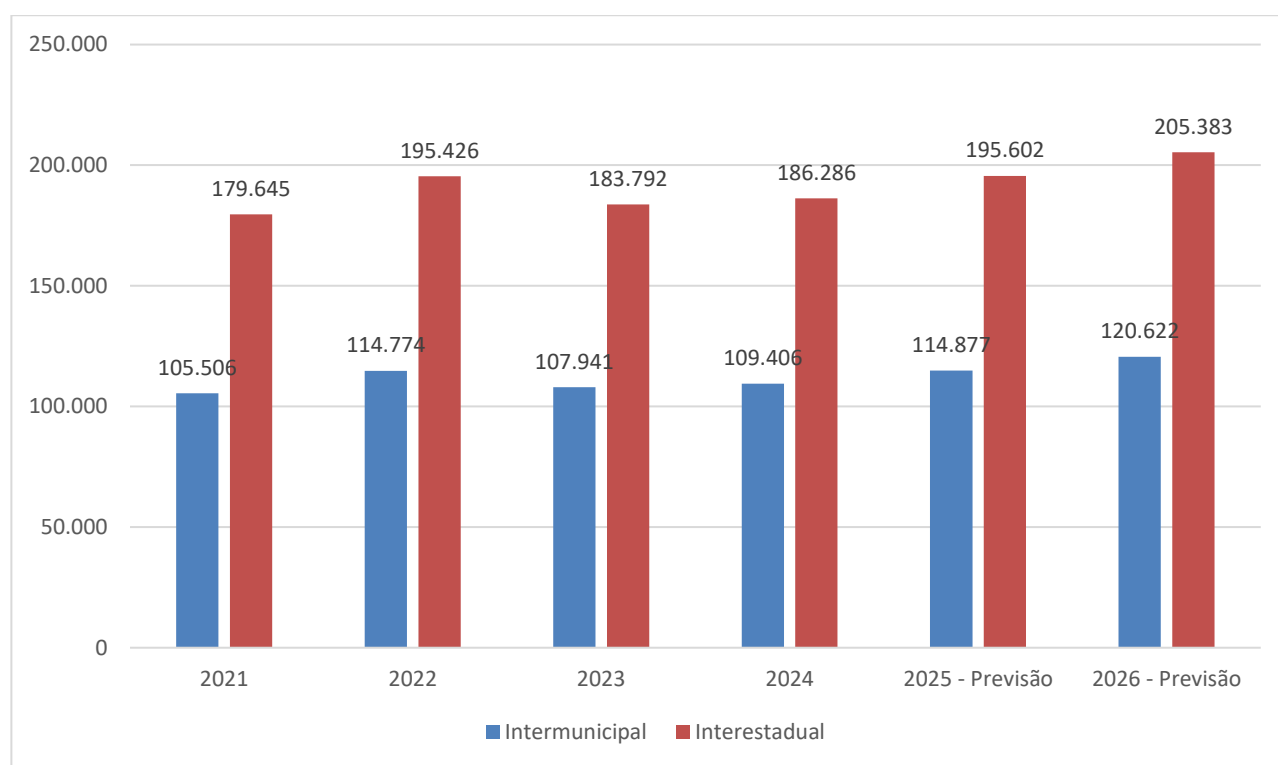
Em suma, a análise especializada da demanda não apenas preenche a lacuna nos dados fornecidos, mas também oferece uma compreensão mais refinada da dinâmica do sistema, capacitando as autoridades a implementar medidas mais precisas e eficazes para atender às necessidades específicas dos usuários.

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

Tabela 4: Embarques 2021 e 2026 – Intermunicipal e Interestadual

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

Gráfico 3 - Embarques Intermunicipais e Interestaduais



6.2 Sazonalidade

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

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

Planejamento Operacional:

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

Melhoria da Eficiência:

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

Gestão de Recursos Financeiros:

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

Experiência do Passageiro:

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

Planejamento de Marketing e Promoções:

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

Previsão de Investimentos:

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

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

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

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

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

Conforme observado acima, existe um padrão de sazonalidade.

- **Meses de pico recorrentes**

- **Alta dupla de férias:** janeiro e julho concentram, em conjunto, cerca de 18-20 % dos embarques anuais em todos os anos analisados.
- **Fim de ano robusto:** dezembro aparece sistematicamente entre os três maiores meses, superando 9 % em todas as séries (chegou a 10,9 % em 2022).

- **Faixa intermediária estável**

- Fevereiro, junho, agosto e novembro mantêm participação de 7,5-9,6 % sem grandes oscilações, sugerindo demanda madura — possivelmente motivada por rotinas corporativas e visitas familiares fora das férias escolares.

- **Meses estruturalmente fracos**

- Março e abril somam apenas 12-14 % do total a cada ano, configurando o “vale” de demanda. A queda é mais acentuada em abril de 2023 (5,45 %).

- **Variações pontuais**

- **Maio de 2023** salta para 8,78 % (versus ~6,7 % nos demais anos), indicando evento ou promoção específica.
- A distribuição de 2024 mostra leve **maior equilíbrio**: nenhum mês excede 10 %, e o desvio-padrão entre meses cai frente a 2021-22.

- **Implicações operacionais**

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

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

7. Partidas e Chegadas de ônibus do Terminal

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

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

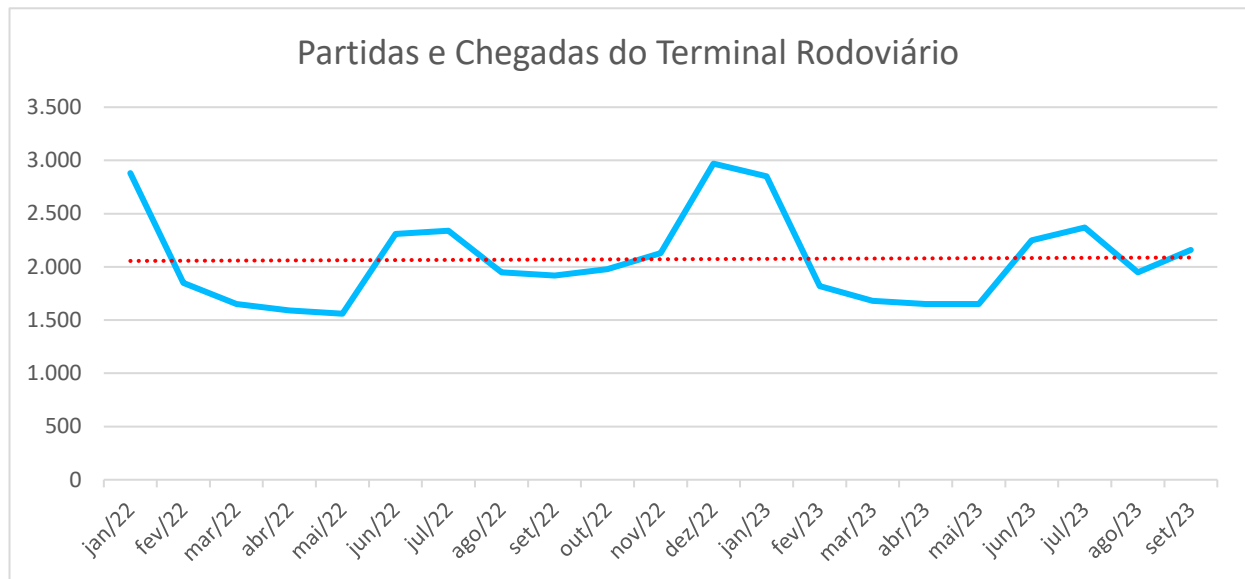
Além disso, a coordenação eficiente das partidas e chegadas contribui para a pontualidade dos serviços, a satisfação dos passageiros e a eficácia geral do transporte rodoviário. Esses aspectos são essenciais para garantir uma experiência positiva para os usuários do terminal e para manter a eficiência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

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

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

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

Gráfico 4: Partidas e Chegadas do Terminal Rodoviário



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

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

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

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

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

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

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

8. PROJEÇÃO DE DEMANDA

8.1 Variáveis que afetam a projeção por segmento

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

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

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

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

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

- a. Tamanho da população nos municípios.

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

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

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

8.2 Cenário e Projeções de demanda

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

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

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

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

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

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

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

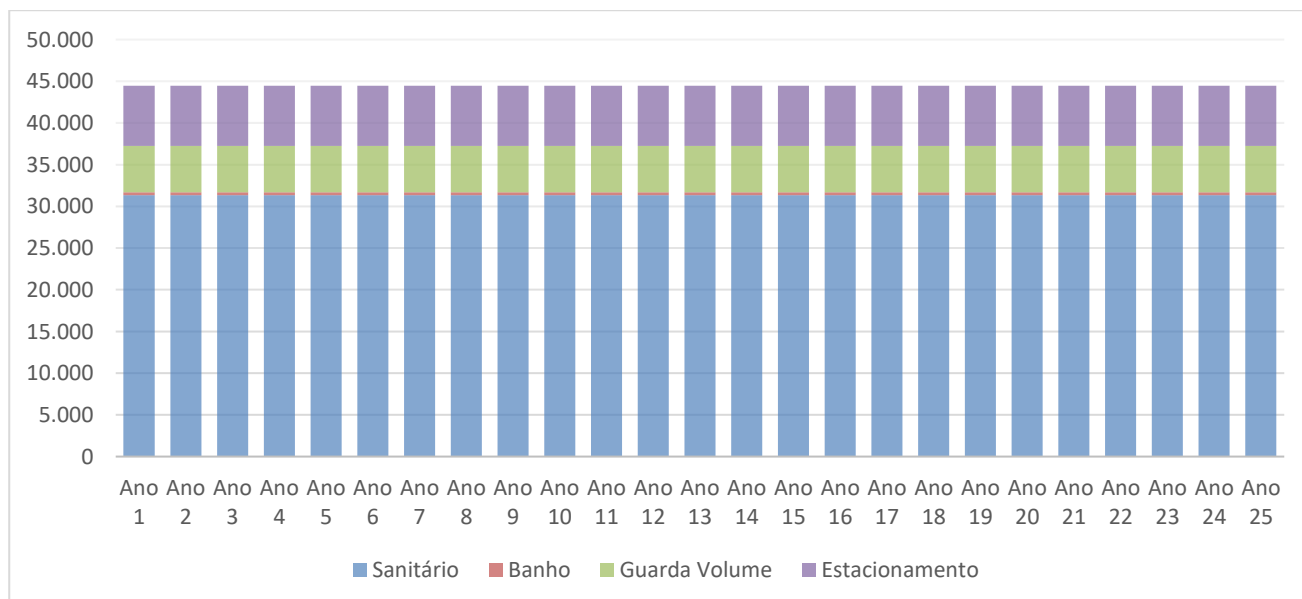
Tabela 8- Passageiros Embarcados

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

Tabela 9- Demanda de Serviços

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

Gráfico 5 Demanda de utilização dos serviços



8.3 Conclusões sobre as projeções de demanda

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

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

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

PARTE 2 — AVALIAÇÃO DAS RECEITAS PROJETADAS

PARTE 2: AVALIAÇÃO DAS RECEITAS PROJETADAS

1. INTRODUÇÃO

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

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

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

2. TIPO DE RECEITAS PREVISTAS

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

Tabela 10: Tipos de receitas previstas

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

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

2.1 RECEITAS TARIFÁRIAS

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

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

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

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

Essa segmentação busca:

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

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

Tabela 11: Tarifas previstas

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

2.1.1 Receitas tarifárias

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

Tabela 12: Receitas Tarifárias

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

2.2 RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS

2.2.1 Receitas de Banho e Sanitários

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Receitas com Guarda Volumes

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

2.2.3 Receitas com Estacionamento

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

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

Tabela 13- Receitas de Serviços

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

2.2.4 Receitas com Locação de Espaços Comerciais

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

Tabela 14: Relação de Locatários do Terminal

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

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

Segue abaixo quadro resumo por tipo de espaço comercial atual.

Tabela 15 - Quadro Resumo dos Espaços Comerciais

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

Tabela 16 - Quadro Resumo de ABL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.5 Receitas com Publicidade

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

Abaixo segue tabela contendo as receitas totais.

Tabela 18 – Receitas totais da Concessão

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

2.3 CONCLUSÃO DA PROJEÇÃO DE DEMANDA

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

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

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

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

PARTE 3 — ANÁLISE DE BENCHMARKING

PARTE 3: ANÁLISE DE BENCHMARKING

1. INTRODUÇÃO

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

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

2. TERMINAIS RODOVIÁRIOS OPERADOS NO PAÍS E SEUS PRINCIPAIS INDICADORES

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

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

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

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

2.1 Terminal Rodoviário do Tietê - SP

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

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

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

2.2 Terminal Rodoviário da Barra Funda – SP

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

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

2.3 Terminal Rodoviário de Jabaquara - SP

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

2.4 Terminal Rodoviário Novo Rio - RJ

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

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

2.5 Terminal Rodoviário de Belo Horizonte - MG

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

2.6 Terminal Rodoviário de Uberlândia - MG

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

2.7 Terminal Rodoviário de Campo Grande — MS

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

2.8 Terminal Rodoviário de Brasília - DF

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

2.9 Terminal Rodoviário de Curitiba - PR

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

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

2.10 Terminal Rodoviário de Porto Alegre - RS

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

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

2.11 Terminal Rodoviário de Blumenau - SC

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

2.12 Terminal Rodoviário de Londrina — PR

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

2.13 Terminal Rodoviário de Recife — PE

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

2.14 Terminal Rodoviário de Belém — PA

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

O terminal de Belém é operado pelo Grupo SINART.

3. COMPARATIVO ENTRE RECENTES LICITAÇÕES DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS

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

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

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

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

Tabela 19: Comparativos entre recentes licitações de Terminais Rodoviários

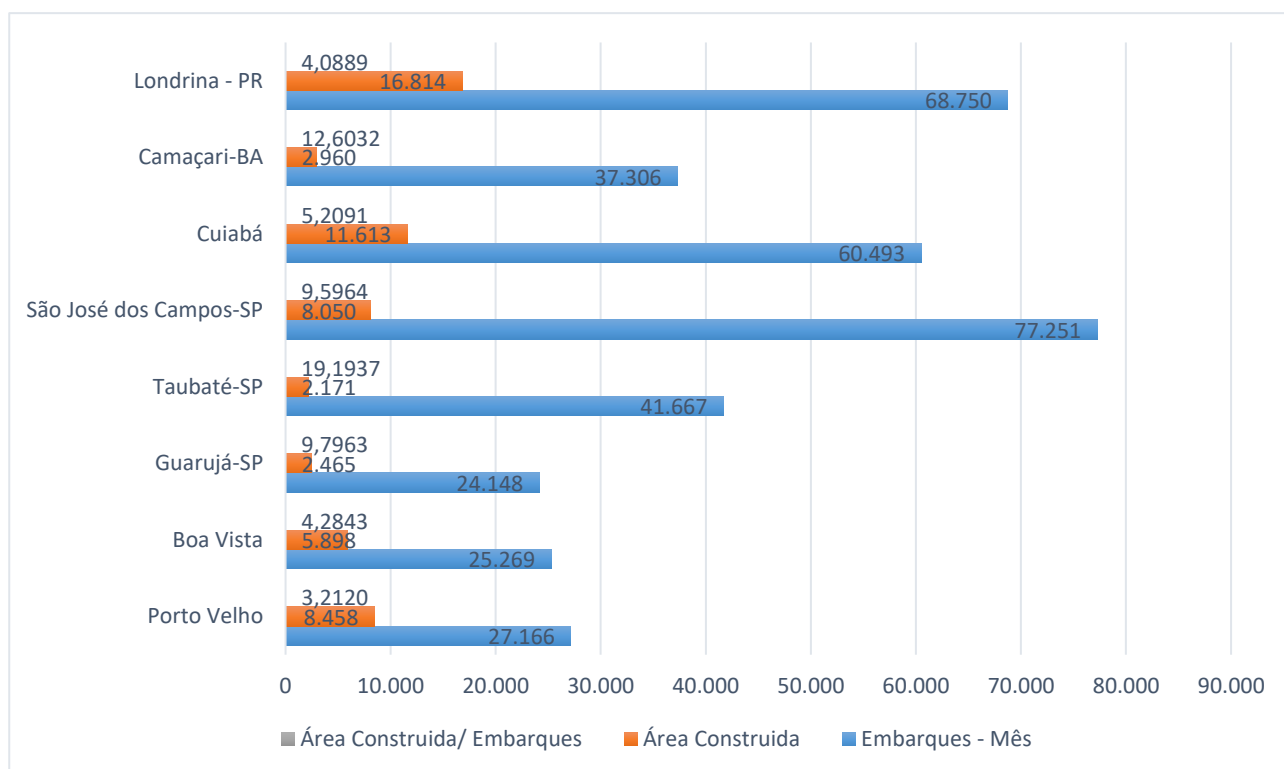
DESCRIÇÃO/ TERMINAL	Porto Velho - RO	Boa Vista - RO	Guarujá - SP	Teresina-PI	Blumenau - SC
POPULAÇÃO DA CIDADE (IBGE)	460.434	413.486	287.634	868.075	366.418
POPULAÇÃO DO ESTADO (IBGE)	1.581.196	636.707	46.289.333	3.281.480	7.338.443
ÁREA TOTAL DO TERMINAL - M ²	18.221,48	15.258	21.674	66.844	43.881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

Tabela 20 Comparativos de indicadores dos Terminais Rodoviários

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

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

Gráfico 6 - Área Construída / Embarques dos Terminais



3.1 CONCLUSÕES DA ANÁLISE COMPARATIVA

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

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

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

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

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

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

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

PARTE IV — PESQUISA DE OPINIÃO DOS USUÁRIOS E COMERCIANTES

PARTE IV: PESQUISA DE OPINIÃO DOS USUÁRIOS E COMERCIANTES

1. INTRODUÇÃO

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

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

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

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

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

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

Os principais resultados das entrevistas realizadas estão apresentados a seguir.

2. Pesquisa de Opinião dos Usuários do Terminal

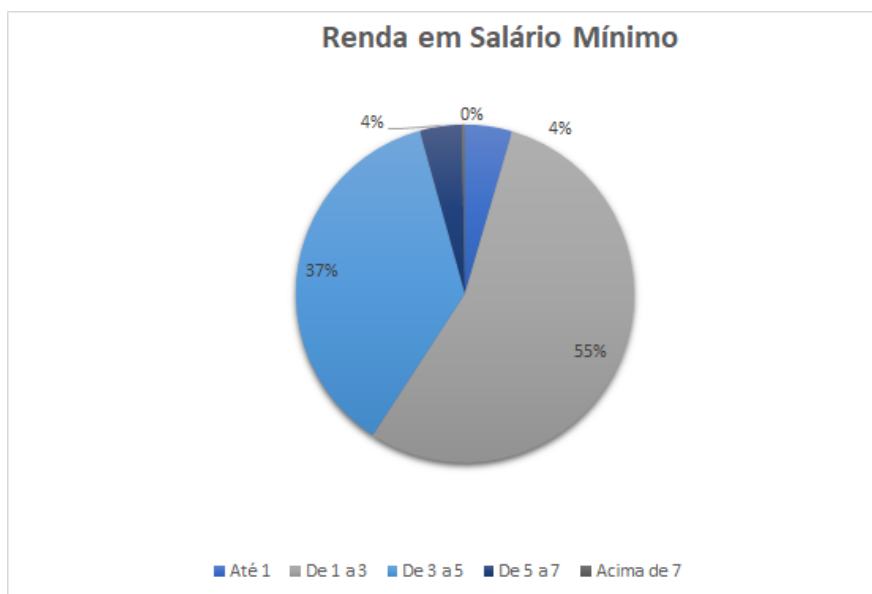
2.1. Sexo do Usuário

Gráfico 7: Sexo do Usuário



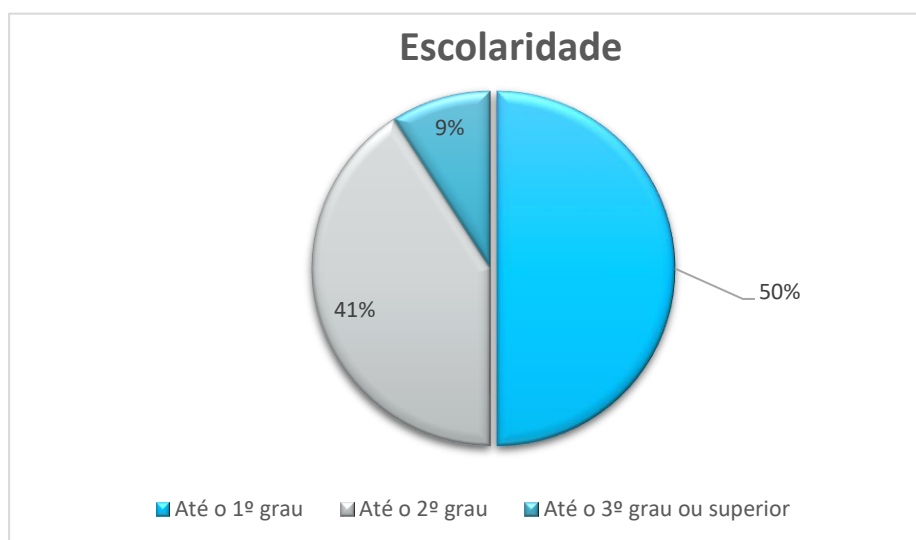
2.2 Perfil de Renda

Gráfico 8: Perfil de Renda



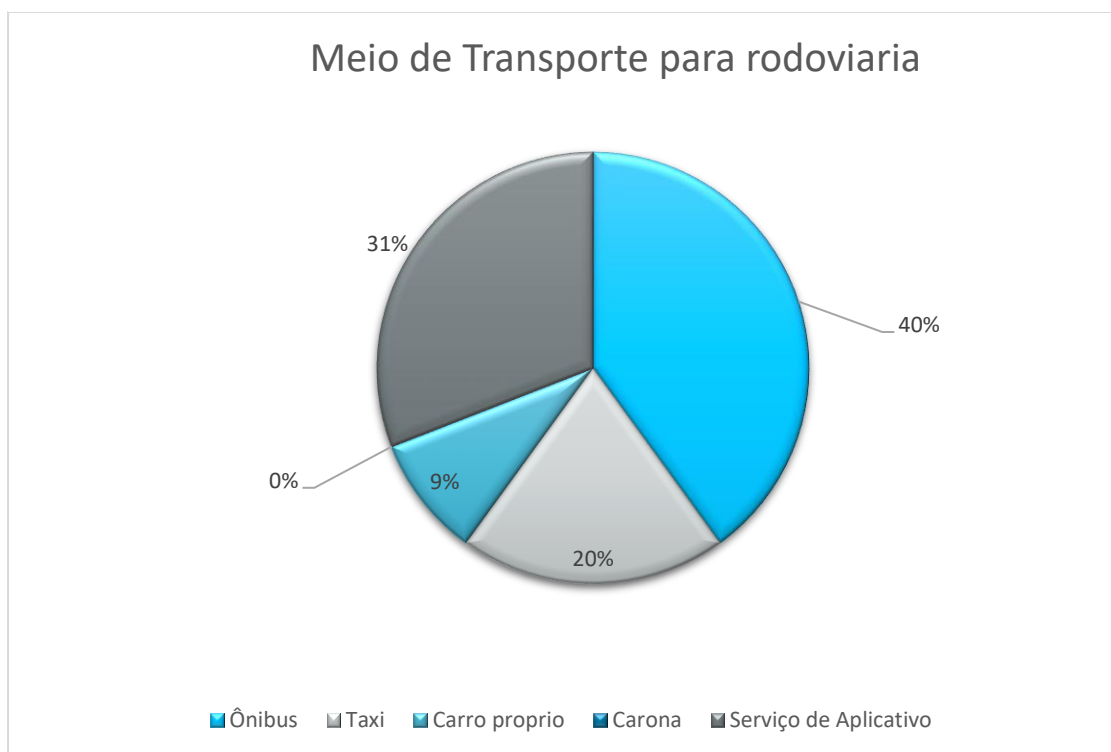
2.3 Escolaridade

Gráfico 9: Escolaridade



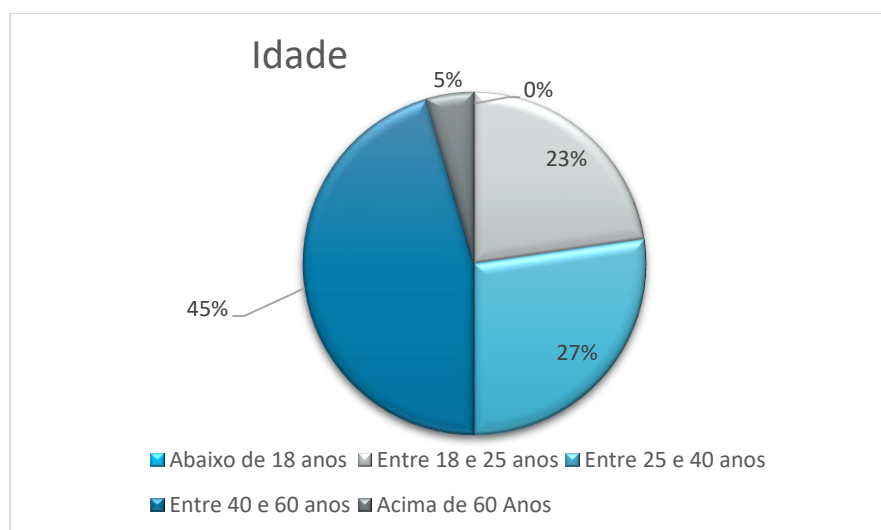
2.4 Meio de transporte de locomoção para o Terminal Rodoviário

Gráfico 10: Meio de Transporte para a Rodoviária



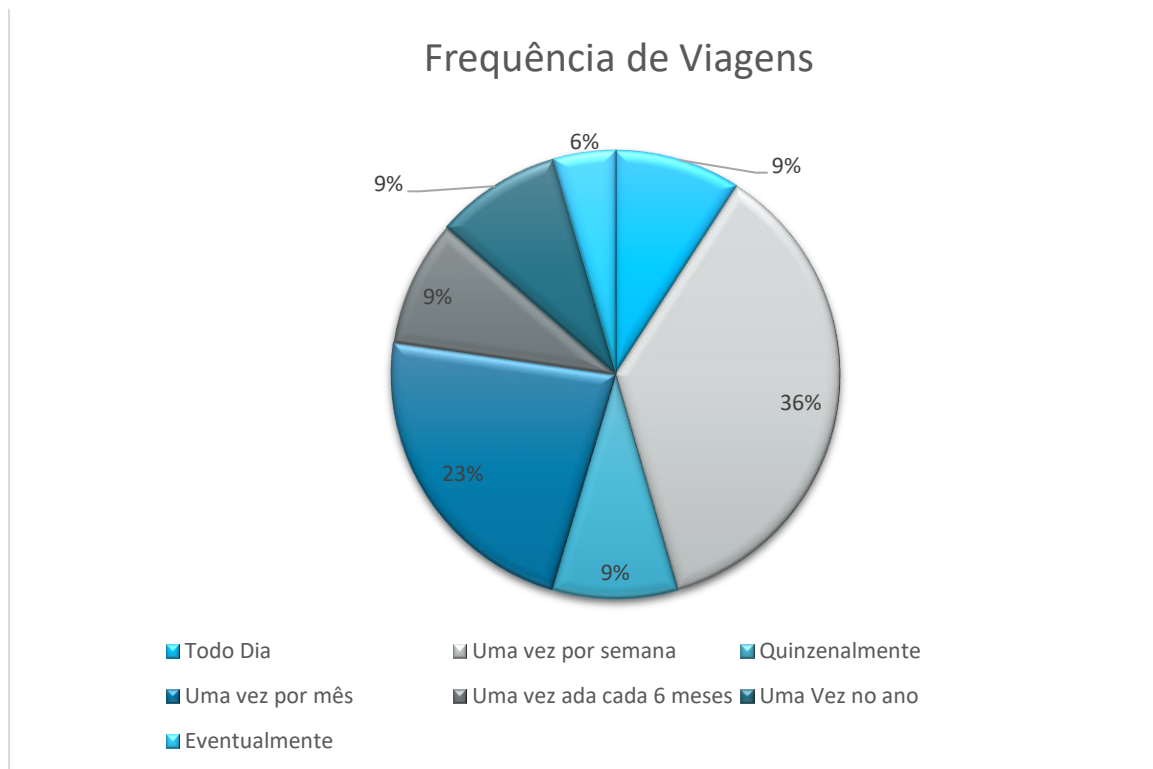
2.5 Idade dos usuários

Gráfico 11: Idade dos Usuários



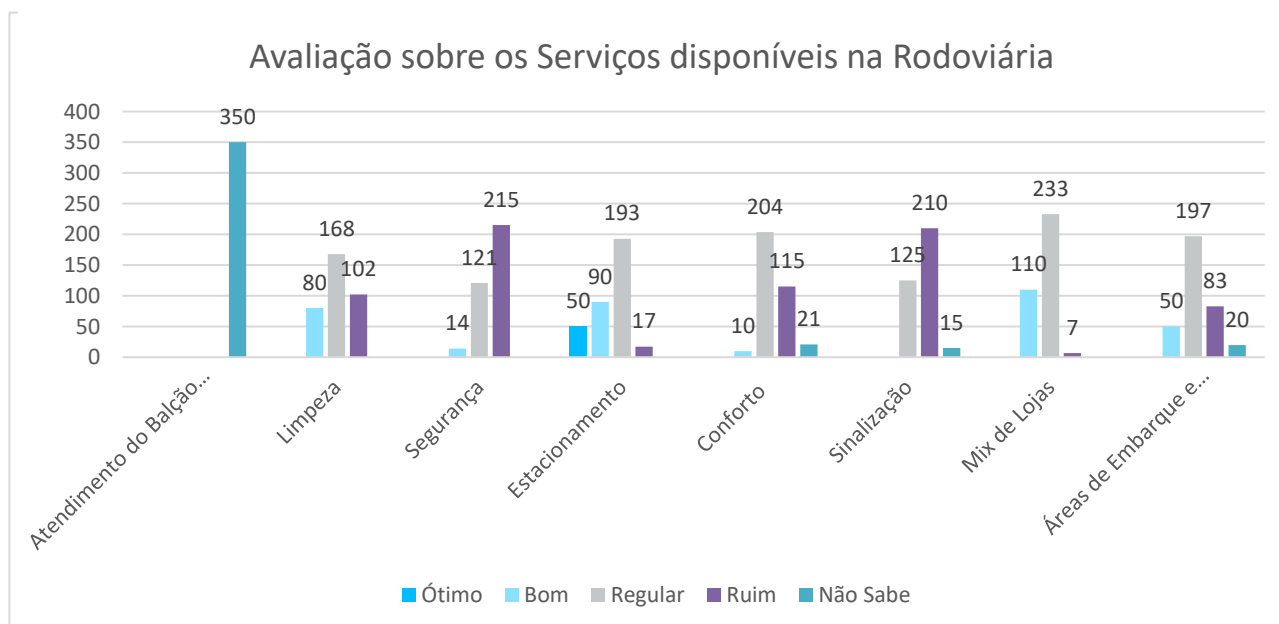
2.6 Frequência de Viagens

Gráfico 12: Frequência de Viagens



2.7 Avaliação sobre os Serviços disponíveis na Rodoviária

Gráfico 13: Avaliação sobre os serviços disponíveis na rodoviária



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 E ESTUDO DE MERCADO, E MODELAGEM JURÍDICA

TERMINAL RODOVIÁRIO DE
PORTO VELHO/RO



VOLUME 2

ESTUDO DE ARQUITETURA
E ENGENHARIA

JULHO | 2025



ORGANIZAÇÃO SINART
SOCIEDADE NACIONAL DE
APOIO RODOVIÁRIO E TURISMO

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

APRESENTAÇÃO

Este estudo tem como objetivo apresentar 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 fevereiro 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 Estudos de Arquitetura e 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, IRTUIA E OURÉM.
- PIAUÍ: TERESINA, FLORIANO E PICOS.
- SÃO PAULO: SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E OSASCO.
- SANTA CATARINA: FLORIANÓPOLIS E BLUMENAU.
- AMAPÁ: MACAPÁ.
- MATO GROSSO: CUIABÁ.
- MARANHÃO: SÃO LUÍS.
- RORAIMA: BOA VISTA

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

Coordenação Geral

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

Estudo de Modelagem Operacional, Econômico – Financeira

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

Estudos de Arquitetura e Engenharia

Profissional	Empresa	Especialidade	Cargo
Danilo Silva Farias	SINART	Arquiteto e Urbanista	Arquiteto Pleno
Gabriella Guimarães de Souza	SINART	Arquiteta e Urbanista	Arquiteta Júnior
João Maurício Paraíso	DALEP Engenharia e Construções	Coordenação de Engenharia	Superintendente
Arnaldo Bêribá	DALEP Engenharia e Construções	Apoio Técnico Engenharia	Gerente de contrato
Anete Viana	DALEP Engenharia e Construções	Engenheira Civil	Engenheira Civil Orçamentista
Andreas Hellwig	DALEP Engenharia e Construções	Economista	Gerente Administrativo
Eugênio Louzada Tourinho	DALEP Engenharia e Construções	Engenheiro Civil	Coordenador de Engenharia
Gabriela do Nada Santos	DALEP Engenharia e Construções	Engenheira Civil	Engenheira Civil Orçamentista

Modelagem Jurídica

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

PMI TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

Sumário

1.	INTRODUÇÃO GERAL	9
2.	PREMISSA GERAL	10
3.	DADOS GERAIS DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO – RO	11
4.	CONHECIMENTO DA SITUAÇÃO DO TERMINAL	12
4.1.	Localização e Acessos	13
4.2.	Conhecimento técnico geral do Novo Terminal Rodoviário	15
5.	ANÁLISE DOS PROJETOS DE ARQUITETURA E ENGENHARIA:	16
5.1.	Área patrimonial e Fechamento do sítio	16
5.2.	Sistema Viário Interno	17
5.3.	Passeios e Calçadas	17
5.4.	Acesso ao Transporte Público ou Coletivo	18
5.5.	Áreas Verdes	18
5.6.	Estacionamentos	18
5.7.	Pátio Operacional	19
5.8.	Estrutura e Cobertura	19
5.9.	Fachadas	19
5.10.	Saguões de Embarque e Desembarque	20
5.11.	Plataformas e Decks dos ônibus	20
5.12.	Sanitários	21
5.13.	Guichês e Salas Vips	21
5.14.	Programação visual e Sinalização de Orientação	22
5.15.	Balcão de Informações	22
5.16.	Guarda Volumes	22
5.17.	Achados e Perdidos	23

5.18. Administração, Funcionários e Operações	23
5.19. Lojas, Alimentação e Serviços.....	23
5.20. Serviços Públicos	24
5.21. Mobiliários e Equipamentos	24
5.22. Acessibilidade.....	24
5.23. Circulação Horizontal e vertical.....	25
5.24. Encomendas	25
5.25. Carga e Descarga	25
5.26. Depósito de Lixo (Área de Resíduos Sólidos).....	25
5.27. Iluminação.....	26
5.28. Sistema de Informações	26
5.29. Instalações Elétricas	26
5.29.1. Entrada de Energia e QGBT	26
5.29.2. Grupo Gerador	27
5.29.3. Sistema de Proteção de Descargas Atmosféricas	27
5.30. Sistemas Eletrônicos	28
5.30.1. CFTV	28
5.30.2. Rede de Dados, Telefonia e Sala de Rack	28
5.31. Sistema de Ar Condicionado, Exaustão e Ventilação	28
5.31.1. Ar-condicionado.....	28
5.31.2. Exaustão e Ventilação.....	29
5.32. Instalações Hidrossanitárias	30
5.32.1. Água potável	30
5.32.2. Hidráulica dos Sanitários	30
5.32.3. Sistema de Drenagem de águas pluviais	30
5.32.4. Destinação dos efluentes	30

5.33.	Central de Gás	31
5.34.	Sistema de Combate a Incêndio e Pânico	31
6.	IDENTIFICAÇÃO DE EVENTUAIS LIMITAÇÕES FÍSICAS E OPERACIONAIS EXISTENTES	32
6.1.	Licenciamento Ambiental	32
6.2.	Aprovação Urbanística	32
6.3.	Projetos de Arquitetura	33
6.4.	Vigilância sanitária	33
6.5.	Gerenciamento de Resíduos	33
6.6.	Acessibilidade	33
6.7.	Corpo de Bombeiro	34
7.	AVALIAÇÃO DA CAPACIDADE INSTALADA	34
7.1.	Setor de Operações	35
7.2.	Setor de Uso Público	35
7.3.	Setor de Serviços Público	36
7.4.	Setor de Administração	37
7.5.	Estacionamento e Táxis	37
8.	ESTUDOS AMBIENTAIS E DE INSERÇÃO URBANA	38
8.1.	Fatores Climáticos	38
8.2.	Localização do empreendimento	44
8.3.	História do Bairro	44
8.4.	Fotointerpretação	45
8.5.	Equipamentos Públicos e Comunitários de Infraestrutura Urbana	45
8.5.1.	Abastecimento de Água	45
8.5.2.	Esgotamento Sanitário	46
8.5.3.	Coleta e Destinação de Resíduos Sólidos	47
8.6.	Zoneamento	48

8.7.	Entorno.....	49
8.8.	Área de Influência	50
8.9.	Avaliação dos impactos	51
9.	APRESENTAÇÃO DAS INTERVENÇÕES DE MODERNIZAÇÃO, REQUALIFICAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS.....	52
9.1.	Diretrizes Gerais do Projeto.....	54
9.1.1.	Demanda Projetada	54
9.1.2.	Componentes Arquitetônicos Mínimos	54
9.1.3.	Critérios e Dimensões Mínimas de Projeto	56
9.1.4.	Estudo de Fluxos.....	61
10.	Plano Geral do Projeto Conceitual — Apresentação das Intervenções Propostas e Memorial Descritivo	62
10.1.	Requalificação da Planta Externa do Terminal	63
10.2.	Requalificação da Planta Interna do Terminal Rodoviário	65
11.	CONSIDERAÇÕES SOBRE AS NORMAS TÉCNICAS	89
12.	ESTUDO DE VIABILIDADE DE AÇÕES SUSTENTÁVEIS	92
12.1.	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável — ODS/ONU	92
12.1.1.	Aspectos Gerais.....	92
12.1.2.	ODS no Estado de Rondônia	93
12.1.3.	Sinergia ODS — Terminal Rodoviário	94
13.	PROJEÇÃO DE INVESTIMENTOS (CAPEX)	96
ANEXO 1 -	PLANILHA ORÇAMENTÁRIA	97
ANEXO 2 -	CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO DOS INVESTIMENTOS	104
ANEXO 3 -	PROJETOS DE ARQUITETURA E ENGENHARIA	106
ANEXO 4 -	LISTA DE PROJETOS DISPONIBILIZADOS PELO PODER CONCEDENTE.....	119

1. INTRODUÇÃO GERAL

O Estudo aqui apresentado, em atenção ao Termo de Referência da convocação de apresentação da Manifestação de Interesse Privado - MIP Nº 001/SSO/2023, apresenta as diretrizes para o desenvolvimento da concepção do projeto arquitetônico e de engenharia, fornecendo uma visão global do projeto assim como seus elementos construtivos.

Este estudo foi dividido em quatro principais blocos:

- Bloco 01 - Inventário das condições existentes;
- Bloco 02 - Estudo ambientais e de Inserção Urbana;
- Bloco 03 - Desenvolvimento das intervenções do Terminal;
- Bloco 04 - Estimativa de Custos de Investimento (CAPEX) e operação (OPEX).

O Bloco 01 aborda a avaliação dos projetos de arquitetura e complementares, das áreas envolvidas na concessão, da capacidade instalada e das limitações físicas e operacionais. Também contempla o diagnóstico das edificações e seus sistemas, com foco na identificação de não conformidades e na proposição de melhorias que assegurem níveis de serviço adequados, promovam a modernização da infraestrutura e ampliem a satisfação dos usuários.

O Bloco 02 trata da necessidade de análises integradas entre o terminal rodoviário, seu entorno urbano e as questões ambientais. Abrange estudos urbanísticos para avaliar a relação do terminal com a área ao redor, possibilidades de expansão com uso comercial, e respeito às edificações existentes. Considera também os passivos ambientais, estratégias de sustentabilidade, como uso de energias renováveis, reaproveitamento de água e gestão de resíduos. Destaca-se ainda a importância de melhorar a acessibilidade e integração do terminal com o entorno, especialmente para pedestres e ciclistas, valorizando a paisagem e o aspecto visual da região.

O Bloco 03 trata da avaliação e desenvolvimento do terminal rodoviário com base nas normas regulatórias do setor. Inclui a definição de parâmetros de nível de serviço conforme regulamentações estaduais, modelagem do projeto, identificação de necessidades futuras e apresentação de anteprojeto em conformidade com as normas da ABNT. Também aborda estudos voltados à sustentabilidade alinhados aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU, detalhamento das obras por fase de implantação e a elaboração de planos de operação, manutenção, gestão de pessoal e sistemas de informação.

O Bloco 04 trata da definição dos investimentos necessários para o terminal, com base em projetos-padrão alinhados ao anteprojeto, utilizando referências de preços oficiais, de mercado ou valores reconhecidos pela Administração Pública. A estimativa de custo global deve ser precisa e compatível com o nível de detalhamento do projeto. Também são considerados os custos operacionais, administrativos, de manutenção e demais despesas ao longo da concessão, com base em referências e benchmarking com terminais similares. Por fim, é prevista uma estrutura organizacional de pessoal adequada às soluções propostas.

2. PREMISSA GERAL

O presente Estudo propõe soluções de modernização, eficiência, operação e manutenção para o Terminal Rodoviário de Porto Velho - RO, localizado Av. Governador Jorge Teixeira, 1 296 – Embratel, estabelecendo investimentos necessários para todo o período de Contrato da futura Concessão do Terminal Rodoviário.

Para o desenvolvimento dos estudos foi realizado uma avaliação dos projetos de arquitetura e projetos complementares existentes, das áreas que comporão a concessão, avaliação da capacidade instalada e as limitações físicas/operacionais existentes, avaliação das situações das edificações e respectivos sistemas.

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.

As proposições de intervenção foram construídas através do desenvolvimento de um projeto conceitual, com base nas análises das necessidades existentes, da análise operacional, e da melhor disposição comercial para atender os usuários.

As intervenções que serão propostas estarão embasadas em um diagnóstico dos projetos de arquitetura e dos complementares, da estrutura e operação do terminal, nos estudos ambientais, parâmetros urbanísticos, normatizações da ABNT e nas legislações municipais, estaduais e federais que competem aos estudos.

Para um correto diagnóstico, buscou-se adequar a infraestrutura do Terminal aos parâmetros ideais definidos em boas práticas implementadas em grandes Terminais Rodoviários do país, definiu-se premissas operacionais mínimas a serem requeridas, aliadas a ações de exploração comercial planejadas em função de demandas reprimidas e necessidades básicas não atendidas.

3. DADOS GERAIS DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO – RO

Porto Velho é um município brasileiro e a capital do estado de Rondônia. Com uma população de 460 434 habitantes (IBGE/2022), é o município mais populoso de Rondônia e o terceiro mais populoso da Região Norte, atrás apenas de Manaus e Belém.

A cidade foi fundada a partir da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, cujo a ferrovia foi fundamental para o escoamento da produção de borracha da região e, consequentemente, para o crescimento econômico e demográfico porto-velhense. O município está geograficamente situado em uma zona de vegetação de Floresta Amazônica, com a economia local baseada no setor terciário e presença de indústrias florestais e produção agropecuária.

O município ainda apresenta uma infraestrutura urbana em desenvolvimento. A capital de Rondônia dispõe de equipamentos importantes para o estado, como o Aeroporto Internacional de Porto Velho, principal ligação estadual com o Centro-Sul brasileiro, a Hidrovia do Madeira, um importante modal de transporte de produtos primários da região e ainda uma rede de rodovias e estradas vicinais.

A cidade de Porto Velho possui os maiores centros de saúde e educação do estado de Rondônia. A população local desfruta ainda de uma ótima cobertura de serviços básicos ligados ao acesso à energia e à comunicação. Porém, o atendimento de água e esgoto é considerado muito precário no município. O território de Porto Velho é dividido administrativamente em cinco grandes zonas de planejamento, que possuem ao todo 71 bairros oficiais. A cidade tem apresentado um forte crescimento da sua zona urbana nas últimas décadas.

A economia da cidade de Porto Velho é ancorada no setor terciário. A administração pública, o comércio e os serviços são as principais atividades ligadas ao cenário econômico porto-velhense. Esse quadro decorre da polarização exercida pela capital de Rondônia com os demais municípios do extremo norte e oeste brasileiro, no que toca à oferta de serviços para a população. O PIB de Porto Velho em 2017 era de R\$ 16,5 bilhões e o PIB Per capita R\$ 31 793,20.

Segundo a Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (FIERO), o Estado possui hoje a maior taxa de ocupação da população economicamente ativa da região Norte (94,6%) e a segunda menor taxa de desemprego do Brasil. A renda média do trabalhador porto-velhense em 2015 era de 3,5 salários mínimos.

Dados Gerais:

- Gentílico: porto-velhense
- População do último censo 2022: 460.434 pessoas;
- Distância da Capital (Brasília): 2.590 Km
- Área da unidade Territorial: 34.090,95 Km²
- Municípios Limítrofes: Acrelândia (AC), Alto Paraíso, Buritis, Candeias do Jamari, Canutama (AM), Cujubim, Humaitá (AM), Itapuã do Oeste, Lábrea (AM), Machadinho d'Oeste e Nova Mamoré.
- Prefeito vigente: Léo Moraes (PODE, 2025 – 2028)
- Trabalho e rendimento: 3,2 salários mínimos
- Economia: Segundo a Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (FIERO), o Estado possui hoje a maior taxa de ocupação da população economicamente ativa da região Norte (94,6%) e a segunda menor taxa de desemprego do Brasil.
- PIB per capita 2020: R\$ 36.059,36

- Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 2010: 0,736
- Área urbanizada 2019: 143,09 Km²
- Meio ambiente Bioma 2019: Amazônia

4. CONHECIMENTO DA SITUAÇÃO DO TERMINAL

A ANTIGA RODOVIÁRIA

A antiga rodoviária, com cerca de 40 anos de existência, foi totalmente demolida para a dar lugar ao Novo Terminal Rodoviário de Porto Velho, uma edificação mais moderna, confortável e segura.

O antigo prédio foi construído pelo governador Jorge Teixeira de Oliveira, na mesma época em que o então território federal de Rondônia passava à condição de estado. A rodoviária fazia parte de um complexo de estrutura para que Porto Velho fosse a capital de Rondônia. O terminal fazia parte do processo de estruturação daquele período, assim como o atual aeroporto.

A administração anterior destacou que a antiga infraestrutura rodoviária registrava um fluxo diário de aproximadamente 70 ônibus, atendendo uma média diária de 870 embarques e 850 desembarques de passageiros.

A estrutura era composta por 36 boxes comerciais, sendo 15 de agências de viagens, 05 restaurantes e lanchonetes, sorveteria, guarda-volumes e uma associação de taxistas, entre outros. Ao todo, 135 taxistas atendiam no local, mas o espaço interno só comportava sete veículos.

O prédio original compreendia também uma infraestrutura sanitária composta por dez banheiros masculinos e femininos, 12 bacias sanitárias, incluindo duas adaptadas para pessoas com deficiência (PCD), três mictórios, oito chuveiros, dez lavatórios, sendo dois destinados a PCD, além de um fraldário.

Localizada na avenida Jorge Teixeira, a rodoviária antiga tinha 3.133,05 m² de área construída, em um terreno de 10.629,88 m².

A RODOVIÁRIA PROVISÓRIA

Durante a construção da nova rodoviária de Porto Velho, o terminal de passageiros funcionou provisoriamente no local onde antes ficava a Feira do Produtor Rural, na Av. Rogério Weber, sendo um grande galpão na região do Cai n'Água em Porto Velho.

A estrutura apesar de precária recebeu algumas intervenções executadas pela Secretaria Municipal de Obras (SEMOB), além da construção de boxes para receber áreas operacionais, administrativas e comerciais.

Conforme decreto nº 18.925/ 2023 a responsabilidade pela administração dos serviços no terminal rodoviário relacionada à conservação, manutenção e levantamento patrimonial será da SEMUSB. O responsável pela gestão da rodoviária, Fernando Locatelli que informou das dificuldades enfrentadas com o alto índice de inadimplência dos locatários das áreas comerciais e da existência da Associação dos Permissionários da Rodoviária.

O NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO

Com investimentos na ordem de R\$ 44 milhões, o projeto arquitetônico do novo terminal rodoviário inova com responsabilidade climática e ambiental, e foi pensado para valorizar o bem-estar da população e a estética regional amazônica. Com a frente voltada para a avenida Carlos Gomes, preserva as árvores existentes na atual entrada, que se transforma em uma praça para pedestres. A fachada do prédio ganha traços que remetem às ondas do rio Madeira, e o piso interior faz uma clara menção aos cortes de seringueiras.

A Madecon Engenharia, empresa local, foi a vencedora na concorrência pública e executou a obra. Logo após a demolição da antiga rodoviária e a limpeza de terreno de 8.900 metros, se iniciou a construção da nova rodoviária, no espaço físico onde funcionava o antigo terminal e o terreno contíguo, na avenida Governador Jorge Teixeira, e que pertence ao município.

Com a alocação de um investimento total estimado em R\$ 44 milhões, o projeto da Nova Rodoviária de Porto Velho contempla uma infraestrutura ampliada e aprimorada em uma área construída de 8.200m². Composta por uma edificação em dois pavimentos interligados por escadas de concretos e um elevador. O terminal possui 13 plataformas dedicadas ao embarque e desembarque, juntamente com 26 boxes para agências destinadas a empresas de transporte. O espaço possui um saguão de espera, uma praça de alimentação por pavimento, nove lanchonetes, além de 14 espaços comerciais.

A rodoviária possui conjuntos de sanitários masculino, feminino e PCD's, por pavimentos, possui também área para banhos e um espaço de fraldário, comodidades essenciais para os usuários. As áreas administrativas estão localizadas no segundo pavimento, e garantem uma gestão eficiente do terminal rodoviário. O conjunto de elementos planejados visa otimizar a experiência dos passageiros, bem como criar um ambiente funcional e moderno para atender às demandas logísticas da região.

A área externa, possui uma faixa de meio fio para embarque e desembarque de passageiros, com duas faixas para circulação dos veículos, o estacionamento conta com 86 vagas para carros e 18 vagas para motos. Possui estruturas exclusivas de apoio para táxis e mototáxis, sendo: 20 vagas para taxistas e 20 vagas para mototaxistas.

4.1. Localização e Acessos

O Terminal Rodoviário de Porto Velho está localizado na Rua Gov. Jorge Teixeira de Oliveira n° 1296, no bairro Embratel. Conta com uma área de 18.221,48m², de propriedade do Município de Porto Velho. O Novo Terminal Rodoviário foi inaugurado em 30 de dezembro 2024 e conta com uma área total de 8.164,27m² de área construída. O terreno está implantado numa malha urbana que compreende a Av. Jorge Teixeira, Av. Carlos Gomes, R. João Pedro da Rocha e R. Dom Pedro II, sendo local estratégico e de fácil acesso tanto às rodovias quanto às demais regiões da cidade.

De acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo do ano de 1999, o terreno da Rodoviária estaria situado na Zona Residencial de Alta Densidade (ZR3), de acordo com o Art. 58, é a zona que abrange atividades residenciais, complementares ou compatíveis com essa, e os equipamentos locais comunitários e de serviço público. Ao redor do Terminal encontram-se hotéis, restaurantes, farmácias, área de preservação, postos de gasolina, além de equipamentos públicos, como mostra a imagem a seguir.



Figura 1 - Mapa da localização do Terminal e principais empreendimentos

- 01 - Terminal Rodoviário de Porto Velho
- 02 - Instituto Abrange De Ensino Superior
- 03 - TCU - Tribunal de Contas da União / Procuradoria de Justiça Militar em Porto Velho
- 04 - Parque Canal dos Tanques
- 05 - SEMED - Secretaria Municipal de Educação
- 06 - DERC - Delegacia Especializada de Repressão aos Crimes Funcionais
- 07 - Escola Municipal de Educação Infantil Cosme e Damião
- 08 - SEMUSA - Secretaria Municipal de Saúde

A localização do Terminal Rodoviário de Porto Velho é estratégica, posicionado entre o Corredor especial (Av. Gov. Jorge Teixeira) e os Corredores de comércio e serviços locais (R. Uruguai e R. Buenos Aires), além de ter Corredores de comércio e serviços especializados nas proximidades (Av. Carlos Gomes, Av. Sete de Setembro e Av. Pinheiro Machado).

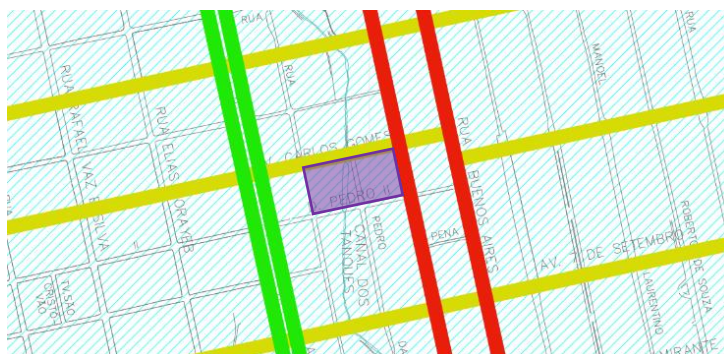


Figura 2 - Corredores de Comércio e Serviços

LEGENDA:

- | | |
|---|---|
|  CL – CORREDOR DE COMÉRCIO E SERVIÇOS LOCAIS |  CD – CORREDOR DE COMÉRCIO E SERVIÇOS DIVERSIFICADOS |
|  CE - CORREDOR ESPECIAL |  TERMINAL RODOVIÁRIO |

O acesso e saída de ônibus rodoviários é feito pela Rua João Pedro da Rocha. Já os veículos particulares, de aluguel e táxis tem acesso pela Avenida Carlos Gomes e saída pela Rua João Pedro

da Rocha. O abrigo e o ponto de mototáxi foi construído na Rua Dom Pedro II. O projeto do Terminal prevê vagas de estacionamento para carros particulares e vagas para taxistas.

O Terminal apresenta três pontos de acesso exclusivamente destinados a pedestres. O acesso principal e uma saída próxima ao desembarque, o qual está desativada, estarão situados na fachada frontal do edifício, na Avenida Carlos Gomes, e dará acesso direto ao saguão de embarque e desembarque, à praça de alimentação e a área de guichês. O acesso secundário se dará pela praça, pela calçada da Rua Dom Pedro II.

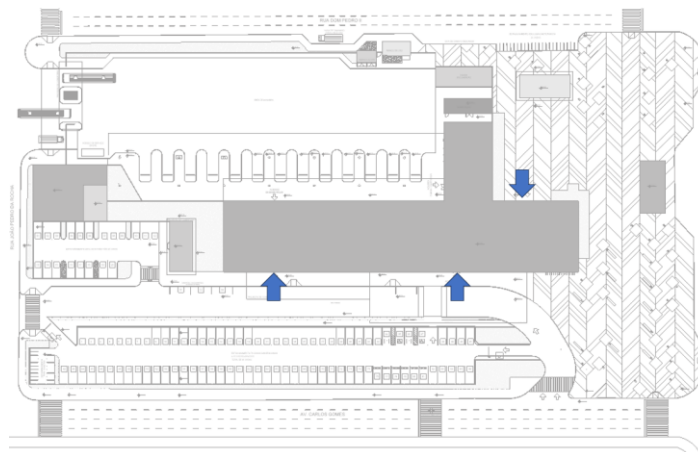


Figura 3 - Acessos exclusivamente para pedestres

4.2. Conhecimento técnico geral do Novo Terminal Rodoviário

O Terminal Rodoviário de Porto Velho é um equipamento urbano de grande importância para o município de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia. O Terminal possui registros de movimento mensal nos anos de 2022 e 2023 de aproximadamente 26.000 embarques com transporte rodoviário intermunicipal e interestadual.

Atualmente, o terminal conta com serviços de 12 autoviações, que proporcionam cerca de 70 partidas diárias. Consequentemente, o Terminal Rodoviário se enquadra na classificação do tipo "E", com um número médio de partidas diárias entre abaixo de 200, de acordo com as diretrizes de classificação dos manuais de implantação de terminais rodoviários de passageiros.

Localizado na área central do município, o Terminal está inserido em uma região de contínua expansão comercial e de serviços. O terreno concedido para a operação do Terminal abrange uma área total de 18.221,48 metros quadrados. A construção do Terminal ocorreu em um terreno praticamente plano, apresentando uma configuração de polígono retangular, com um comprimento máximo aproximado de 190 metros e uma largura máxima aproximada de 10 metros.

A edificação principal do terminal possui 8.164,27 m² de área construída dividida em 2 pavimentos, térreo e superior, possui formato retangular, implantado na área central do terreno, de forma longitudinal, com sua fachada principal Norte voltado para a Av. Carlos Gomes, onde está localizado o acesso de veículos e estacionamento, e a fachada posterior Sul voltada para a R. Dom Pedro II, onde está localizado o pátio de manobras dos ônibus.

Os materiais edificantes utilizados foram em estrutura metálica, com sistema de laje Steel deck, alvenaria de fechamento em bloco cerâmico, e cobertura metálica moldada no local, com tratamento

térmico e acústico. Os materiais de acabamentos internos serão diversos, dentre eles receberão: granito, granilite e/ou porcelanato nos pisos, pintura acrílica, pastilhas e/ou porcelanato nas paredes e forros em perfis de madeira ecológica, gesso acartonado e/ou forro em PVC liso.

Os materiais mais empregados nos acabamentos das fachadas foram as peles de vidro, brises em perfis de madeira ecológica, esquadrias em perfis de alumínio e vidro e venezianas em alumínio. Os materiais empregados na pavimentação da área externa foram os pisos intertravados e/ou pisos em concreto.

5. ANÁLISE DOS PROJETOS DE ARQUITETURA E ENGENHARIA:

Para permitir o correto dimensionamento das intervenções que deverão ser executadas pela futura concessionária, é necessário conhecer os detalhes da construção do Novo Terminal Rodoviário de Porto Velho e quais padrões de instalação e atendimento foram estabelecidos para os passageiros, funcionários e aos usuários.

A partir dessa análise, aliadas às definições do modelo operacional proposto, foram definidas as intervenções e quantificados os tipos de serviços que serão necessários.

Partindo-se da premissa que a obra do Novo Terminal Rodoviário de Porto Velho, será executada conforme projetos aprovados de arquitetura e engenharia, a seguir, será apresentado o resultado do levantamento desses estudos, com a avaliação das instalações e o detalhamento das características físicas e arquitetônicas do Terminal Rodoviário para os setores de uso público, de serviços públicos, operação, comércio, administração, circulação e demais requisitos.

A lista dos projetos analisados consta no ANEXO 4 desse volume.

5.1. Área patrimonial e Fechamento do sítio

A área patrimonial do Terminal Rodoviário possui um total de 18.221,48 metros quadrados e inclui elementos como a edificação do Terminal Rodoviário, estacionamento rotativo, sistema viário interno, guarita do pátio de manobras, áreas verdes, espaços para taxistas e mototaxistas, abrigo de resíduos e de gás, casa de bombas, subestação Estação de tratamento de esgoto e outros.

O terminal possui fechamento no perímetro da sua área operacional, isolando toda a plataforma de embarque e desembarque e o pátio de manobras. O acesso dos ônibus e veículos autorizados a essa área é controlado por guarita, com acesso pela rua João Pedro da Rocha, e o acesso de passageiros a plataforma é realizado pelos portões de embarque e desembarque, com acessos controlados por catracas de controles.

A área do estacionamento de veículos não possui fechamento em seu perímetro, nem controles de acesso. É fundamental a implementação de medidas de controle de acesso e cercamento apropriado, a fim de restringir o acesso à área para maior conforto e segurança.

5.2. Sistema Viário Interno

O sistema viário interno do terminal é composto pela via de acesso de veículos ao meio fio de encosto para o embarque e desembarque dos passageiros, dos estacionamentos e pelo pátio de manobras dos ônibus.

A via principal de acesso de veículos ao terminal possui faixa carroçável de 8,60m, com duas faixas de circulação, de acesso pela R. João Pedro da Rocha e saída pela Av. Carlos Gomes, foi projetada no sentido em que o lado do carona (passageiro) está voltado para a via e não para o passeio, sem nenhuma proteção ou canteiro separador de via. Possui faixa de encosto com comprimento aproximado de 100,00 m, comportando a parada de 10 táxis e 05 carros, aproximadamente. O terminal possui bolsão para o estoque de táxi para 20 veículos e um estacionamento para aproximadamente 86 carros e 18 motocicletas.

A pavimentação de todo o sistema viário interno foi construída em bloco intertravado de concreto, tipo sextavado com 16 faces.

O acesso e a saída da área operacional são controlados por uma única guarita que está localizada na fachada leste da edificação, pela R. João Pedro da Rocha. O pátio de manobras possui desnível com relação a rua de acesso ao pátio, o qual se encontra no mesmo nível da plataforma de embarque e desembarque, com aproximadamente 1,50 m acima do nível da via de acesso.

O pátio possui dois sentidos de fluxo para a entrada e saída dos decks de paradas dos ônibus que estão posicionados a uma angulação de 90° com relação a plataforma de embarque e desembarque. O pátio destinado à circulação e manobra dos veículos possui as dimensões mínimas exigidas para a operação, entretanto, devido à sua configuração estreita e ao intenso fluxo de veículos, faz-se necessária a implantação de sinalização viária horizontal e vertical para garantir a segurança e a organização do tráfego interno. Observa-se que até o momento não há sinalização instalada, tampouco projeto específico para sua execução.

O projeto não contemplou espaço para estoque dos ônibus rodoviários (mangureira). O local para carga e descarga de mercadorias / encomendas possui acesso pelo pátio de manobras no qual o último deck está reservado para esta atividade.

5.3. Passeios e Calçadas

Os passeios e calçadas são em concreto moldado in loco com acabamento liso antiderrapante cor natural e a praça da fachada oeste, voltada para a BR-319, tem pavimento em concreto moldado no local com acabamento liso antiderrapante cor natural e grafite, que seguiu a paginação em projeto.

A execução apresenta regularidade superficial, bom acabamento e não foram observadas patologias significativas ou falhas estruturais que comprometam a segurança ou funcionalidade.

A acessibilidade externa foi contemplada em projeto com implantação de piso tátil de alerta e direcional, rebaixamento de calçadas em pontos de travessia e faixas de pedestres.

5.4. Acesso ao Transporte Público ou Coletivo

O terminal rodoviário possui ponto de parada de ônibus urbano na praça da fachada oeste, voltada para a BR-319. Foi construído abrigo de passageiros em estrutura e cobertura metálica com baía recuada exclusiva para a parada dos ônibus urbanos.

5.5. Áreas Verdes

O terminal rodoviário possui áreas verdes e ajardinadas tanto na área externa quanto na área interna, promovendo conforto ambiental, valorização estética e contribuindo para a qualidade do microclima. A vegetação cumpre também papel relevante no controle da poeira, mitigação de ruídos e bem-estar dos usuários.

A área externa possui canteiros com áreas verdes onde estão sendo contemplado o plantio de árvores de médio porte e a permanência de árvores existentes de grande porte, estão localizadas em sua grande parte no perímetro externo, nas áreas verdes próximos as calçadas e na praça. Junto as fachadas existem áreas ajardinadas que contemplam o plantio de vegetação de pequeno porte.

5.6. Estacionamentos

A rodoviária conta com um bolsão de estacionamento rotativo para 86 automóveis, sendo 10 vagas exclusivas para PCDs atendendo aos critérios de acessibilidade estabelecidos pela NBR 9050:2020, e aproximadamente 18 vagas para motocicletas um ponto mais próximo da entrada principal do terminal.

A área de táxis é composta por um estoque de 20 veículos e uma fila de 10 vagas, proporcionando suporte à demanda de passageiros. No entanto, a geometria viária existente e o sentido da via atual dificultam o embarque seguro de passageiros no lado do passeio, o que compromete a fluidez e a segurança da operação.

O acesso ao estacionamento rotativo de veículos é feito pela Rua João Pedro da Rocha, com saída pela Avenida Carlos Gomes. Contudo, a estrutura não dispõe de sistema de controle de entrada e saída de veículos, o que compromete a gestão de fluxo, a segurança patrimonial e o potencial de geração de receita. O estacionamento também não é cercado, o que facilita o acesso não autorizado e contribui para o uso indevido do espaço.

A pavimentação do estacionamento foi executada com bloco intertravado de concreto sextavado (16 faces), o que oferece boa resistência ao tráfego leve, além de facilidade de manutenção. O estacionamento não possui sinalização horizontal nem vertical, prejudicando a organização do fluxo interno, a segurança viária e o cumprimento das normas de trânsito.

5.7. Pátio Operacional

O pátio operacional do terminal está posicionado na fachada sul da edificação, com somente um ponto de acesso e saída de veículos, pela R. João Pedro da Rocha, com acesso controlado por guarita coberta o que contribui para a centralização do monitoramento e controle de veículos. A guarita não possui portões e equipamentos de controle de entrada e saída dos veículos.

O pavimento foi executado em bloco de concreto intertravado, que proporciona permeabilidade, facilidade de manutenção e possui boa resistência à carga. A declividade do piso, aparentemente está adequada, com sistema de drenagem eficiente, garantindo o escoamento das águas pluviais e evitando acúmulo de poças ou alagamentos.

O perímetro do pátio é totalmente fechado com gradil metálico do tipo Nylofor, na cor verde, com boa fixação e sem necessidade de manutenção imediata.

A circulação de veículos dentro do pátio ocorre em dois sentidos (mão e contramão), o que exige atenção redobrada dos motoristas, sobretudo no momento das manobras. Os decks das plataformas estão posicionados a 90° em relação à via, solução assertiva que melhora o alinhamento dos ônibus com a calçada e otimiza o embarque/desembarque, mas que requer espaço livre de manobra. Essa configuração, embora vantajosa para a operação dos passageiros, exige cuidado com a geometria viária e a sinalização, a fim de minimizar conflitos operacionais entre veículos. A sinalização deverá ser realizada pois o pátio de manobras não possui sinalização de trânsito horizontal e vertical.

O terminal não possui uma área interna designada para o estacionamento e armazenamento de mangueiras dos ônibus rodoviários, caso seja necessário, terá que ser feito nas imediações externas do terminal.

5.8. Estrutura e Cobertura

A fundação do prédio principal foi realizada em estaca hélice contínua $\varnothing$ 40 cm e comprimento de 7 metros e blocos de concreto de 25 Mpa. Os prédios anexos são em fundação direta.

O prédio principal foi executado em estrutura metálica (pilares e vigas) e laje Stell Deck. Os anexos em estrutura de concreto armado.

A cobertura do prédio principal tem 2.925,55 m² e foi construída em estrutura metálica treliçada e telhas onduladas termoacústica com lã de rocha.

5.9. Fachadas

A edificação principal do terminal possui formato retangular com a fachada principal voltada para a Av. Carlos Gomes, fachada Norte, e a fachada posterior, fachada Sul, voltada para a R. Dom Pedro II. A fachada Leste está voltada para a R. João Pedro da Rocha e a fachada Oeste voltada para a Av. Gov. Jorge Teixeira (BR-319) onde está localizada a praça com os pontos de ônibus urbano e o ponto de mototáxi.

A contemporaneidade dos elementos estéticos da edificação foi pensada para a valorização dos aspectos e elementos da natureza local e da cultura amazônica, presentes principalmente nas fachadas que remetem ao rio Madeira e ao tom amadeirado que faz menção às árvores da região. O prédio também foi projetado para ter desempenho térmico adequado, com a fachada principal voltada para a avenida Carlos Gomes, evitando que o prédio seja atingido frontalmente pelos fortes raios solares da tarde.

Os materiais mais empregados nos acabamentos das fachadas foram as peles de vidro, brises em perfis de madeira ecológica, esquadrias em perfis de alumínio e vidro e venezianas em alumínio.

O terminal possui gabarito de aproximadamente 21,50 m, letreiro em sua fachada principal, e dois acesso pela fachada principal e um acesso pela fachada posterior.

5.10. Saguões de Embarque e Desembarque

O saguão de espera para embarque e desembarque de passageiros está posicionado de forma centralizada e longitudinal na edificação, no pavimento térreo, com dois acessos pela fachada principal e um acesso pela fachada posterior, e os dois portões de acesso a plataforma um para o embarque, mais centralizado, e o outro para o desembarque, próximo a bateria de sanitários.

O embarque e desembarque de passageiros foi projetado para ocorrer de maneira independente por dois portões, localizados em áreas distintas do terminal. No total o terminal conta com 13 catracas giratórias e 1 catraca PCD.

A disposição dos guichês no pavimento térreo, com a formação de fila dos dois lados do saguão, além dos portões de embarque e desembarque, estreita a área de espera e circulação dos usuários no terminal.

As longarinas de espera estão distribuídas em três locais estratégicos: em frente aos guichês, no saguão próximo à área de alimentação e no pavimento superior. Ao todo, o terminal dispõe de 232 assentos, organizados em longarinas de 4 e 5 lugares.

A área de piso dos saguões e circulações comuns possui aproximadamente 2.040,00 m² e está acabada com piso de granito polido 50x50 cm, proporcionando durabilidade e fácil manutenção. As paredes são revestidas com pintura acrílica, mas apresentam muitos pontos de sujeira, especialmente nas áreas próximas aos guichês, escadas e sanitários.

O forro é executado em gesso acartonado com acabamento em pintura acrílica branca, área com detalhes em perfis de madeira ecológica e iluminação é feita com perfis em LED.

5.11. Plataformas e Decks dos ônibus

O novo terminal contará com uma plataforma para embarque e desembarque com dimensões apropriadas para o movimento de passageiros que embarcam e desembarcam. Possui capacidade operacional contando com treze decks para o embarque e o desembarque de passageiros, sendo um reversível para carga e descarga.

A plataforma está localizada na parte posterior da edificação, com dois acessos, sendo um para o embarque, localizado em uma área mais central do terminal e outro portão para o desembarque, localizado próximo a bateria de sanitários e a uma das saídas do terminal. O terminal dispõe de 13 catracas giratórias, incluindo uma catraca para PCD.

A plataforma possui 13 decks cobertos para a parada dos ônibus, sendo um deck reversível para carga e descarga de materiais das áreas comerciais e encomendas. A cobertura metálica possui dimensões apropriadas de cobertura dos ônibus e altura suficiente para abrigar ônibus Double deck. O piso da plataforma em granilite, está em ótimo estado de conservação.

Os decks e os “charutos” (extensões da plataforma que facilitam o embarque, o desembarque e o acesso ao bagageiro) da plataforma estão dispostos em ângulo de 90°.

A plataforma equipamentos e mobiliários como bebedouros, longarinas e lixeiras, mas faltam relógios digitais, carrinhos de bagagens e outros. O terminal, não possui placas de sinalização com a numeração dos decks.

5.12. Sanitários

O terminal possui 03 baterias de sanitários gerais, duas baterias no pavimento térreo e uma bateria no pavimento superior. No térreo as baterias são compostas por sanitário masculino e feminino, sanitário PCDs masculino e feminino e DML, a bateria próxima ao portão do desembarque possui um espaço de fraldário e os sanitários possuem área para banho.

A bateria de sanitários do pavimento superior é composta por sanitário masculino e feminino, sanitário PCDs masculino e feminino, DML, e um banheiro da família.

O terminal não possui sanitários voltados para a área da plataforma. Outras áreas do terminal também possuem sanitários de usos exclusivos, como os vestiários de funcionários, sanitários das salas administrativas e dos órgãos de fiscalização, nos espaços dos taxistas e mototaxistas e na guarita de controle do pátio de manobras.

Os materiais de acabamentos e revestimentos dos sanitários gerais são materiais modernos e de boa qualidade. São usados para o piso porcelanato com padrão cimentado, paredes revestidas em azulejo retificado e forro em gesso acartonado, os metais, louças e equipamentos serão de primeira linha, com torneiras de acionamento por pressão e bacias com caixa acoplada. As bancadas serão em granito e as divisórias e portas dos boxes em painel laminado estrutural.

Os sanitários possuem poucas aberturas para iluminação e ventilação natural, sendo utilizada sistemas de iluminação artificial, com lâmpadas LED e sistema de exaustão mecânica.

5.13. Guichês e Salas Vips

Os guichês de vendas de passagem estão localizados no pavimento térreo, com o balcão de atendimento e a formação de filas voltados para o Mall central, próximo aos portões de embarque e desembarque. Atualmente, 12 empresas ocupam os 26 módulos de guichês, e a área de encomendas é locada pela empresa Eucatur Cargas e Encomendas. O terminal não possui uma sala VIP.

Os guichês foram projetados com recuo frontal, balcão em granito, visor em vidro transparente e portas de acesso voltadas para o Mall de circulação comum. O acabamento é feito com pintura acrílica, que, após algum tempo de uso, apresenta um aspecto de sujeira. O balcão tem altura única, mas não atende ao padrão de acessibilidade segundo a NBR 9050.

As dimensões dos guichês são apropriadas, com padronização no uso do espaço e na comunicação visual. O piso é em granito, as alvenarias e divisórias são pintadas com tinta acrílica, e o teto é em forro de gesso acartonado, também com acabamento em pintura acrílica.

Possuem dimensões apropriadas com padronização dos espaços, com áreas em torno de 10,00m², e fachada com 2,40m. O acesso interno as bilheterias serão pela parte frontal das bilheterias.

Um problema significativo identificado na atual configuração do terminal é a localização dos guichês de vendas de passagens. Atualmente situados em áreas de alto fluxo e grande visibilidade no saguão e no mall do pavimento térreo, esses guichês ocupam espaços comerciais extremamente estratégicos, cujo potencial de retorno financeiro poderia ser muito melhor aproveitado com a ampliação e diversificação do mix de lojas e serviços disponíveis ao público.

5.14. Programação visual e Sinalização de Orientação

Atualmente, o terminal conta com uma comunicação visual de sinalização e orientação bastante limitada, o que compromete a clareza e eficiência da circulação dos passageiros. A falta de elementos bem posicionados, padronizados e de fácil leitura dificulta a navegação, especialmente para usuários não habituais, como turistas e pessoas com mobilidade reduzida. Isso gera confusão, deslocamentos desnecessários e sobrecarga no atendimento presencial.

A reformulação da sinalização deve ser prioridade em uma proposta de requalificação, adotando princípios de acessibilidade, legibilidade e linguagem universal. Uma comunicação visual eficiente melhora a experiência do usuário, otimiza os fluxos internos e fortalece a imagem de organização e modernidade do terminal. O terminal não possui projeto de Sinalização e programação visual.

5.15. Balcão de Informações

O balcão de informações do terminal está localizado na zona central do saguão, no pavimento térreo, próximo aos acessos e ao elevador. Possui formato circular, balcão de atendimento com duas alturas com rebaixo para PCDs e materiais de acabamentos com piso e bancadas em granito e fechamento em alvenaria com revestimento em pastilha.

5.16. Guarda Volumes

O espaço destinado para o guarda volumes, está localizado no térreo, contíguo ao setor de encomendas e próximo ao acesso a plataforma. O guarda volumes possui uma área de 11,44 m² e o setor de encomendas possui uma área de 50,75 m². Possui acesso restrito a área com balcão de atendimento voltado para o saguão.

Os materiais de acabamento do guarda volumes seguem os padrões existentes no terminal, com piso em granito, pintura acrílica nas paredes, forro em gesso acartonado e balcão em granito. O setor de encomendas possui acabamento do piso em granilite, pintura acrílica nas paredes e forro em pvc liso.

5.17. Achados e Perdidos

Atualmente, não existe um espaço específico destinado exclusivamente para achados e perdidos no terminal. Este serviço é realizado pela administração do terminal de forma improvisada.

5.18. Administração, Funcionários e Operações

O setor administrativo e operacional está localizado no segundo pavimento do terminal, próximo as áreas dos órgãos de fiscalização e dos serviços públicos. É composta pelas salas administrativas, sala de som, sala CPD/TI e sanitários.

A área de funcionários, está localizada no pavimento térreo, possui copa/ estar, vestiários masculino, feminino e vestiário para PCDs.

O terminal também possui áreas de almoxarifado, depósito e manutenção, localizados próximo ao pátio de manobras.

O acesso as áreas administrativas/ operacionais são restritas aos colaboradores do terminal rodoviário.

5.19. Lojas, Alimentação e Serviços

O terminal conta com áreas comerciais distribuídas entre os dois pavimentos, porém de forma desproporcional e, em muitos aspectos, pouco estratégica do ponto de vista comercial — especialmente no pavimento superior. Atualmente, o térreo, que concentra o maior fluxo de usuários, dispõe apenas de um espaço para lojas de variedades e cinco pontos voltados à alimentação. Em contrapartida, o pavimento superior abriga 11 espaços comerciais e quatro pontos para alimentação, mas sofre com a baixa circulação de pessoas, o que compromete o desempenho das atividades comerciais ali instaladas.

O principal equívoco na concepção comercial do terminal foi a implantação da bateria de guichês no pavimento térreo — justamente a área de maior visibilidade e potencial de vendas por impulso — em detrimento de espaços comerciais. Paralelamente, a concentração de lojas e serviços no andar superior, menos acessado espontaneamente pelos usuários, reduziu consideravelmente o retorno comercial desses pontos. A inversão desses setores — com os guichês subindo e os espaços comerciais descendo — traria ganhos significativos, tanto em termos de fluxo e organização funcional quanto em valorização econômica de ambos os pavimentos.

O terminal conta ainda com duas praças de alimentação, uma em cada pavimento, com um total de 18 mesas com quatro cadeiras cada, o que revela um espaço com estrutura básica, mas com margem para qualificação e ampliação. Com uma estratégia mais eficaz de ocupação e layout, o terminal

pode atrair marcas mais expressivas, fortalecer o comércio local e oferecer uma experiência mais confortável aos passageiros.

Com sua localização estratégica e ampla circulação de pessoas, o terminal possui elevado potencial para exploração comercial e prestação de serviços públicos e privados. Quando bem aproveitado, esse equipamento pode se tornar um polo de dinamização econômica, funcionando como vetor de desenvolvimento urbano e referência regional de centralidade e conveniência.

5.20. Serviços Públicos

As áreas destinadas aos serviços públicos e órgão de fiscalização estão localizadas no pavimento superior, foram propostas áreas para órgãos de fiscalização estadual e federal, assistência social, juizado da infância e juventude e sala da SEMUSA.

É importante que os serviços públicos citados acima funcionem no terminal rodoviário para segurança e conforto dos usuários.

5.21. Mobiliários e Equipamentos

Dentre os mobiliários e equipamentos disponibilizados estão cadeiras do tipo longarinas, bebedouros, elevador de passageiros, lixeiras, catracas de controle e vasos de plantas.

Para melhorar a qualidade dos serviços prestados aos usuários e proporcionar um ambiente mais adequado e funcional, será necessário a aquisição de mobiliários e equipamentos adicionais, bem como aprimorar a gestão dos resíduos por meio de cestas de lixo padronizadas e com opções de coleta seletiva.

Dentre as deficiências identificadas, destacam-se a ausência de carrinhos de bagagens, cadeiras de rodas, relógios digitais, entre outros equipamentos essenciais para proporcionar mais conforto e conveniência aos passageiros.

5.22. Acessibilidade

O terminal rodoviário de Porto Velho possui elementos de acessibilidade implantados em conformidade com as normas vigentes, incluindo piso tátil em algumas áreas internas e externas, corrimãos, escadas e rampas com dimensões adequadas, guarda-corpos com altura regulamentar e sanitários acessíveis. Esses recursos demonstram uma preocupação com a inclusão e a mobilidade de todos os usuários, especialmente pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

No entanto, apesar desses avanços, o terminal não está adequado às exigências da legislação atual de acessibilidade. Algumas melhorias são necessárias para garantir a acessibilidade universal e a plena autonomia dos usuários. Entre os pontos a serem revistos destacam-se a correção e ampliação das pistas táteis internas, instalação de mapas táteis, instalação de sinalização vertical com informações em braile, a adequação dos balcões de atendimento nos guichês, a implantação de

sinalização visual e tátil (PCR) nos saguões de espera e plataformas, além da instalação de corrimãos adicionais nas rampas onde ainda não existem.

Essas intervenções são essenciais para promover um ambiente verdadeiramente acessível, seguro e inclusivo, alinhado às diretrizes da NBR 9050 e aos princípios do desenho universal, garantindo o direito de ir e vir com dignidade para todos os cidadãos.

5.23. Circulação Horizontal e vertical

O piso das circulações comuns dos pavimentos do terminal será em granito polido, com variações de coloração e instalado a 45°. O terminal é composto por dois pavimentos: térreo e superior, conectados por quatro escadas. Duas dessas escadas são de uso privativo, enquanto as outras duas são de circulação comum. As escadas possuem guarda-corpos e corrimãos.

O terminal também conta com um elevador com capacidade para 13 passageiros, localizado na área central do saguão, próximo aos acessos e ao balcão de informações. O elevador está adequado à acessibilidade, com identificação visual e sonora, além de barras de apoio.

5.24. Encomendas

O setor de encomendas funciona concomitante com o guarda volumes, na área interna do Terminal, em uma área próximo as lojas e ao pátio operacional. No pátio de manobras, próximo ao setor de encomendas existe uma vaga destinada a carga e descarga dos ônibus.

O setor de encomendas não possui acesso direto ao público externo, sendo necessário o acesso pelo pátio operacional, área restrita que compromete a segurança operacional do terminal e dos passageiros.

5.25. Carga e Descarga

O espaço para carga e descarga de materiais destinados as áreas comerciais do terminal, está localizado no pátio operacional, onde foi destinado um deck para este tipo de operação, sendo necessário o acesso de veículos ao pátio de manobras.

5.26. Depósito de Lixo (Área de Resíduos Sólidos)

O terminal conta com um espaço destinado ao descarte de lixo e coleta seletiva, abrigado em uma área com dimensões adequadas, totalizando 27,90 m². O local apresenta materiais de acabamento apropriados, incluindo piso em granilite, revestimento interno em azulejo retificado e laje rebocada com pintura acrílica, garantindo durabilidade e facilidade de limpeza. As portas são do tipo veneziana em alumínio anodizado preto e as janelas são de vidro fixo transparente, também com moldura em alumínio preto, proporcionando ventilação e iluminação natural.

Apesar da estrutura física adequada, o espaço não conta com divisões ou compartimentos internos específicos para a separação eficiente dos resíduos recicláveis, o que compromete o correto funcionamento do sistema de coleta seletiva. Para que o terminal atenda plenamente às práticas sustentáveis de gestão de resíduos, é necessário implantar uma separação mais efetiva entre os diferentes tipos de lixo, promovendo a triagem e o reaproveitamento dos materiais recicláveis de forma adequada.

5.27. Iluminação

A iluminação artificial do Terminal Rodoviário foi projetada com foco na eficiência energética e no conforto visual, utilizando tecnologia LED em todos os ambientes. Internamente, as áreas comuns contam com luminárias LED embutidas e do tipo pendente, garantindo boa distribuição de luz e baixo consumo de energia.

No pavimento térreo, o Mall, os sanitários e as áreas das plataformas são iluminados por fitas LED embutidas no forro, conferindo um visual moderno e funcional aos espaços. Já no segundo pavimento, a iluminação é feita por luminárias pendentes decorativas com lâmpadas de filamento LED na cor amarela e por luminárias fixadas entre as peças do ripado na cobertura. No entanto, a solução adotada para o segundo pavimento tem se mostrado insuficiente, sendo necessária a ampliação e adequação do sistema para garantir melhor desempenho luminoso e conforto aos usuários, principalmente na área do saguão do piso inferior, o qual tem o pé direito duplo.

A iluminação externa do terminal utiliza refletores de LED e posteamento alto com duas pétalas na área do estacionamento. Na entrada principal, o sistema conta com lâmpadas LED embutidas no forro, proporcionando uma recepção iluminada e segura aos passageiros.

5.28. Sistema de Informações

Não foram computados os Sistemas de Informações no projeto, o qual deverá ser feito pela Concessionária.

5.29. Instalações Elétricas

5.29.1. Entrada de Energia e QGBT

O fornecimento de energia será através da rede primária aérea em 13,2 kV trifásica.

Edificada na parte posterior do imóvel, a subestação de 512,5 kVA será construída em cabine de alvenaria, a subestação será dividida em sala de transformação e sala dos quadros de proteção.

A sala de transformação será subdividida por cubículos, a saber:

- Cubículo de muflas e para-raios;
- Cubículo de projeção, contendo Disjuntor Pequeno Volume de óleo;

- Cubículo do Transformador de energia destinado a atender os permissionários, onde o sistema de medição de energia será individual e em baixa tensão;
- Cubículo de Transformadores de medição em Média Tensão (TP's e TC's) destinados a medir toda a energia consumida pelo setor administrativo do terminal rodoviário;
- Cubículos do transformador de energia para sistema de climatização (com tensão de saída em 380/220V – 3Ø)
- Cubículo do transformador de energia (com tensão de saída em 220/127V – 3Ø) para os demais sistemas elétricos do setor administrativo, tais como iluminação e tomadas, bombas d'água etc.

A subestação abrigada será entregue com 3 transformadores, o de 112,5 kVA para a Administração e Iluminação Externa, o de 250 KVA para o sistema de ar condicionado e um de 150 KVA para os permissionários. Os quais atendem todos os requisitos da operacionalidade do Terminal.

A distribuição de energia será por redes subterrâneas de energia em baixa tensão, a partir da sala de quadros (no setor administrativo) e Quadro de Medição agrupada (aos permissionários), exceto para os permissionários localizados no pavimento superior, onde a distribuição se dará por eletrocalhas metálicas instaladas junto à estrutura metálica da cobertura do terminal.

5.29.2. Grupo Gerador

Não consta nos projetos nem na planilha orçamentária um sistema de grupo gerador de emergência.

5.29.3. Sistema de Proteção de Descargas Atmosféricas

Foi adotado no projeto para o Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas (SPDA), o Método das Malhas (Gaiola de Faraday), refere-se a utilização da cobertura metálica de alumínio, com espessura de 0,70mm, como captor natural e cabo de cobre de 35mm² fixados com presilhas em latão, para o fechamento da malha. O subsistema de descida será realizado pela estrutura metálica da armação de concreto com a adição de rebar CA – 25 #10mm² interligado a malha de aterramento por cabo de cobre nu 35mm².

O sistema possui nível de proteção IV e risco R1. O mesmo, será instalado conforme as normas: NBR-5410:2014 / NBR-5419:2015.

É fundamental ressaltar que o SPDA tem como objetivo garantir a segurança tanto da estrutura predial quanto das pessoas dentro e nas redondezas do edifício.

5.30. Sistemas Eletrônicos

5.30.1. CFTV

O sistema de Circuito Fechado de Televisão (CFTV) será executado conforme projeto com a instalação de 14 postes, 38 câmeras externa móvel, 3 monitores LCD ou LED colorido, Vídeo recorder 48 portas.

Os equipamentos e serviços a serem fornecidos estão de acordo com as normas da ABNT—Associação Brasileira de Normas Técnicas que regulamentam a operação de CFTV.

O sistema ainda não foi implementado pois aguarda o término de outras etapas da obra.

5.30.2. Rede de Dados, Telefonia e Sala de Rack

Os cabos vão ser protegidos fisicamente em toda sua extensão, utilizando-se de um ou mais materiais de instalação, não devendo em nenhuma circunstância serem instalados expostos. Todos os materiais de instalação deverão ser firmemente fixados às estruturas de suporte, formando conjuntos mecânicos rígidos e livres deslocamento pela simples operação.

Todas as instalações lógicas vão ser feitas com no mínimo 20 cm de distância de reatores, motores, cabos condutores de eletricidade e demais equipamentos, materiais ou instalações que possam gerar indução eletromagnética, o que afetaria o desempenho da transferência de dados, imagem, voz.

A entrada será através de cabo de fibra óptica 12 fibras, outdoor flexível FTTH, dentro de eletrodutos de 3", sendo que na descida do poste o eletroduto deverá ser de ferro galvanizado com CAP 3', os demais deverão ser de PVC ou conduítes, tal cabo terminará numa DG, instalado dentro da TI, de lá alimentará o RACK e demais equipamentos necessários. Do RACK, seguirão cabos UTP CAT 6 até os postos de trabalho

Serão construídas duas salas (Sala de Som e Sala CPD/T. I) no pavimento superior, conforme projeto. Nelas serão instalados um Rack 16U, caixas de passagem telefônica, switch, amplificador de potência, nobreak e caixas de som.

5.31. Sistema de Ar Condicionado, Exaustão e Ventilação

5.31.1. Ar-condicionado

Vai ser adotado o sistema de expansão direta do gás, com a utilização de equipamentos tipo "inverter split hi-wall", que possuem a tecnologia de fluxo de refrigerante variável (VRF) e condensação a ar, permitindo modulação individual de capacidade em cada unidade interna, pela variação do fluxo de gás refrigerante, visando atender as efetivas necessidades de carga térmica do sistema.

A instalação deste sistema de ar condicionado terá por finalidade proporcionar condições de conforto térmico durante o ano todo, com controle individual de temperatura.

As condições de operação da unidade interna devem ser definidas individualmente por meio de controle remoto, de operação amigável e software de gerenciamento.

Em cada sistema, uma única unidade condensadora (unidade externa) suprirá diversas unidades evaporadoras (unidades internas), através de um único par de tubulações frigoríficas, compostas de linha de líquido e de vapor saturado.

Estas unidades condensadoras vão ficar situadas em área técnica com facilidade para tomada e descarga de ar de condensação.

As unidades internas ligam-se a essas linhas frigoríficas através de tubulações de cobre, sem costura, e juntas de derivação do tipo “Refinete”, fornecidas e especificadas pelo fabricante do equipamento.

Em função da variação de carga térmica das áreas beneficiadas, ocorrerá automaticamente uma variação na velocidade de rotação do compressor, comandada pelo inversor de frequência (controle inverter), que irá ajustar a capacidade da unidade condensadora.

No dimensionamento da tubulação, foi levada em conta a perda de carga, causada pela distância entre os evaporadores ao condensador.

O refrigerante utilizado como padrão para todos os equipamentos é o R410A que já é de nova geração sendo ambientalmente correto, ou seja, não agride a camada de ozônio.

Não será permitido o uso de equipamentos que utilizem refrigerantes R22 ou R407C. Esses equipamentos possuem um consumo de energia excessivo, exigem uma grande quantidade de refrigerante para cada sistema e bitolas maiores para as tubulações de cobre. Além disso, o R22 agride a camada de ozônio.

Todos os equipamentos deverão em caso de incêndio ser desligados através de sinais do sistema de incêndio.

Para a climatização do terminal será usado 1 transformador de 250 KVA, 28 unidades condensadoras que irão climatizar e 48 evaporadoras posicionadas internamente nas dependências do terminal.

Os equipamentos e serviços a serem fornecidos estão de acordo com as normas da ABNT—Associação Brasileira de Normas Técnicas que regulamentam os sistemas de Ar-condicionado.

O sistema ainda não foi implementado pois aguarda o término de outras etapas da obra.

5.31.2. Exaustão e Ventilação

Os dutos de ar são em painel tipo sandwich com núcleo de poliisocianurato (PIR) e revestido em ambas as faces com folha de alumínio.

A ligação desses dutos com a descarga do ventilador, serão feitos com conexão flexível de lona ou plástico.

Os dispositivos de fixação e sustentação (tirantes e braçadeiras), são de ferro chato ou ferro cantoneira, com pintura de tinta anticorrosiva (cromato de zinco).

Não foi identificado o sistema de exaustão das áreas de alimentação nos projetos e planilha.

5.32. Instalações Hidrossanitárias

5.32.1. Água potável

A edificação será abastecida pela rede pública de abastecimento de água potável através de uma ramificação de 50mm, da rede da CAERD, com DN 300mm. A ligação do ramal predial será em tubo PE de 32mm com a instalação de um hidrômetro com vazão de 5 m³/h e 20 mm, conforme manual técnico da CAERD MTC-13.00.24.00/2015.

O reservatório inferior será em concreto armado, com volume de no mínimo 58 m³ (equivalente ao consumo diário mais a reserva técnica de incêndio). Já o reservatório elevado será dividido em três redes independentes para abastecer cada setor do terminal rodoviário, os setores foram separados conforme as peças de utilização de água fria, o material de cada tanque deve ser de polietileno. A primeira rede será composta por dois reservatórios com 11,00 m³ cada, a segunda rede é composta por seis reservatórios com 1,75 m³ cada e a última rede é composta por três reservatórios com 1,00 m³ cada.

5.32.2. Hidráulica dos Sanitários

Todo o sistema hidráulico será por meio de reservatórios superiores situados na laje técnica, que vão ser alimentados pelo reservatório inferior com água proveniente da concessionária local e/ou poço artesiano.

O dimensionamento do sistema do esgoto sanitário, foi estabelecido em função das Unidades Hunter de Contribuição (UHC). O tanque séptico e o filtro anaeróbico foram calculados conforme as normas vigentes. Todo o esgoto sanitário será destinado a Estação de tratamento de Esgotos.

5.32.3. Sistema de Drenagem de águas pluviais

A drenagem da cobertura é realizada por uma rede de drenagem interna com tubulações de captação que direcionam para as descidas de água nos pilares e desaguam nas caixas de drenagem, através de tubulação de PVC é direcionada para as caixas coletoras ligando a rede de $\varnothing$ 600 mm e lançadas em um canal próximo do Terminal.

O sistema de drenagem externo será feito em tubo de concreto de $\varnothing$ 600 mm e tubos de PCV de $\varnothing$ 150 e 200 mm e lançado na Rua João Pedro da Rocha, ainda não foi implementado pois aguarda o término de outras etapas da obra.

5.32.4. Destinação dos efluentes

Será feito através da Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) com vazão de 50 m³/dia ou 5,8 l/s, que se situa na área externa do Terminal. O tratamento do esgoto bruto do empreendimento tem como objetivo destinação final do efluente poderá ser opcionalmente aproveitado como água de reuso.

O projeto do sistema de tratamento a nível secundário, com remoção da carga orgânica foi elaborado para realizar o tratamento inicial do esgoto bruto do empreendimento, abrangendo as fases preliminar (remoção de materiais grosseiros e sólidos sedimentáveis), primária e secundária (eliminação de matéria orgânica suspensa e dissolvida) e terciária (remoção de nutrientes, desinfecção, além de eventuais ajustes e aprimoramentos).

5.33. Central de Gás

O sistema considerado no projeto de gás GLP contempla os seguintes itens:

- Toda a tubulação em COBRE CLASSE “A” OU “E”.
- As conexões em BRONZE, LATÃO OU COBRE CLASSE “A” OU “E”.
- Todos os Reguladores / Registros de Gás com Manômetros com capacidade de 0 à 7kgf 100psi (OBS.: CADA BOTIJÃO DEVE TER SEU PRÓPRIO REGISTRO COM MANÔMETRO).
- O local de armazenamento dos botijões deve ser devidamente cercado e com placa de identificação conforme norma vigente.
- Para o dimensionamento da rede de gás e ventilação dos ambientes devem ser considerado as normas ABNT e do CBPM-RO.

A central de gás ficará em um anexo no perímetro do Terminal próximo ao pátio de manobra.

5.34. Sistema de Combate a Incêndio e Pânico

A Edificação em pauta classifica como sendo de Estações Rodoviárias, código 201, ocupação de risco F4 (terminais passageiros), 05. Grupo C-2 e ocupação de risco ordinário.

Dois conceitos devem nortear a instalação:

- O primeiro refere-se à detecção de eventuais incêndios, através do Sistema de detectores de fumaça e acionadores manuais tipo “Quebre Vidro” e dos flow switch setoriais
- o segundo conceito refere inicialmente através de Extintores Manuais, em seguida com o Sistema de Mangueiras e em última instância através do Sistema de Chuveiros Automáticos.

O empreendimento será entregue com o AVCB aprovado e é composto de sistemas alarme, extintores e hidrantes, conforme exigências do Corpo de Bombeiros e Normas Técnicas.

6. IDENTIFICAÇÃO DE EVENTUAIS LIMITAÇÕES FÍSICAS E OPERACIONAIS EXISTENTES

O relatório abaixo tem por objetivo permitir o conhecimento da situação atual apresentando eventuais limitação físicas e operacionais existentes estando ou não em conformidades no terminal com os órgãos federais, estaduais ou municipais, assim como a estratégia e os custos para regularização e eventuais compromissos existentes de investimentos para sua regularização.

6.1. Licenciamento Ambiental

O novo terminal rodoviário de porto velho possui licença ambiental previa Nº 2 SOL/DLA, concedida pelo secretário municipal de Meio Ambiente, no uso de suas atribuições e tendo em vista o disposto na Lei Complementar nº 138, de 28 de dezembro de 2001, suas alterações e Decreto Nº 14.756 de 12 de setembro de 2017.

Sob a descrição da atividade nº 4120-4/00 – construção de edifícios (comercial horizontal), com endereço da obra na Av. Governador Jorge Teixeira, Nº 1296, Bairro Embratel – Terminal Rodoviário de Porto Velho – conforme resolução do COMDEMA 08 publicada no dia 12 de julho de 2019 Lista de Empreendimentos de Impactos locais passíveis de Licenciamento Ambiental no âmbito do município de Porto Velho/RO-DOM nº2499.

A autorização ambiental da obra foi concedida pelo secretário municipal de Meio Ambiente, no uso de suas atribuições e tendo em vista o disposto na Lei Complementar nº 138, de 28 de dezembro de 2001, Licença Ambiental de Instalação – LAI nº 34 SOL/DLA.

Autorização para a demolição e preparação de canteiros de obras, sob autorização ambiental Nº 07/DLA/SEMA/2022, onde a secretaria municipal de meio ambiente e desenvolvimento sustentável – SEMA, no uso de suas atribuições legais, de acordo com a Lei Complementar nº 138, de 28 de dezembro de 200, e em conformidade com o Decreto nº 13.420 de 27 de fevereiro de 2014.

6.2. Aprovação Urbanística

No município de Porto Velho o Uso e Ocupação do Solo é regulamentado pela Lei complementar nº 97 de 29 de dezembro de 1999, que “dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo do município de Porto Velho.

O código de obras é regulamentado pela Lei nº63, de 13 de abril de 1973, e estabelece normativas para as edificações em geral e dá outras providências. O código de obra do município visa normatizar e disciplinar a elaboração de projetos e a execução de obras, instalações, reconstruções, restaurações, reformas, ampliações e demolições”.

6.3. Projetos de Arquitetura

O terminal rodoviário não possui impedimentos técnico com relação aos projetos de arquitetura, visto que se trata de um projeto aprovado pelos órgãos competentes, dentre elas a Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte – SEMTRAN, e a Secretaria Municipal de Regularização Fundiária, Habitação e Urbanismo – SEMUR.

Todos os projetos arquitetônicos para a construção do terminal foram submetidos a conferência dos órgãos e secretarias municipais, conforme as exigências urbanísticas e edilícias contidas na legislação vigente.

6.4. Vigilância sanitária

A atividade desenvolvida pelo terminal rodoviário não se enquadra nas diretrizes da RDC 153/2017 ANVISA e IN/2017, e por isso não o sujeita a licenciamento sanitário. Isso não o isenta de eventuais vistorias sanitárias nem do descumprimento da legislação sanitária em vigor, especialmente no que se refere à estrutura física.

6.5. Gerenciamento de Resíduos

O terminal rodoviário possui o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) que se destina a orientar o devido manuseio, armazenamento de descarte dos resíduos sólidos provindos da construção e posterior funcionamento do empreendimento, visto que gerará segundo estimativa mais de 100 litros de resíduos por dia, cabendo ao responsável pela administração do empreendimento, efetuar as recomendações contidas no PGRS – Plano de Controle de Resíduos Sólidos, e expor, se encontrada, qualquer dificuldade à SEMA – Secretaria Municipal do Meio Ambiente.

O Trabalho em pauta é um instrumento da Política Ambiental, descrito na Legislação Nº 237/2000 da Resolução do CONAMA, Resolução CONAMA 307/2002, Lei Nº 138/2001 do Código Municipal de Meio Ambiente e pela ABNT NBR 10004.

6.6. Acessibilidade

A acessibilidade universal será premissa obrigatória do projeto de adequação e modernização do terminal, atendendo as exigências das Normas técnicas vigentes de acessibilidade e a NBR 9050/2020 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

6.7. Corpo de Bombeiro

O Terminal possui o certificado do Projeto de Proteção Contra Incêndio e Pânico da edificação, foi analisado e aprovado pelo corpo técnico da Coordenadoria de Atividades Técnicas - CAT/CBMRO. Tudo de acordo com a lei 3.924 de 17 de outubro de 2016 e regulamentada pelo decreto 21.425 de 29 de novembro de 2016.

O terminal ainda não possui o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB). O AVCB é o documento emitido pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Rondônia (CBMRO) validando que no ato da vistoria a edificação possui as condições de segurança contra incêndio e pânico previstas pela legislação e constantes no processo, estabelecendo um período de revalidação.

7. AVALIAÇÃO DA CAPACIDADE INSTALADA

A avaliação das áreas e instalações existentes do Terminal Rodoviário de Porto Velho - RO, partirão da premissa recomendada da classe do terminal, segundo o Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros.

O terminal possui atualmente o número médio de 70 partidas de embarque diárias (intermunicipais e interestaduais), que o define como classe “G”, com número médio de partidas diárias entre 25 e 80, conforme mostra a tabela abaixo de classificação de terminais retirada do Manual.

ITEM	1	2	3	4
FATORES	NÚMERO MÉDIO DE PARTIDAS DIÁRIAS	NÚMERO MÁXIMO DE PARTIDAS SIMULT. (PICO)	NÚMERO DE PLATAFORMAS DE EMBARQUE	NÚMERO DE PLATAFORMAS DE DESEMBARQUE
A	1250	64	64	21
	901	45	45	15
B	900	45	45	15
	601	30	30	10
C	600	30	30	10
	401	20	20	7
D	400	20	20	7
	251	13	13	5
E	250	13	13	5
	151	8	8	3
F	150	8	8	3
	81	5	5	2
G	80	5	5	2
	25	2	2	1
H	24	1	1	1
	15			

Figura 04 – Tabela de classificação de terminais. MITERP / DNER

Foram analisados os principais pontos do terminal relacionados aos setores de operações, de uso público, de serviços públicos, da administração e suas estruturas associadas, confrontando os parâmetros mais restritivos existentes nos manuais e nos parâmetros urbanísticos municipais.

7.1. Setor de Operações

A tabela abaixo mostra os parâmetros mínimos exigidos pelo manual comparado aos parâmetros das instalações projetadas, com as principais atribuições do setor de operações, que está relacionado as atividades dominantes de compra de passagem, embarque, desembarque e da movimentação dos ônibus.

Áreas da Plataforma		
Instalações	Parâmetros mínimos	Instalações Propostas
Área destinada ao Ônibus (unitário)	33,45m ²	52,03 m ²
Área destinada ao Passageiro (unitário)	59,85 m ²	68,90 m ²
Altura da Cobertura	5,00 m	6,00
Projeção da Cobertura sobre os Ônibus	2/3 do ônibus	Cob. total
Faixa de Circulação dos Ônibus	3,50 m	3,50 m
Faixa de Circulação da Plataforma	4,00 m	4,00 m
Estoque de ônibus (mangueira)	dispensável	0 vagas
largura mínima da pista de acesso	7,0 m	7,00 m
Raios de curvatura	15,0 m	15,00 m
Testada das bilheterias	2,0 m	2,30 m
Área para formação de fila (bilheterias)	3,5 m	3,50 m

As áreas projetadas atendem os parâmetros mínimos exigidos pelos manuais de implantação de terminais para as principais atribuições relacionadas ao setor de operações.

7.2. Setor de Uso Público

A tabela abaixo mostra os parâmetros mínimos exigidos pelo manual comparado aos parâmetros das instalações projetadas para o terminal, com as principais atribuições do setor de uso público, que está relacionado as atividades dominantes de embarque, desembarque e sanitários.

Áreas do Embarque, Desembarque e Sanitários		
Instalações	Parâmetros mínimos	Instalações Projetadas
Área do Salão de Emb./ Des.	500 m ² 200 m ²	1.143,84 m ²
Assentos do Emb. / Des.	130 und 60 und	160 und
Bebedouros do Emb. / Des.	1 und	2 und
Vão de acesso ao Emb. / Des.	2,50 m	7,15 m
Área do sanitário masc. Emb. / Des.	50 m ² 43 m ²	51,22 m ²
Lavatórios do sanitário masc. Emb. / Des.	6 und 5 und	6 und
Bacias do sanitário masc. Emb. / Des.	6 und 5 und	6 und
Chuveiros do sanitário masc. Emb. / Des.	OPC	2 und
Mictórios do sanitário masc. Emb. / Des.	14 und 12 und	6 und
Sanitário PCD masc. Emb/ Des.	-	02 und
Área do sanitário fem. Emb. / Des.	50 m ² 30 m ²	59,29 m ²
Lavatórios do sanitário fem. Emb. / Des.	10 und 9 und	8 und

Bacias do sanitário fem. Emb. / Des.	10 und 9 und	9 und
Chuveiros do sanitário fem. Emb. / Des.	OPC	2 und
Sanitário PCD fem. Emb./ Des.	OPC	02 und

As áreas existentes e as instalações do terminal rodoviário atendem quase que por completo, de forma satisfatória, as áreas e os equipamentos mínimos exigidos para as principais atribuições relacionadas ao setor de uso público.

7.3. Setor de Serviços Público

A tabela abaixo mostra os parâmetros mínimos exigidos pelo manual comparado aos parâmetros das instalações projetadas para o terminal, com as principais atribuições do setor de serviços público, que estão relacionadas as atividades dominantes de atendimento, apoio, assistência e proteção aos usuários do terminal.

Áreas de Serviços Públicos		
Instalações	Parâmetros mínimos	Instalações Projetadas
Informações	5,0 m ² (OPC)	11,7 m ²
Receptivo turístico	-	-
Achados e perdidos	dispensável	-
Guarda volumes	40 a 20 m ² (OPC)	13,60 m ²
Telefones	01 und	0
Posto da Polícia Militar	15 m ² (OPC)	11,2m ²
Posto da Polícia Civil	12 m ² (OPC)	-
Posto da Polícia Feminina	dispensável	-
Juizado de Menores	dispensável	11,95
Posto ANTT	10,0 m ²	11,23
Posto Fiscalização Estadual	dispensável	8,93
Posto de assistência social	dispensável	14,01
Posto Socorro de urgência	dispensável	13,19
Posto da Polícia Federal	dispensável	-
Estacionamento Privativo	dispensável	-

As instalações em projeto do terminal rodoviário atendem quase que por completo, de forma satisfatória, aos parâmetros mínimos exigidos para as principais atribuições relacionadas ao setor de serviço público.

7.4. Setor de Administração

A tabela abaixo mostra os parâmetros mínimos exigidos pelo manual comparado aos parâmetros das instalações existentes no terminal, com as principais atribuições do setor administrativo, que estão relacionados as atividades da administração, serviços gerais, sanitários e vestiários masculino e feminino, depósitos de lixo e outros.

Áreas do Administrativo		
Instalações	Parâmetros mínimos	Instalações Propostas
Administração	65 m ²	61,72 m ²
Serviços Gerais	36,0 m ²	16,46 m ²
Sala de controle	dispensável	6,67 m ²
Área vestiário masculino	18 m ²	10,75 m ²
Lavatórios vestiário masculino	2 und	2 und
Bacias vestiário masculino	2 und	2 und
Chuveiros vestiário masculino	1 und	1 und
Armários vestiário masculino	6,00 m ²	-
Mictórios vestiário masculino	3 und	3 und
Área vestiário feminino	15,0 m ²	22,43 m ²
Lavatórios vestiário feminino	2 und	2 und
Bacias vestiário feminino	2 und	2 und
Chuveiros vestiário feminino	1 und	2 und
Armários vestiário feminino	6 M ²	-
Depósito de Lixo	dispensável	27,9

As instalações existentes em projeto para o terminal rodoviário atendem de forma satisfatória aos parâmetros mínimos exigidos pelo Manual para as principais atribuições relacionadas ao setor administrativo.

7.5. Estacionamento e Táxis

A tabela abaixo mostra os parâmetros mínimos exigidos pelo manual comparado aos parâmetros das instalações existentes no terminal, com as principais atribuições para estacionamento de veículos particulares e táxi.

Áreas de Estacionamento e Táxi		
Instalações	Parâmetros mínimos	Instalações Propostas
Estacionamento particular	50 - 40 vagas	86 vagas
Número de pontos para táxi	1 ponto	6 pontos
Número de vagas para táxi	10 - 7 vagas	20 vagas

As áreas existentes em projeto para o terminal rodoviário atendem de forma satisfatória ao número de vagas de estacionamento para veículos particulares e táxi exigidos.

8. ESTUDOS AMBIENTAIS E DE INSERÇÃO URBANA

Porto Velho, situada como a capital do estado de Rondônia, destaca-se como a municipalidade de maior extensão territorial na região. Localizada no extremo norte do estado, a cidade estabelece limites com municípios rondonienses, amazonenses e acreanos, além de estar posicionada estrategicamente na fronteira entre Brasil e Bolívia, caracterizando-se como a única capital estadual brasileira situada em uma região fronteiriça.

O relevo da localidade porto-velhense apresenta-se predominantemente plano e suavemente ondulado, com a maior parte do espaço urbano assentada em uma área de planície fluvial. Porto Velho encontra-se às margens do Rio Madeira, um dos principais afluentes da margem direita do Rio Amazonas e peça fundamental na formação da bacia hidrográfica amazônica. Além do Rio Madeira, outros cursos d'água relevantes que perpassam a região incluem os rios Abunã, Ji-Paraná, Jaci-Paraná e Mutum-Paraná.

O clima característico de Porto Velho é tropical, com influência marcante da umidade atmosférica. Observa-se uma consistência de altas temperaturas e significativa pluviosidade, exceto durante o período de inverno, compreendido entre os meses de junho e agosto, quando a região experimenta seu período mais seco. Quanto à vegetação, o município ostenta predominantemente a presença da Floresta Amazônica, um dos biomas mais biodiversos do planeta.

8.1. Fatores Climáticos

- Temperatura média em Porto Velho

A estação quente permanece por 2,0 meses, de 27 de julho a 28 de setembro, com temperatura máxima média diária acima de 33 °C. O mês mais quente do ano em Porto Velho é setembro, com a máxima de 33 °C e mínima de 23 °C, em média.

A estação fresca permanece por 3,8 meses, de 3 de dezembro a 30 de março, com temperatura máxima diária em média abaixo de 31 °C. O mês mais frio do ano em Porto Velho é janeiro, com a mínima de 23 °C e máxima de 30 °C, em média.

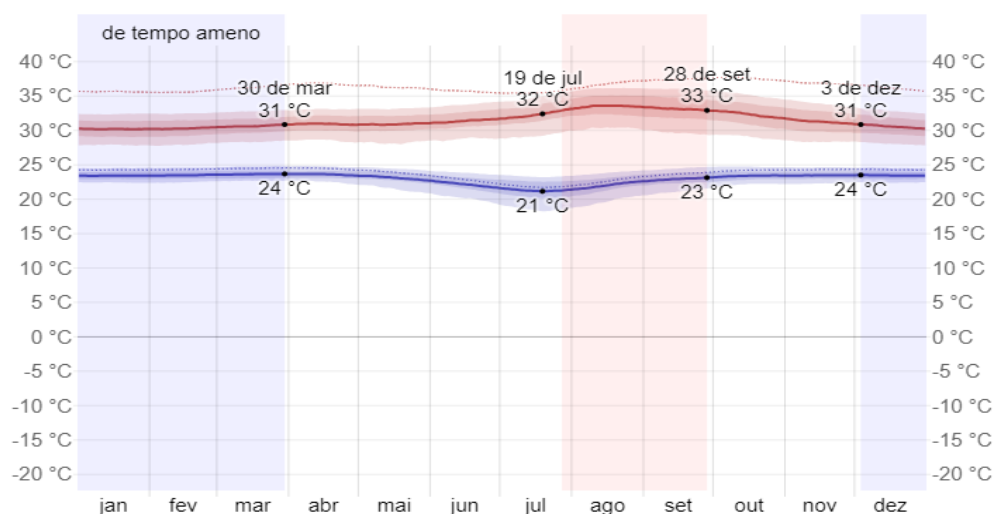


Figura 05 – Tabela da temperatura média

- Nuvens

Em Porto Velho, a porcentagem média de céu encoberto por nuvens sofre extrema variação sazonal ao longo do ano.

A época menos encoberta do ano em Porto Velho começa por volta de 31 de maio e dura 3,6 meses, terminando em torno de 18 de setembro.

O mês menos encoberto do ano em Porto Velho é julho, durante o qual, em média, o céu está sem nuvens, quase sem nuvens ou parcialmente encoberto 64% do tempo.

A época mais encoberta do ano começa por volta de 18 de setembro e dura 8,4 meses, terminando em torno de 31 de maio.

O mês mais encoberto do ano em Porto Velho é janeiro, durante o qual, em média, o céu está encoberto ou quase encoberto 86% do tempo.

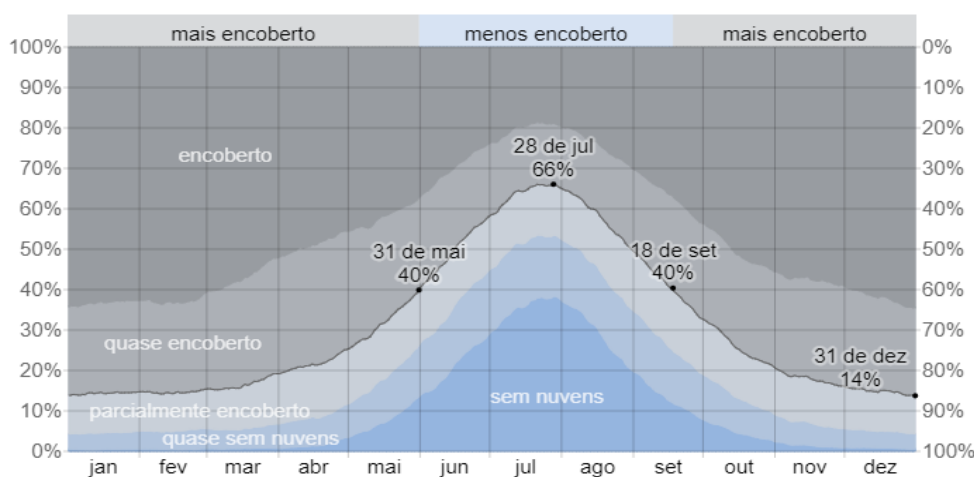


Figura 06 – Tabela de nebulosidade

- Precipitação

É considerado dia com precipitação aquele com precipitação mínima líquida ou equivalente a líquida de 1 milímetro. A probabilidade de dias com precipitação em Porto Velho varia acentuadamente ao longo do ano.

A estação de maior precipitação dura 7,4 meses, de 28 de setembro a 9 de maio, com probabilidade acima de 46% de que um determinado dia tenha precipitação. O mês com maior número de dias com precipitação em Porto Velho é janeiro, com média de 25,2 dias com pelo menos 1 milímetro de precipitação.

A estação seca dura 4,6 meses, de 9 de maio a 28 de setembro. O mês com menor número de dias com precipitação em Porto Velho é julho, com média de 3,1 dias com pelo menos 1 milímetro de precipitação.

Dentre os dias com precipitação, distinguimos entre os que apresentam somente chuva, somente neve ou uma mistura de ambas. O mês com mais dias só de chuva em Porto Velho é janeiro, com média de 25,2 dias. Com base nessa classificação, a forma de precipitação mais comum ao longo do ano é de chuva somente, com probabilidade máxima de 82% em 10 de janeiro.



Figura 07 – Tabela de precipitação

- Chuva

Para demonstrar a variação entre os meses e não apenas os totais mensais, mostramos a precipitação de chuva acumulada durante um período contínuo de 31 dias ao redor de cada dia do ano. Porto Velho tem variação sazonal extrema na precipitação mensal de chuva.

Chove ao longo do ano inteiro em Porto Velho. O mês mais chuvoso em Porto Velho é janeiro, com média de 264 milímetros de precipitação de chuva.

O mês menos chuvoso em Porto Velho é julho, com média de 17 milímetros de precipitação de chuva.

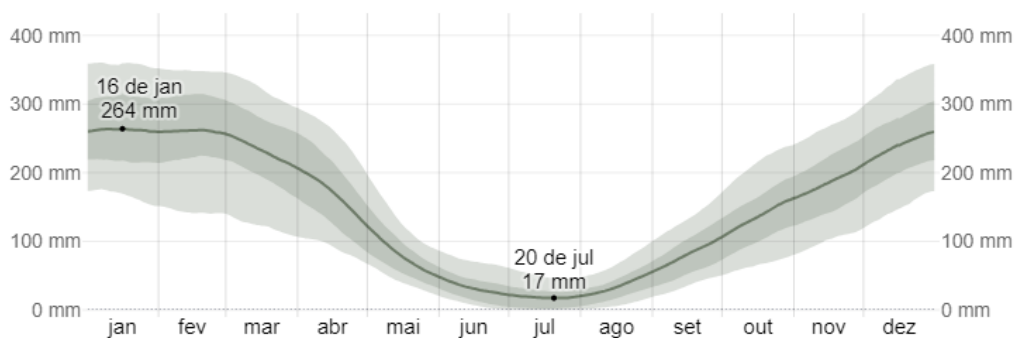


Figura 08 – Tabela de chuva

- Sol

A duração do dia em Porto Velho não varia significativamente durante o ano, cerca de 38 minutos a mais ou a menos de 12 horas no ano inteiro. Em 2024, o dia mais curto é 20 de junho, com 11 horas e 37 minutos de luz solar. O dia mais longo é 21 de dezembro, com 12 horas e 38 minutos de luz solar.

O dia em que o sol nasce mais cedo é 16 de novembro, às 05:44. O nascer do sol mais tarde ocorre 47 minutos depois, às 06:31 em 14 de julho. O dia em que o sol se põe mais cedo é 25 de maio, às 18:02. O dia em que o sol se põe mais tarde ocorre 41 minutos depois, às 18:43 em 28 de janeiro

A figura abaixo mostra uma representação compacta da elevação do sol (o ângulo do sol acima do horizonte) e do azimute (a leitura da bússola) para cada hora de cada dia no período do relatório. O eixo horizontal indica o dia do ano e o eixo vertical indica a hora do dia. Para cada dia e hora de tal dia, a cor de fundo indica o azimute do sol no momento. As isolinhas são contornos da elevação solar constante

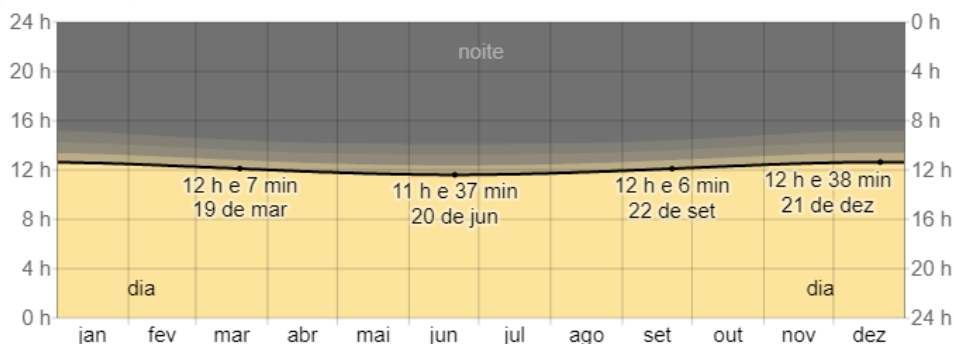


Figura 09 – Tabela de sol

- Lua

A figura abaixo é uma representação compacta de dados lunares importantes para 2024. O eixo horizontal indica o dia e o eixo vertical indica a hora do dia. As áreas coloridas indicam quando a Lua está acima do horizonte. As barras verticais cinza (Luas novas) e as barras azuis (Luas cheias) indicam as principais fases da Lua.

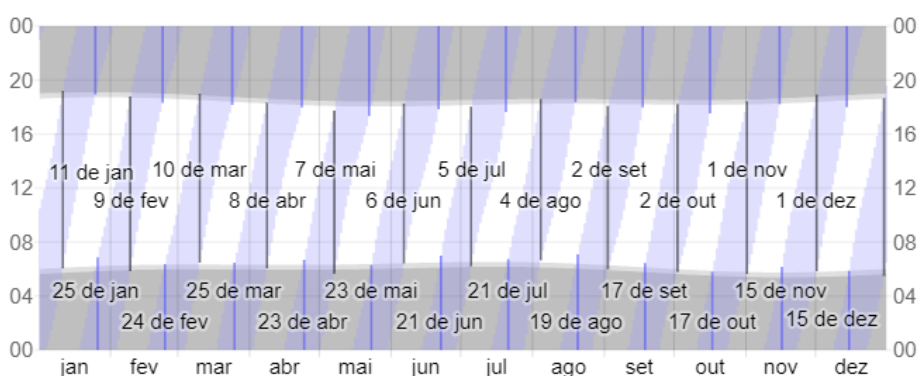


Figura 10 – Tabela de lua

- Umidade

Baseamos o nível de conforto de umidade no ponto de orvalho, pois ele determina se a transpiração vai evaporar da pele e, conseqüentemente, esfriar o corpo. Pontos de orvalho mais baixos provocam uma sensação de mais seca. Pontos de orvalho mais altos provocam uma sensação de maior umidade. Diferente da temperatura, que em geral varia significativamente do dia para a noite, o ponto de orvalho tende a mudar mais lentamente. Assim, enquanto a temperatura pode cair à noite, um dia abafado normalmente é seguido por uma noite abafada.

Porto Velho tem variação sazonal moderada na sensação de umidade.

O período mais abafado do ano dura 11 meses, de 18 de agosto a 14 de julho, no qual o nível de conforto é abafado, opressivo ou extremamente úmido pelo menos em 87% do tempo.

O mês com menos dias abafados em Porto Velho é agosto, com 26,8 dias abafados ou pior.

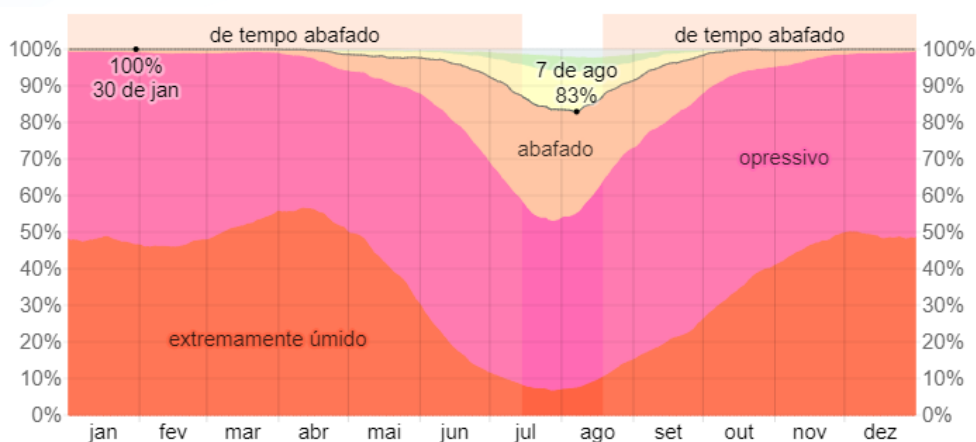


Figura 11 – Tabela de umidade

• Ventos

Esta seção discute o vetor médio horário de vento (velocidade e direção) em área ampla a 10 metros acima do solo. A sensação de vento em um determinado local é altamente dependente da topografia local e de outros fatores. A velocidade e a direção do vento em um instante variam muito mais do que as médias horárias.

A velocidade horária média do vento em Porto Velho não varia significativamente ao longo do ano, permanecendo mais e menos 0,3 quilômetro por hora de 2,8 quilômetros por hora durante o ano inteiro.

A direção média horária predominante do vento em Porto Velho varia durante o ano.

O vento mais frequente vem do leste durante 3,5 meses, de 28 de março a 11 de julho, com porcentagem máxima de 46% em 13 de junho. O vento mais frequente vem do sul durante 1,0 semana, de 11 de julho a 18 de julho, com porcentagem máxima de 34% em 11 de julho. O vento mais frequente vem do norte durante 8,3 meses, de 18 de julho a 28 de março, com porcentagem máxima de 54% em 1 de janeiro.

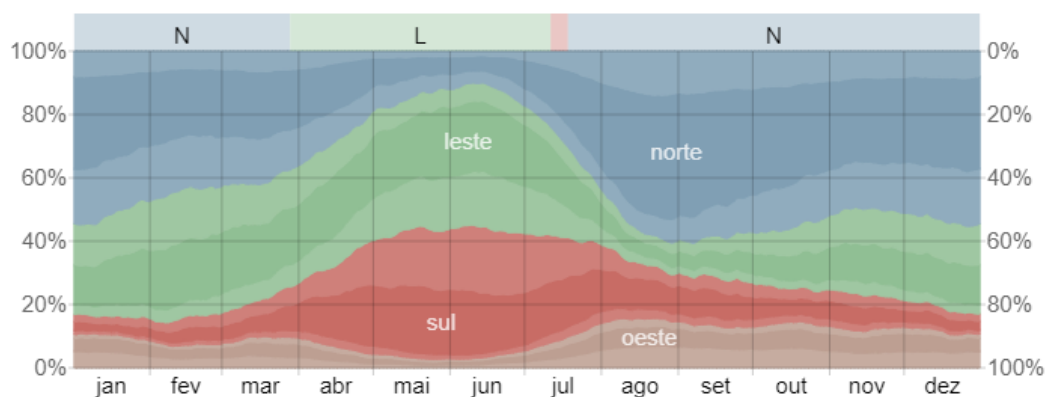


Figura 12 – Tabela de ventos

- Energia solar

Esta seção discute o total diário incidente de energia solar de ondas curtas que chega à superfície do solo ao longo de uma área ampla, levando em conta as variações sazonais na duração do dia, na elevação do sol acima do horizonte e na absorção por nuvens e outros elementos atmosféricos. A radiação de ondas curtas inclui a luz visível e a radiação ultravioleta.

A média diária de energia de ondas curtas incidente por metro quadrado não varia significativamente ao longo do ano, permanecendo entre mais e menos 0,4 quilowatt-hora de 5,0 quilowatts-hora durante o ano inteiro.

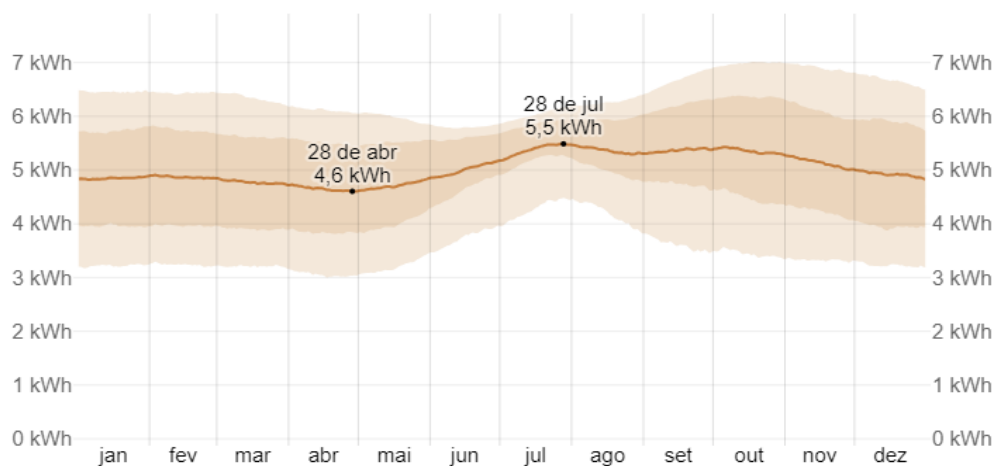


Figura 13 – Tabela de energia solar

- Topografia

Para fins deste relatório, as coordenadas geográficas de Porto Velho são: latitude $-8,762^{\circ}$, longitude $-63,904^{\circ}$ e 90 m de altitude.

A topografia dentro do perímetro de 3 quilômetros de Porto Velho contém apenas variações pequenas de altitude, com mudança máxima de 46 metros e altitude média acima do nível do mar igual a 75 metros. Dentro do perímetro de 16 quilômetros, também há apenas variações pequenas de altitude (103 metros). Dentro do perímetro de 80 quilômetros, há apenas variações pequenas de altitude (331 metros).

A área dentro do perímetro de 3 quilômetros de Porto Velho é coberta por superfícies artificiais (56%), água (21%) e arbustos (20%); dentro do perímetro de 16 quilômetros, por árvores (45%) e terra fértil (19%). Finalmente, dentro do perímetro de 80 quilômetros, por árvores (86%).

8.2. Localização do empreendimento

O referido empreendimento está situado no Lote de terra urbano, sob matrícula 94.827, inscrição cadastral 02.05.011.0380.001, com área de 18.221,48 m².

A nova rodoviária de Porto Velho está localizada na Av. Jorge Teixeira 1296, entre Av. Carlos Gomes, Av. Dom Pedro II e a R. João Pedro da Rocha, no Bairro Embratel.



Figura 14 – Localização do terreno

8.3. História do Bairro

O Bairro Embratel, localizado em Porto Velho, Rondônia, teve sua origem com o propósito de oferecer abrigo a famílias que enfrentavam condições de risco, provenientes do Ramal de São Domingos e do Bairro Baixa do União, este último propenso a inundações durante o período chuvoso.

Inicialmente, o bairro foi nomeado "Meu Pedacinho de Chão", em referência a uma novela transmitida na época, sendo batizado pela esposa do governador Humberto da Silva Guedes, dona Gilsa Auvray Guedes. Contudo, em 1979, houve uma modificação nessa denominação devido à instalação de torres transmissoras de comunicação da Embratel, um órgão do governo federal.

Entre os pontos de destaque no bairro, encontram-se a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Brasília, a Maternidade Mãe Esperança e o Campo Treze de Setembro.

Resumo do livro: Os Bairros na História de Porto Velho

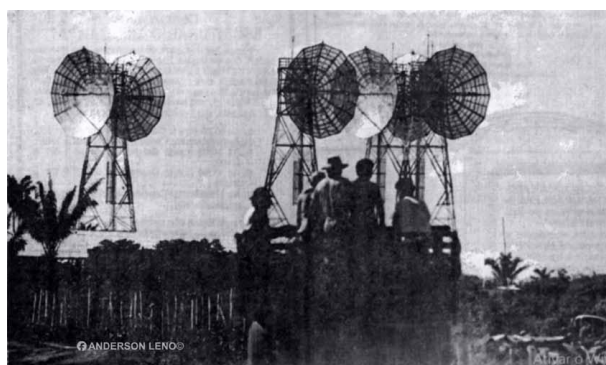


Figura 15 – Imagem antiga antenas Embratel no bairro

8.4. Fotointerpretação

Porto Velho foi criada por desbravadores por volta de 1907, durante a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Fica nas barrancas da margem direita do rio Madeira, o maior afluente da margem direita do rio Amazonas.

O Território foi finalmente transformado em Estado no final de 1981, tendo a sua instalação ocorrido em 1982, confirmando-se Porto Velho como sua Capital. A cidade vivenciou um novo ciclo de desenvolvimento econômico e populacional que esteve diretamente associado à construção de duas grandes usinas hidrelétricas no rio Madeira.

Não foram encontradas aerofotografias ou imagens de satélite com boa visibilidade da região do TR de Porto Velho anteriores a 2004.



Figura 16 e 17 – Imagens do ano de 2004 e 2023

No ano de 2004 a região já se apresentava bem urbanizada, com um sistema viário traçado. Não ocorreram grandes mudanças na rede viária ao decorrer dos anos analisados. As principais mudanças foram a construções de prédios comerciais e casas com a ocupações de terrenos e áreas verdes. Atualmente, essa região é predominantemente de uso comercial e residencial.

8.5. Equipamentos Públicos e Comunitários de Infraestrutura Urbana

8.5.1. Abastecimento de Água

O Centro de Reservação 2 (CR2) é composto por quatro reservatórios apoiados de concreto, com um volume total de 7.000 m³, e um reservatório elevado de concreto, com volume de 500 m³. Localiza-se no bairro Nova Porto Velho. O CR2 recebe contribuição do CR1 e a partir dele, a água é bombeada, por meio de uma estação elevatória, para o reservatório elevado. O reservatório elevado é responsável pelo abastecimento da zona de planejamento 2, correspondente a zona Central.

O Centro de Reservação 2 (CR2) é composto por quatro reservatórios apoiados de concreto, com um volume total de 7.000 m³, e um reservatório elevado de concreto, com volume de 500 m³. Localiza-se no bairro Nova Porto Velho. O CR2 recebe contribuição do CR1 e a partir dele, a água é bombeada, por meio de uma estação elevatória, para o reservatório elevado. O reservatório elevado é responsável pelo abastecimento da zona de planejamento 2, correspondente a zona Central.

O sistema de abastecimento principal de Porto Velho é composto por 02 conjuntos de adutoras de água bruta, sendo elas: conjunto de Adução de Água Bruta Rio Madeira (AAB-RM) e conjunto de Adução de Água Bruta Bate-Estaca (AAB-BE).

De acordo com os dados do PMS-ÁGUA (2009) e da CAERD (2018), a rede de distribuição do Distrito-sede é dividida em dois setores/zonas de pressão bem definidos, denominadas de setores 01 e 02. Sendo o primeiro atendido pelo CR1 e o segundo pelo CR2. Foram especificadas derivações/sangrias de diversos trechos de adução do sistema principal que também contribuem para a pressurização dos setores 01 e 02, a saber:

- Sangrias da adutora que conduz água da ETA1 para o CR1: 02 sangrias que abastecem diretamente parte do setor 01, uma para a alimentação do Bairro do Triângulo, onde se localiza a ETA1, e outra para atender o Bairro Areal;
- Sangrias da adutora que conduz a água do CR1 para o CR2: sangria para abastecimento do hospital base. A fim de atender a demanda desse hospital foi necessária a implantação de um Booster (pressurizador de rede) devido ao seu distanciamento do centro de distribuição. Quanto à forma de pressurização das redes de distribuição, no setor 01 é realizada pelo Reservatório elevado do CR1. Da mesma forma, o setor 02 é pressurizado pelo reservatório elevado do CR2. Nas duas zonas de pressão, o fornecimento de água ocorre em dias alternados, pois são realizadas diariamente manobras de registros que resultam na intermitência de abastecimento (PDMPV, 2019; CAERD, 2018)

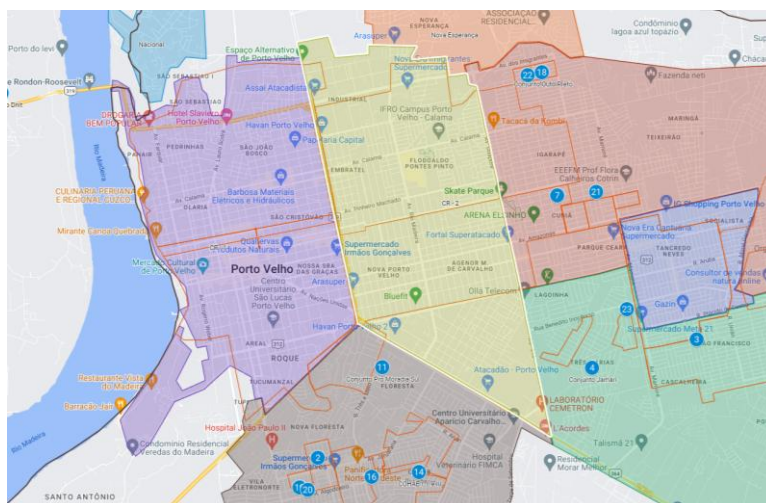


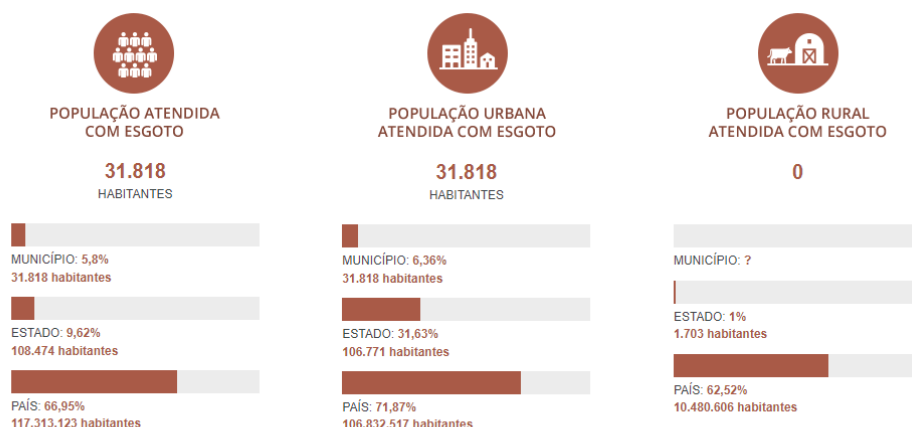
Figura 18 – Sistema de abastecimento de água

8.5.2. Esgotamento Sanitário

O esgotamento sanitário é constituído pelas atividades, infraestruturas e instalações operacionais de coleta, transporte, tratamento e disposição final adequados dos esgotos sanitários; inclui desde as ligações prediais até o lançamento final no meio ambiente. Mais da metade da população brasileira e grande parte dos municípios ainda não contam com serviços de esgotamento sanitário e acabam adotando outras formas de coleta, afastamento e, em poucos casos, tratamento dos esgotos.

O Departamento de Saneamento Básico (DESAB) tem a competência de coordenar o planejamento das atividades necessárias para implementar os Programas e Metas definidos no Plano Municipal de Saneamento Básico de Porto Velho.

Somente 5,8% da população total de Porto Velho tem acesso aos serviços de esgotamento sanitário. a média do estado de Rondônia é 9,62% e, do país, 66,95%.



Fonte: SNIS 2021

Figura 19 – Esgotamento Sanitário

Para o sistema de coleta e tratamento (atlas esgotos ana 2013), porto velho possui 35,07% de seu esgoto manejado de forma adequada, por meio de sistemas centralizados de coleta e tratamento ou de soluções individuais. do restante, 10,23% são coletados, mas não é tratado e 54,7% não é tratado nem coletado.

8.5.3. Coleta e Destinação de Resíduos Sólidos

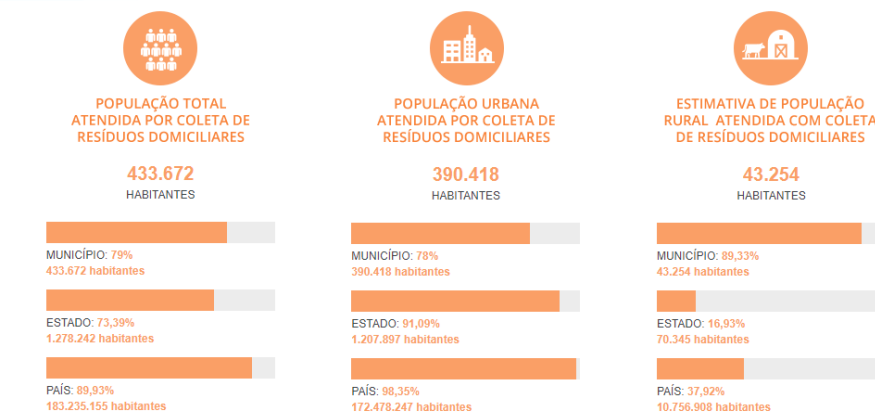
Os serviços de limpeza urbana e o manejo de resíduos sólidos são constituídos pelas atividades, infraestruturas e instalações operacionais de: coleta, transporte, transbordo, tratamento e disposição final adequados do lixo doméstico e dos serviços de varrição e limpeza de logradouros e vias públicas, incluindo triagem para fins de reuso ou reciclagem, de tratamento, inclusive por compostagem, e varrição, capina e poda de árvores em vias e logradouros públicos e outros eventuais serviços da limpeza pública urbana (Lei nº 11.445/2007, art. 7º).

Na cidade de Porto Velho, a gestão da Coleta Seletiva se desdobra em duas modalidades essenciais: a Coleta Seletiva Convencional e a Coleta Seletiva Solidária.

A Coleta Seletiva Convencional é operacionalizada mediante uma parceria entre a Prefeitura e a empresa Marquise Ambiental, sob um sistema de concessão. Essa iniciativa abrange um total de 12 bairros da cidade, com dias de coleta estrategicamente definidos. A solicitação à comunidade é que os materiais passíveis de reciclagem sejam disponibilizados na calçada nos horários estabelecidos: às 07:00 da manhã, às 14:00 da tarde e às 18:00 da noite.

Já a Coleta Seletiva Solidária, conforme previsto no Plano Municipal de Saneamento Básico – PMSB, é uma abordagem distinta que se concentra na coleta sistemática realizada em condomínios e instituições públicas. Seu objetivo primordial é direcionar esses materiais exclusivamente às cooperativas e associações de catadores locais.

Em PORTO VELHO, 79% da população total é atendida com coleta de Resíduos Domiciliares. Vale reparar na diferença da taxa de cobertura da população urbana, de 78%, frente à população rural, de 89,33%.



Fonte: SNIS 2021

Figura 20 – Coleta de lixo

Porto Velho possui coleta seletiva de Resíduos Sólidos, e recupera 0,07% do total de resíduos coletados no município. No estado, a taxa de recuperação é de 3,74%, e no país é de 3,36%

Os serviços de Manejo de Resíduos Sólidos Urbanos são cobrados e forma de cobrança é por Taxa específica no mesmo boleto do IPTU.

8.6. Zoneamento

O empreendimento encontra-se situado na Zona Residencial de alta densidade (ZR3), conforme estipulado no Art. 58, abrangendo atividades residenciais destinadas à habitação, bem como atividades complementares ou compatíveis. Além disso, a mencionada zona contempla a inserção de equipamentos locais comunitários e serviços públicos, configurando-se como um entorno multifuncional.

Vale destacar que o empreendimento está estrategicamente posicionado no cruzamento com a Avenida Governador Carlos Gomes, classificada como corredor de comércio e serviços diversificados, em conformidade com as atuais diretrizes urbanísticas.

O Terminal, objeto deste empreendimento, está constituído em um terreno devidamente declarado de utilidade pública por meio do decreto nº 18.110, emitido em 17 de maio de 2022, com o propósito específico de viabilizar o processo de licenciamento ambiental. Este terreno, caracterizado como área de terra urbana, é designado como preservação permanente - APP e integra o patrimônio do município de Porto Velho. O terminal rodoviário de passageiros abrange uma área total de 18.221,48 m², contemplando tanto a infraestrutura física quanto a edificação associada ao referido empreendimento.

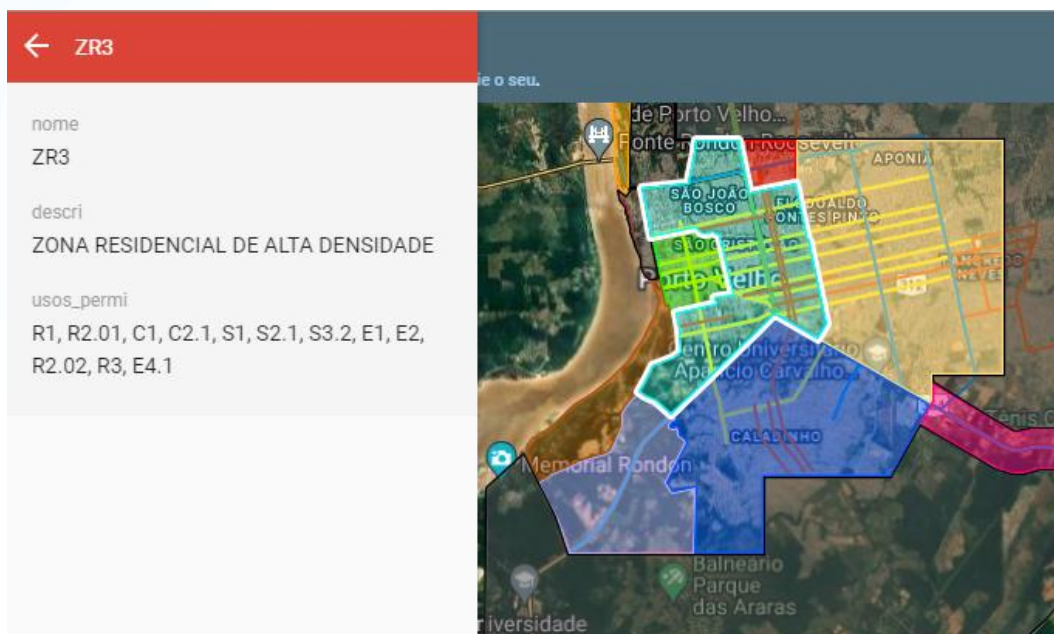


Figura 21 – Zoneamento

8.7. Entorno

O Terminal Rodoviário, dada a sua função vital, destaca-se como um notável equipamento urbano na cidade de Porto Velho. Devido à sua localização estratégica, praticamente todas as categorias de serviços tornam-se acessíveis, frequentemente eliminando a necessidade de deslocamento por meio de veículos. Destaca-se a presença de uma ampla variedade de serviços nas proximidades do Terminal, abrangendo hospitais, instituições educacionais, locais de culto, estabelecimentos hoteleiros, farmácias, supermercados, estabelecimentos gastronômicos, lanchonetes, postos de abastecimento, clínicas veterinárias, concessionárias automotivas e diversos estabelecimentos comerciais.



Figura 22 – Entorno do terreno

8.8. Área de Influência

O Terminal Rodoviário, dada a sua intensa operação, atrai um significativo volume de deslocamentos para uma mesma localidade em curtos intervalos de tempo, ocasionando alterações substanciais nas condições de circulação em uma determinada região. Para abordar adequadamente essa situação, é imperativo dispor de uma infraestrutura capaz de absorver eficientemente o excedente de tráfego gerado. A ausência desse suporte pode resultar em problemas típicos de um sistema viário saturado, incluindo congestionamentos, aumento nos índices de acidentes de trânsito e outros desafios decorrentes dessa problemática.

Além dos impactos no sistema viário, grandes empreendimentos, quando não concebidos considerando a infraestrutura urbana existente, podem acarretar colapsos nos sistemas de fornecimento público, tais como energia, água tratada, rede de captação de águas pluviais, coleta de esgoto, serviços de telecomunicações, entre outros. Isso é particularmente relevante para a realidade de Porto Velho, especialmente nos bairros da Zona Central da capital.

A área de influência primária, delimitada por um raio de 1.500 metros, abrange oito bairros: Flodoaldo Pontes Pinto, Pedacinho do Céu, Embratel, Liberdade, São Cristóvão Nossa Senhora das Graças, Nova Porto Velho e Agenor Martins de Carvalho. Assim como em grande parte da cidade, esses bairros experimentaram crescimento baseado em expansões urbanas irregulares, refletindo uma distribuição diversificada das classes sociais.

Na caracterização da vizinhança do terminal rodoviário, identificou-se um considerável número de imóveis com ocupação mista, residencial/comercial. Dado que esses imóveis não geram impactos expressivos na infraestrutura urbana, o entorno do terminal é caracterizado pela predominância de empreendimentos e residências unifamiliares ou mistas, representando aproximadamente 80% de uso residencial/misto, 10% de áreas não edificadas e os restantes 10% destinados a outros usos.

Embora o empreendimento em questão não exerça impacto direto sobre a rede de equipamentos comunitários em sua área de influência, contribui para o crescimento populacional direto dessa região devido à geração de empregos. Diante disso, é crucial que os equipamentos comunitários sejam capazes de atender à crescente demanda de usuários.

A análise da oferta desses equipamentos na área de influência revela uma adequada disponibilidade em todos os aspectos. Comparativamente, as imediações do empreendimento apresentam uma oferta de equipamentos comunitários significativamente superior a várias regiões da capital que enfrentam deficiências nesse aspecto.

Embora seja fato que o padrão de ocupação do empreendimento resulte em sombreamento na vizinhança, a mensuração do impacto depende da orientação das edificações em relação ao sol, das estratégias adotadas e das características do entorno. Nesse contexto, o empreendimento em questão não ocasionará sombreamento significativo nos lotes vizinhos nem prejudicará a circulação de vento na área, visto que seus limites estão diretamente alinhados com a via pública.

O Terminal Rodoviário, atento à destinação adequada dos resíduos sólidos gerados em suas instalações, reserva locais apropriados para o depósito temporário desses materiais até sua coleta. A empresa responsável por essa coleta é a Marquise Ambiental, a mesma que presta serviços para a Prefeitura de Porto Velho. A coleta seletiva é incentivada entre colaboradores e lojistas, sendo resíduos como plástico, papelão e alumínio encaminhados para empresas especializadas em reciclagem.

O empreendimento apresenta um aspecto positivo ao atrair ou possibilitar a criação de estabelecimentos comerciais pela população local, atendendo tanto a residentes fixos quanto à população flutuante atraída pelo terminal. Isso contribui significativamente para a geração de empregos, tanto de forma direta pelo empreendimento quanto pelos novos estabelecimentos comerciais surgidos.

Ao analisar o impacto do empreendimento sobre o valor dos imóveis no entorno, observa-se um impacto positivo, elevando o valor médio dessas propriedades. Esse aumento é resultado da geração de empregos e da conveniência de residir nas proximidades do terminal, sem, no entanto, gerar uma valorização excessiva. Dessa forma, o empreendimento contribui para o desenvolvimento sustentável da região.

A análise da implantação de um empreendimento ressalta a importância de considerar os benefícios e melhorias que trará para a população circunvizinha. Não se deve limitar apenas ao aspecto financeiro, negligenciando os impactos sociais. O empreendimento, estrategicamente alinhado a programas e atividades de tratamento desses impactos, adota uma abordagem aberta e participativa, vinculando-se aos seus negócios. Essa abordagem permite otimizar recursos, aumentar a eficiência e multiplicar o valor gerado para as partes interessadas, incluindo a comunidade local. Valorizar o apoio da população e considerar suas opiniões é crucial para o sucesso e a aceitação contínua do empreendimento.

8.9. Avaliação dos impactos

No tocante às vias de acesso, a análise aponta para a suficiência destas para absorver o volume de tráfego gerado pelo empreendimento, garantindo uma conciliação adequada com o tráfego local e de passagem. O dimensionamento e a capacidade das vias foram avaliados, considerando o aumento esperado no fluxo durante períodos de pico, de modo a garantir uma eficiência contínua.

No cenário da infraestrutura urbana, especialmente no que tange ao saneamento básico, destaca-se que o empreendimento não impõe impactos ao sistema local. Isso se deve à implementação de um fornecimento independente, abrangendo todos os aspectos relacionados a esse âmbito. A concepção independente visa assegurar a sustentabilidade e a autonomia do empreendimento em relação a elementos essenciais de saneamento.

Ao avaliar a macro acessibilidade, embora o sistema seja eficaz, identificam-se deficiências notáveis, como a ausência de calçadas padronizadas. Esta carência pode impactar a segurança e comodidade dos pedestres, sugerindo a necessidade de intervenções para garantir um ambiente mais inclusivo e harmônico.

Quanto à micro acessibilidade, está sendo delineada de maneira a proporcionar um ambiente ideal para os usuários do empreendimento, com especial atenção àqueles que possuem mobilidade reduzida. A concepção considera normas de acessibilidade, contemplando rampas, sinalizações táteis e demais elementos para garantir uma experiência positiva a todos os usuários.

Diante dos diagnósticos apresentados, constata-se que o empreendimento não acarretará impactos significativos no trânsito e na infraestrutura urbana circunvizinha. Essa constatação embasa a conclusão de que não será necessário implementar contrapartidas específicas para mitigar eventuais impactos gerados pelo empreendimento, ratificando a eficiência do planejamento urbano e arquitetônico adotado.

9. APRESENTAÇÃO DAS INTERVENÇÕES DE MODERNIZAÇÃO, REQUALIFICAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

O Terminal Rodoviário de Porto Velho será um polo catalisador do desenvolvimento da região onde está localizado, promovendo a diversidade de usos e promoção da vida urbana, tornando os espaços públicos mais seguros e ativos em favor da interação social.

Para a elaboração dos projetos de intervenções, adotou-se como premissa geral que todos os projetos de arquitetura e engenharia referentes ao novo terminal rodoviário foram, ou ainda serão desenvolvidos pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, em conformidade com as normas técnicas da ABNT e demais legislações pertinentes.

De forma a atender às demandas das condições de conforto e segurança dos usuários, como também à otimização do espaço existente assim como a operacionalização do terminal rodoviário, foram identificadas melhorias que deverão ser implementadas na Rodoviária de Porto Velho, dentre elas podemos ressaltar:

- Reformulação da geometria viária interna com mudança no sentido do fluxo de veículo que acessam a área de encosto da calçada para o embarque e desembarque de passageiros e usuários;
- Nova geometria viária de acesso e saída de veículo do estacionamento, novo layout das vagas, nova sinalização horizontal e vertical e implantação de novos equipamentos de controle dos estacionamentos com cobertura para o emissor/ receptor de ticket.
- Cercamento do estacionamento com gradil para maior segurança e conforto aos usuários;
- Nova sinalização de trânsito no Sistema Viário interno do Terminal, através de dispositivos de pintura (Sinalização Horizontal) e placas orientadoras e regulamentares (Sinalização Vertical) visando melhorar a circulação e canalização dos fluxos.

- Construção de nova área exclusiva para atendimento ao setor de encomendas com acesso independente dos veículos particulares e de cargas;
- Novo layout comercial interno, com readequação dos espaços comerciais,
- Readequação dos espaços de bilheteria de vendas de passagens, com o deslocamento para o pavimento superior;
- Implantação de nova Comunicação Visual e de orientação interna ao usuário, com materiais contemporâneos de fácil leitura e com uso de pictogramas;
- Adequação da acessibilidade na área interna do terminal, com ampliação de sinalização tátil nos pisos e implantação de sinalização vertical em braile;
- Implantação de Sala Multissensorial para Neurodivergentes Criação de ambiente inclusivo e terapêutico no pavimento superior, voltado ao estímulo sensorial controlado de crianças com TEA, TDAH, deficiências físicas ou intelectuais. A sala contará com recursos como colunas de bolhas, fibras ópticas, iluminação dimerizável, painéis táteis, piscina de bolinhas, pufes anatômicos e difusores de aroma, seguindo os princípios do desenho universal, NBR 9050 e NBR 16994. Essa intervenção amplia o alcance social e educacional do terminal, promovendo acolhimento, autonomia e conforto a todos os públicos.
- Construção do balcão da Central de Atendimento ao Usuário (balcão de informações), posicionados estrategicamente junto aos banheiros do saguão e do novo guarda volumes e achados e perdidos;
- Centralização do controle de acesso de passageiros à plataforma de embarque e desembarque.
- Sustentabilidade, com implantação de energia fotovoltaica e construção de poço artesiano.
- Implantação do SIGIT - Sistema de Gerenciamento Integrado de Terminais, promove a automatização de processos operacionais internos dos terminais rodoviários, desde o controle de acesso de veículos, controle de acesso de passageiros às plataformas de embarque e desembarque, até a disponibilização de informações nos painéis das Chegadas e Partidas, auxiliando nos trabalhos dos colaboradores internos e orientando os usuários sobre sua viagem.

9.1. Diretrizes Gerais do Projeto

9.1.1. Demanda Projetada

A projeção de demanda é uma etapa importante para a projeção de cenários futuros, a partir de premissas pessimistas, caso base e otimistas, bom como de limitações físicas e operacionais do terminal. Partindo-se da demanda base, esses fatores serão utilizados na projeção para diferentes horizontes temporais e para cada um dos cenários, conforme constam, mais detalhados, nos volumes 1 e 3.

ANO	Embarques
Ano 1	321.076
Ano 2	321.076
Ano 3	321.076
Ano 4	321.076
Ano 25	321.076

O terminal possui atualmente o número médio de 70 partidas de embarque diárias (intermunicipais e interestaduais), que o define como classe “G”, com número médio de partidas diárias entre 25 e 80.

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

No ano 30, o número de embarques previsto será de 257.439 passageiros por ano, o que dá um número médio aproximado de 35 partidas de embarque diárias (intermunicipais e interestaduais), mantendo sua classificação como um terminal rodoviário classe “G”, com número médio de partidas diárias entre 25 e 80, segundo os Manuais de Terminais Rodoviários.

9.1.2. Componentes Arquitetônicos Mínimos

Este item contempla os espaços mínimos obrigatórios a serem previstos no projeto de arquitetura apresentado.

São os seguintes os espaços obrigatórios a serem previstos, agrupados em setores – Área de Público, Apoio ao Usuário, Áreas Operacionais, Instalações, Serviços, Áreas Externas – os quais seguem, basicamente, a lógica de proximidade e sequência de percurso do usuário no terminal.

A concepção arquitetônica para modernização e adequação do Terminal considerou:

- Respeitar o sistema viário externo com suas vias e acessos;

- Respeitar e observar as plantas com delimitação da Poligonal do Terminal Rodoviário;
- Garantir e facilitar as operações de entrada, parada e saída dos ônibus, táxis e veículos particulares, bem como a entrada e saída dos usuários;
- Prever, obrigatoriamente, a integração aos transportes de apoio deste Terminal;
- Atender a todas as normas legais e técnicas cabíveis.

Área de Público:

- Área de Chegada e Saída de Usuários ao Terminal Rodoviário;
- Saguões de Espera do Embarque/Desembarque;
- Balcão de Informações;
- Bilheterias;
- Lojas/Comércios;
- Lanchonetes;
- Sala Multissensorial;
- Saguões de Embarque/Desembarque;
- Sanitários;
- Plataformas de Embarque/Desembarque;
- Guarda volumes e Achados e Perdidos.

Área Operacional

- Central de Operações;
- Central de Controle;
- Órgãos Fiscalizadores;
- Sala da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT;
- Almoxarifado;
- Depósitos e Manutenção;

Área de Instalações Técnicas;

- Sistema de Drenagem;
- Sistema de Energia;

- Sistema Hidrossanitário;
- Sistema de Dados, Voz e Som;
- Sistema de Gás;
- Sistema de Ar condicionado e exaustão;

Área de Serviços

- Administração;
- Vestiários de Funcionários;
- Refeitório de Funcionários;
- Depósito de Lixo (ARS Área de Resíduos Sólidos);
- Estacionamento de veículos motorizados;
- Acessos de Usuários Pedestres;
- Central de Despacho de Cargas e Encomendas;
- Pátios de Manobras e Pistas de Circulação de Ônibus.

9.1.3. Critérios e Dimensões Mínimas de Projeto

Foram analisados os principais pontos do terminal relacionados aos setores indicados anteriormente, onde serão indicados os critérios e as dimensões mínimas com base nos Manuais de Implantação de Terminais, nos parâmetros urbanísticos municipais e nas áreas existentes.

Área de Público

- Área de Chegada e Saída de Usuários ao Terminal Rodoviário;
 - A faixa de parada de veículos particulares deverá ter, no mínimo 4 vagas;
 - A faixa de parada de táxis deverá ter, no mínimo 3 vagas;
- Saguão de Espera do Embarque/Desembarque;
 - Espaço de circulação dos usuários no interior do Terminal Rodoviário e que fará a articulação dos espaços de espera, bilheterias e de comércios e serviços;
 - Área mínima do saguão de embarque/ desembarque deverá ser de 500 m²;
 - As áreas de circulação deverão ter largura mínima de 3,00 m livres;

- Deverá possuir monitores para a veiculação de informações aos usuários;
- Devido ao alto tráfego de usuários, deverão ser empregados pisos de alta resistência que, além de atender ao quesito de durabilidade, é de fácil manutenção (higienização e substituição);
- Espaço integrado ao saguão com, no mínimo, 80 assentos;
- A localização do espaço de espera deve ser determinada em função do conforto, sem prejuízo das áreas de circulação;
- Guichê de Informações;
 - Deverá estar em local de fácil visibilidade para os usuários, considerando as diversas possibilidades de acesso.
- Bilheterias;
 - Deverão ser posicionadas em locais de fácil acesso para os usuários;
 - Deverão possibilitar área para as filas;
 - O número de bilheterias deverá atender à necessidade das empresas transportadoras que operam no terminal;
- Lojas/Comércios;
 - Deverão atender, prioritariamente, às necessidades dos usuários no Terminal, como alimentação, venda de medicamentos, livros e revistas, entre outras. O uso poderá ser estendido a outros tipos, desde que planejado de forma a não interferir na atividade fim do edifício;
 - Poderão ser adotados quiosques de vendas, desde que localizados em pontos que não interfiram nas circulações e fluxo de usuários.
- Restaurantes e Lanchonetes;
 - As lojas, principalmente as destinadas à atividade de alimentação, deverão possuir formas de abastecimento que não comprometam a movimentação dos passageiros;
 - Para as lojas destinadas à atividade de alimentação deverá ser previsto sistema de exaustão de fumaça;
- Sala Multissensorial;
 - Garantir a acessibilidade universal
 - Área mínima de 15 m²
 - Instalação de Piso seguro e confortável
 - Instalação de Iluminação sensorial controlada
 - Inclusão de Elementos lúdicos e terapêuticos

- Acesso ao Embarque e Desembarque;
 - Dimensões mínimas do acesso de 3,00 m;
- Sanitários;
 - Os sanitários masculinos deverão possuir no total o número mínimo de 5 lavatórios, 5 vasos sanitários, 6 mictórios e 01 chuveiro;
 - Os sanitários femininos deverão possuir no total o número mínimo de 8 lavatórios, 9 vasos sanitários e 01 chuveiro;
 - As cabines destinadas às pessoas com deficiência deverão ser instaladas em conformidade com as normas e legislação vigentes. As cabines destinadas a pessoas com deficiência deverão ser instaladas de forma a permitir o acesso independente dos sanitários gerais;
 - Preferencialmente, possuir instalações de fraldário, com acesso que permita homens ou mulheres usarem;
 - Preferencialmente, os sanitários deverão ter iluminação e ventilação naturais;
 - As linhas das louças e metais sanitários escolhidas deverão ser preferencialmente do tipo antivandalismo e com dispositivos economizadores de água;
- Plataformas de Embarque e Desembarque;
 - Deverão ser mantidas, no mínimo, 13 plataformas de embarque e desembarque, seguindo a situação atual;
 - Área de Apoio aos Usuários
- Guarda volumes e Achados e Perdidos;
 - O espaço do guarda volumes deverá ter no mínimo 9,00 m² de área de parede;
 - Este espaço poderá ser conjugado com o do Achados e Perdidos;

Área Operacional

- Guarita de Controle;
 - Controlará a entrada e saída de ônibus;
 - A guarita deverá estar interligada à central de operações por rede de dados;
 - Deverá estar dentro da poligonal de concessão;
 - Toda a área operacional deverá ser cercada e controlada em relação ao espaço público.
- Central de Operações;

- Sala onde serão feitas as operações de controle de chegada e saída dos ônibus do Terminal;
- Deverá ter área mínima de 3,00 m². Este espaço poderá ser conjugado com a guarita de controle;
- Central de Controle;
 - Sala onde estarão localizados os monitores de vídeo de controle e segurança de todo o Terminal Rodoviário;
 - Deverá estar localizada próxima à área administrativa e com fácil acesso à circulação geral. Este espaço poderá ser conjugado com a sala operacional;
 - Deverá ter área mínima de 4,00 m².

Área de Serviços

- Administração;
 - Esta área deverá ser separada da área de público, com acesso visível, sem necessitar, no entanto, de destaque;
 - Deverá ter área mínima de 20,00 m².
- Vestiários de Funcionários;
 - Os vestiários masculino e feminino deverão possuir instalações, com peças e armários necessários ao número de funcionários.
- Refeitório de Funcionários;
 - Deverá ser previsto refeitório para os funcionários e possuir, no mínimo, instalações necessárias ao aquecimento de alimentos e mesas para refeições, além de geladeira e bebedouros;
- Depósito de Lixo (ARS - Área de Resíduos Sólidos);
 - Requererá um projeto específico, prevendo-se a área de triagem e cômodos separados para o armazenamento de lixo orgânico e reciclável, dimensionado conforme o volume de resíduos produzido;

Área Externa

- Estacionamento de veículos motorizados;
 - Toda a área de estacionamento deverá ser cercada em relação ao espaço público.
 - Número mínimo de vagas deverá ser de 60 unidades;
 - Uma parcela dessas vagas deve ser reservada às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, idosos e gestantes, de forma a atender às legislações.

- O estacionamento deverá ser provido de equipamentos de controle de entrada e de saída;
- A área das vagas para motocicletas deverá atender a, pelo menos, 3% da área destinada às vagas disponibilizadas para veículos leves;
- Acessos de Usuários Pedestres;
 - Os acessos de pedestres deverão possuir piso de material antiderrapante e atender às normas de acessibilidade.
 - Vão de acesso mínimo de 5,0 m de largura;
- Central de Despacho de Cargas e Encomendas;
 - Este espaço concentra as atividades de entrega e recebimento de cargas transportadas nos ônibus que partem ou chegam ao terminal rodoviário;
 - Deverá possuir acesso independente para veículos particulares, sem acesso ao pátio de manobras;
 - Deverá possuir área para o manuseio de mercadorias;
- Pátios de Manobras e Pistas de Circulação de Ônibus.
 - Deverão ser obedecidos os raios mínimos necessários para a manobra dos veículos;
 - As pistas de circulação deverão ter largura mínima de 3,50 m;
- Área de Instalações Técnicas

Os espaços destinados a máquinas e equipamentos, subestação (bombas d'água, ar-condicionado, gás geradores, estação de tratamento de efluentes) deverão se localizar, preferencialmente, em áreas reservadas.

9.1.4. Estudo de Fluxos

Para o desenvolvimento do projeto de adequação e modernização foram considerados os fluxos de movimentação dos ônibus, dos veículos e dos usuários no Terminal.

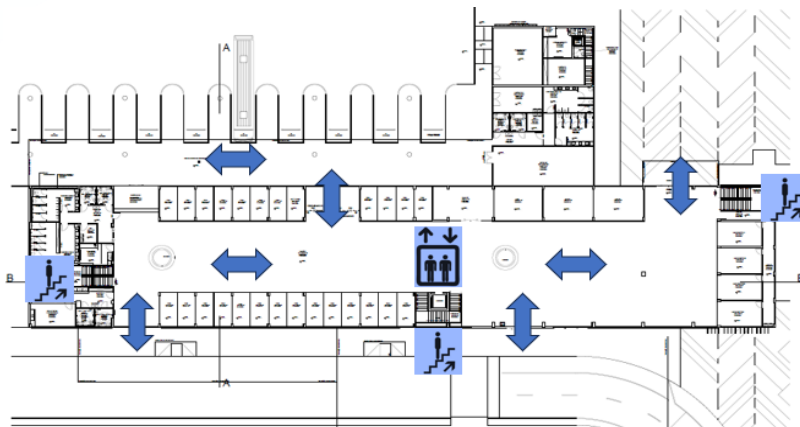


Figura 23 – Circulação de Pedestres – Pav. Térreo

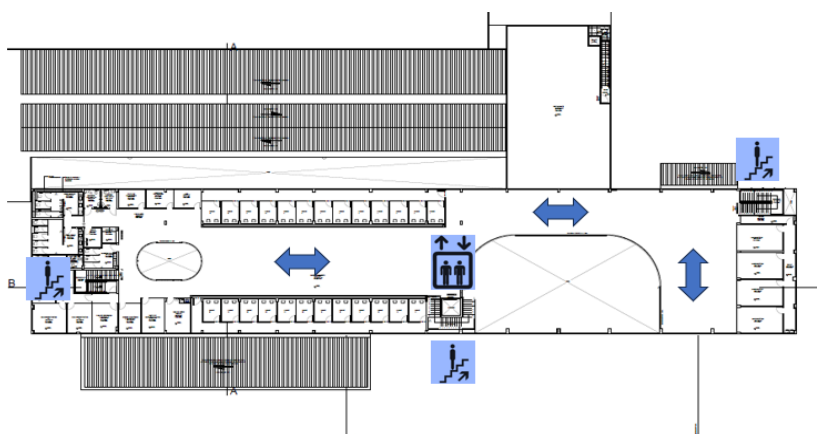


Figura 24 – Circulação de Pedestres – Pav. Superior

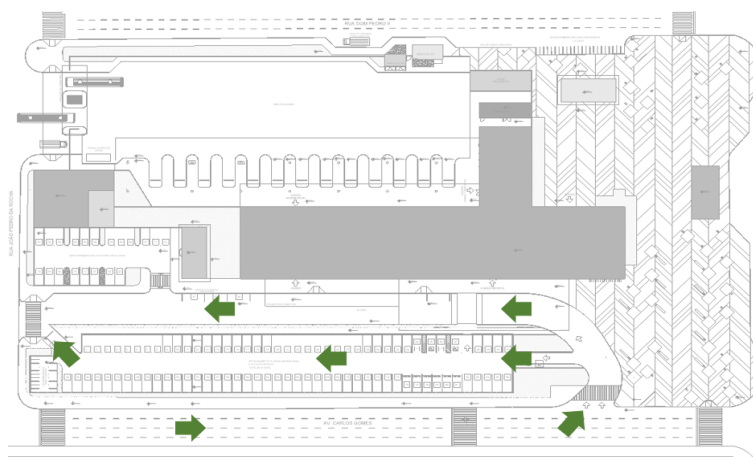


Figura 25 – Circulação de Veículos particulares

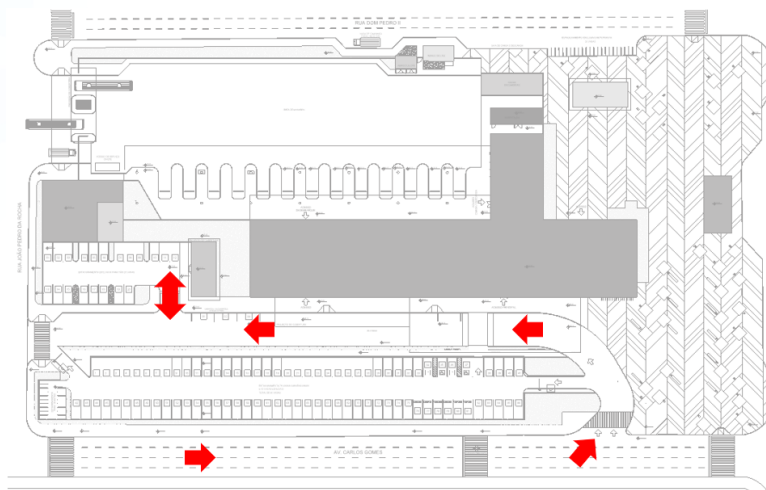


Figura 26 – Circulação de Veículos de aluguel

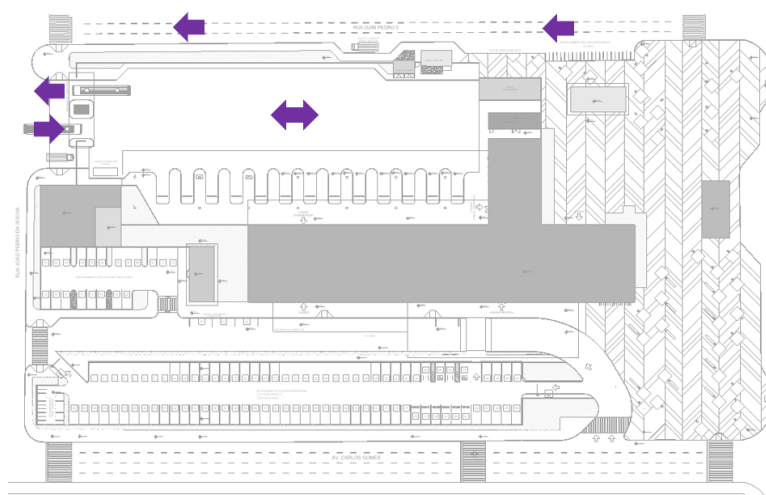


Figura 27 – Ônibus rodoviários

10. Plano Geral do Projeto Conceitual – Apresentação das Intervenções Propostas e Memorial Descritivo

As propostas apresentadas foram desenvolvidas com base nos projetos arquitetônicos e complementares disponibilizados, nas deficiências identificadas em vistoria técnica, no programa mínimo de necessidades, na demanda projetada e na análise dos fluxos de pedestres e veículos. O objetivo é fornecer suporte técnico para a elaboração do Estudo Preliminar de Arquitetura.

Na sequência, são apresentadas as plantas gerais do estudo de arquitetura e engenharia, contendo as soluções propostas para a readequação do Terminal Rodoviário de Porto Velho. As intervenções visam atender aos requisitos de conforto e segurança dos usuários, além de promover a otimização do espaço físico existente e a melhoria da gestão e operação do terminal.

10.1. Requalificação da Planta Externa do Terminal

A reurbanização do terminal promove a adequação, construção e adaptação da sua área externa para melhor conexão com o espaço urbano do seu entorno, objetivando maior fluidez no movimento de veículos e pedestres e integração com outros modais. Faz parte do projeto da requalificação e da inserção do Terminal no contexto urbano, elementos como cercas, sinalização viária e nova geometria de acesso de veículos.

Segue abaixo pontos integrantes da proposta de adequação e modernização da área externa:

- A. Reformulação da geometria viária interna com mudança no sentido do fluxo de veículo que acessam a área de encosto da calçada para o embarque e desembarque de passageiros e usuários;

O Sistema Viário interno do Terminal Rodoviário deverá sofrer alteração no sentido do fluxo de entrada e saída do terminal, assim como em sua geometria viária, devido a insegurança causada pela descida do carona pelo lado oposta a linha de calçada para o embarque e desembarque dos veículos, com a descida do passageiro pelo lado da pista.

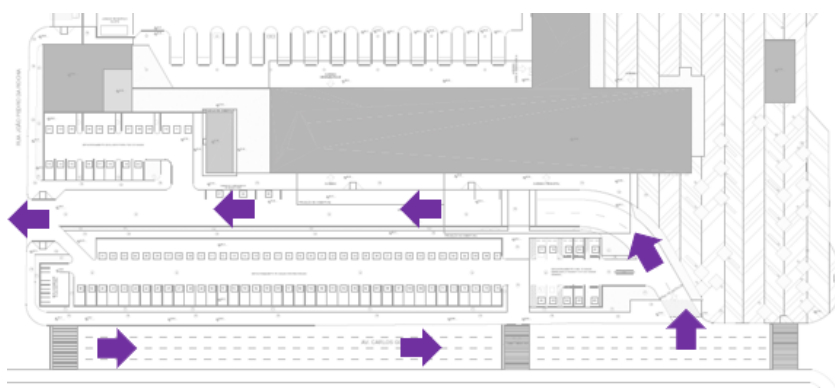


Figura 28 – Sistema viário interno e estacionamento

- B. Nova geometria viária de acesso e saída de veículo do estacionamento, novo layout das vagas, nova sinalização horizontal e vertical e implantação de novos equipamentos de controle dos estacionamentos com cobertura para o emissor/ receptor de ticket.

Coma mudança no fluxo de acesso ao terminal, a entrada do estacionamento também será alterada, com acesso direto pela Av. Carlos Gomes, onde será necessário fazer uma adequação na geometria viária de acesso. Serão implantados controles de acessos automatizados, com cancelas e emissores e receptores de tickets cobertos e a implantação da sinalização vertical e horizontal.

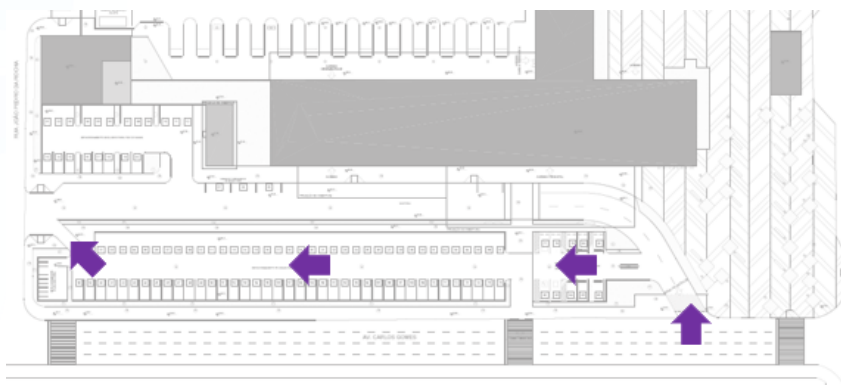


Figura 29 – Sistema viário do estacionamento

- C. Cercamento do estacionamento com gradil para maior segurança e conforto aos usuários;

Para maior segurança e conforto dos usuários é necessário realizar o cercamento do estacionamento, para isso foi proposta alteração no layout das vagas retirando a faixa de pedestre localizada entre os carros, desta forma eliminando a passagem de pedestre na área interna do estacionamento.

- D. Implantação de faixas de pedestres e faixa elevada no acesso ao estacionamento dos táxis.

Sinalização e construção de faixas elevadas para maior segurança e promoção acessibilidade dos passeios internos, dando prioridade aos pedestres.

- E. Nova sinalização de trânsito no Sistema Viário interno do Terminal, através de dispositivos de pintura (Sinalização Horizontal) e placas orientadoras e regulamentares (Sinalização Vertical) visando melhorar a circulação e canalização dos fluxos.

Implantação de nova sinalização de trânsito no sistema viário interno do terminal através de dispositivos de pintura (sinalização horizontal) e placas orientadoras e regulamentares (sinalização vertical) visando melhorar a circulação e canalização dos fluxos.

- F. Construção de nova área exclusiva para atendimento ao setor de encomendas com acesso independente dos veículos particulares e de cargas;

A proposta de construção de um novo setor de encomendas com acesso direto pela via pública e baía exclusiva para parada de veículos visa atender à crescente demanda por esse tipo de serviço no terminal. O segmento de encomendas vem apresentando expansão contínua, impulsionado pelo aumento das vendas online e pela necessidade de maior capilaridade logística por parte das transportadoras.

Atualmente, o setor de encomendas encontra-se instalado em local que não atende de forma satisfatória às exigências operacionais. O acesso de veículos para carga e descarga é feito exclusivamente pelo pátio de manobras, o que gera interferências nas operações rodoviárias, comprometendo a segurança, a fluidez do tráfego interno e a eficiência do terminal. Além disso, a localização atual é distante do estacionamento e não possui acesso direto pela rua, o que dificulta a movimentação de cargas e o atendimento ao público.

A nova implantação permitirá um fluxo mais organizado, seguro e eficiente para veículos de transporte de cargas, eliminando conflitos operacionais e proporcionando maior agilidade no recebimento e despacho de encomendas. Com essa intervenção, o terminal estará mais bem preparado para atender

à crescente demanda desse serviço, promovendo a modernização da infraestrutura e a melhoria na qualidade dos serviços oferecidos aos usuários e empresas parceiras.

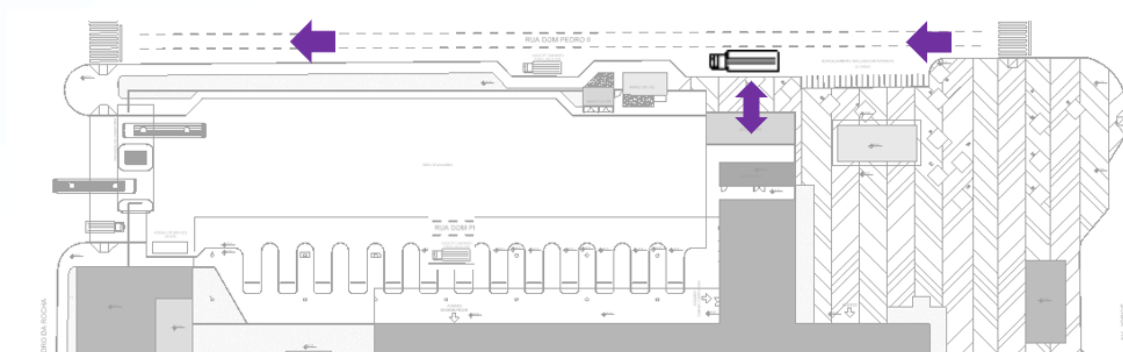


Figura 30 – Setor de encomendas

10.2. Requalificação da Planta Interna do Terminal Rodoviário

Segue abaixo algum dos pontos integrantes da proposta de adequação e modernização da área interna do terminal:

G. Novo layout comercial interno, com readequação dos espaços comerciais,

A área do saguão de embarque terá um novo formato comercial com a alteração do layout proposto para as áreas comerciais e guichês. A nova proposta é levar os guichês para o pavimento superior deixando o pavimento térreo somente para a exploração comercial como lojas de variedades, conveniências, artesanatos, farmácias, Salas Vips, gerando polos atrativos e de serviços nos dois pavimentos.

O novo layout da planta baixa do Terminal permitirá uma melhor distribuição das atividades/ serviços, além da ampliação da quantidade e a criação de um MIX novo e diversificado de lojas, em toda extensão do pavimento térreo, com visual qualificado e vitrines planejadas. Esse novo layout adotado possibilita um maior conforto aos usuários, maior atratividade para investimentos de iniciativa privada e maior possibilidade de exploração de áreas comerciais e de serviços.

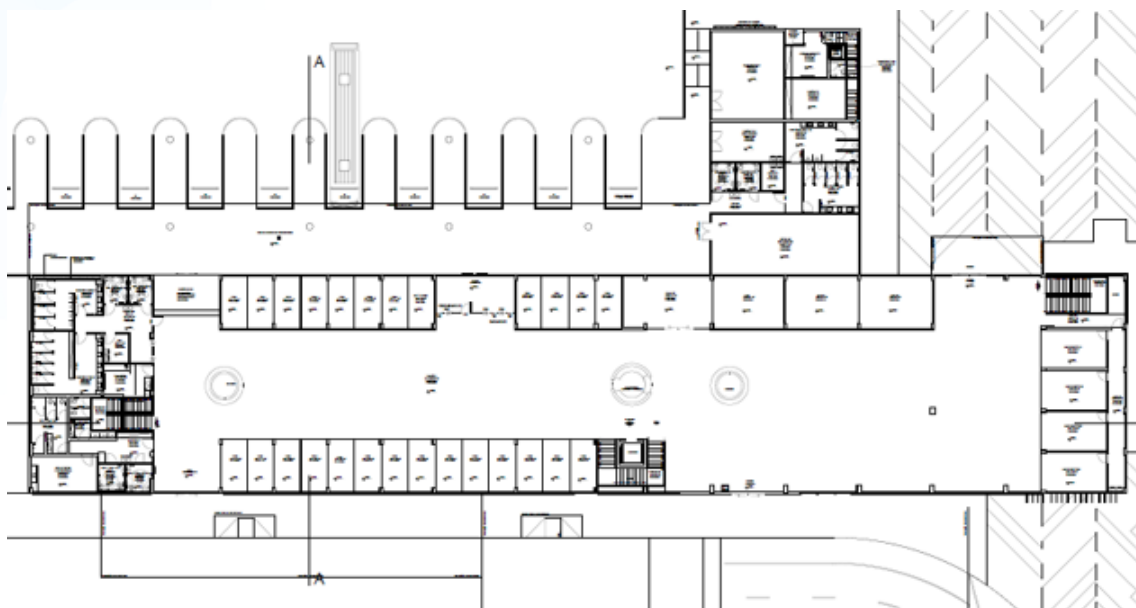


Figura 31 – Planta baixa pav. térreo

H. Readequação dos espaços de bilheteria de vendas de passagens, com o deslocamento para o pavimento superior;

A Transferência dos guichês do pavimento térreo para o pavimento superior tem o intuito de desafogar e desobstruir a circulação no saguão devido a formação de filas das bilheterias tornando o ambiente mais confortável, além de gerar maior dinâmica no fluxo de passageiros no terminal criando polos atrativos de interesse nos dois pavimentos. Serão entregues os guichês com fachadas e letreiros padronizados, e com acessos internos aos guichês por circulação exclusiva dando maior segurança as empresas.

A realocação dos guichês para o pavimento superior — que hoje abriga áreas comerciais de baixa atratividade e movimentação — surge como uma solução mais eficiente e racional. Ao deslocar os guichês para o andar superior, garante-se que os usuários que precisam obrigatoriamente adquirir passagens subam até esse nível, o que contribuirá também para dinamizar a circulação nesse pavimento atualmente subutilizado.

Por outro lado, ao transferir as áreas comerciais para o térreo, explora-se com maior inteligência o comportamento dos consumidores em ambientes de passagem. Locais com maior fluxo tendem a estimular compras por impulso, especialmente em situações de espera ou deslocamento. Assim, posicionar lojas e serviços no térreo — onde naturalmente há maior visibilidade e fluxo espontâneo de pessoas — aumenta significativamente as chances de conversão em vendas, tornando esses pontos muito mais valorizados comercialmente.

Além disso, com a liberação dessas áreas térreas atualmente ocupadas por guichês, abre-se a possibilidade para que as próprias empresas de transporte implantem salas VIPs em localizações privilegiadas, oferecendo mais conforto, conveniência e exclusividade aos seus passageiros. Essa medida não apenas eleva a qualidade dos serviços prestados, mas também contribui para a diferenciação competitiva entre as operadoras, agregando valor à experiência do usuário e reforçando a imagem de modernização e eficiência do terminal.

Essa estratégia de realocação representa não apenas uma otimização do uso espacial, mas também uma melhoria na operacionalidade do terminal e um aumento expressivo no potencial de geração de receita, ao alinhar a distribuição dos usos com os princípios de aproveitamento comercial, comportamento do consumidor e qualificação dos serviços prestados.

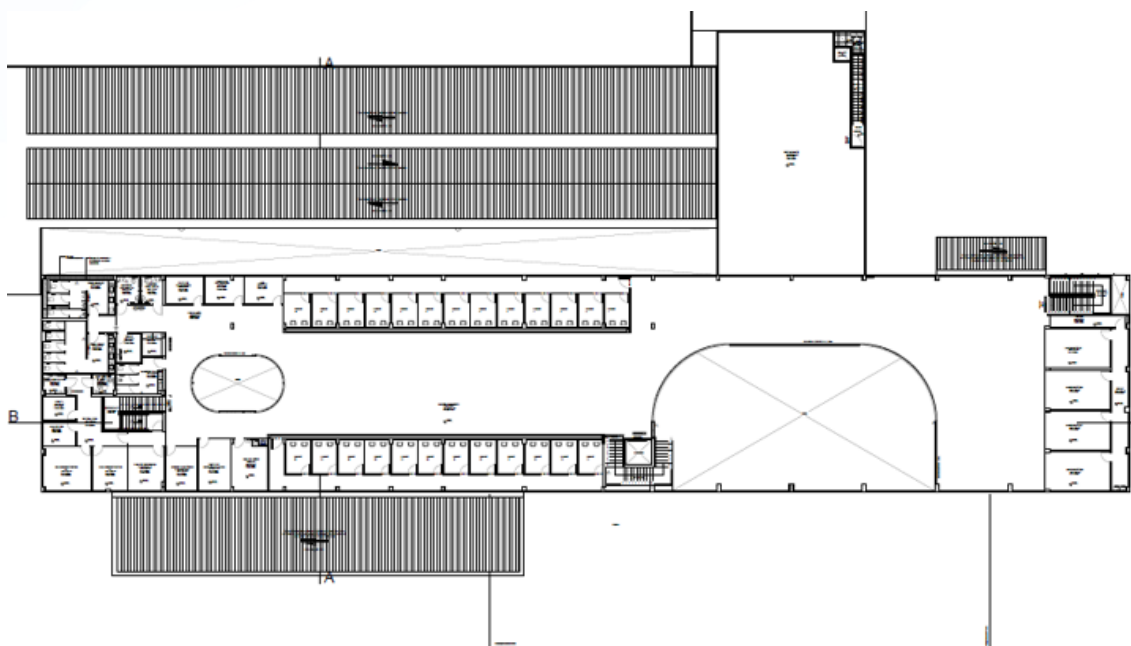


Figura 32 – Planta baixa 2º pavimento

- I. Implantação de nova Comunicação Visual e de orientação interna ao usuário, com materiais contemporâneos de fácil leitura e com uso de pictogramas;

A sinalização atualmente existente no terminal é insuficiente e carece de padronização, além de não contar com pictogramas que facilitem a orientação dos usuários. Propõe-se, portanto, a implantação de uma sinalização moderna e completa, com placas indicativas dos principais serviços, como bilheteria, sanitários, administração, embarque e desembarque, encomendas, táxi, ônibus urbano, saída e informações. As placas deverão ser confeccionadas em materiais duráveis, como alumínio ou PVC, com acabamento em pintura eletrostática ou plotagem, garantindo legibilidade, resistência e fácil manutenção.

Complementarmente, propõe-se a instalação de totens e letreiros com a identificação do Terminal Rodoviário, posicionados em locais estratégicos para melhorar a visibilidade e a orientação dos usuários, além de reforçar a identidade visual do equipamento.

- J. Adequação da acessibilidade na área interna do terminal, com ampliação de sinalização tátil nos pisos e implantação de sinalização vertical em braile;

Propõe-se a adequação da acessibilidade na área interna do terminal, com foco na ampliação da sinalização tátil e na implantação de sinalização em braile, atendendo às diretrizes da ABNT NBR 9050. Atualmente, a sinalização tátil é insuficiente e não cobre integralmente os principais fluxos de circulação de pessoas com deficiência visual.

As intervenções incluem a ampliação do piso tátil direcional e de alerta em pontos estratégicos do terminal, como acessos, bilheterias, sanitários, áreas de embarque e desembarque, garantindo a continuidade e a correta orientação no deslocamento. Também será implantada sinalização vertical com informações em braile e alto-relevo, além de mapas táteis em locais de grande circulação, proporcionando autonomia e segurança aos usuários com deficiência visual. Essas medidas são fundamentais para promover a inclusão, garantir o direito de ir e vir de todos os cidadãos e adequar o terminal às normas de acessibilidade vigentes.

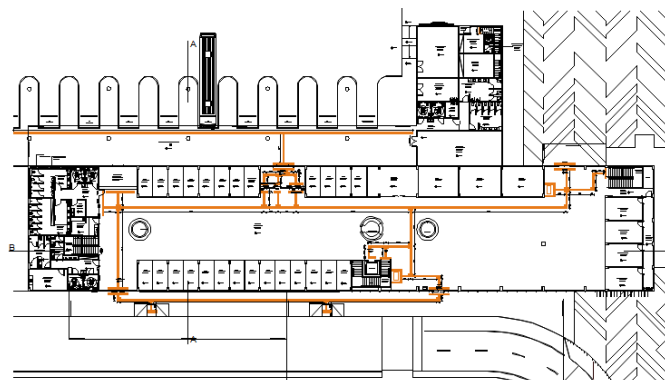


Figura 33 – Planta baixa acessibilidade Térreo

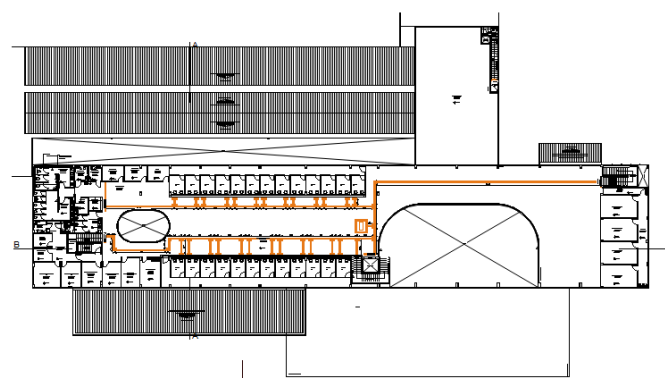


Figura 34 – Planta baixa acessibilidade Superior

- K. Implantação de sala multissensorial inclusiva, com ambiente controlado, acessível e lúdico, voltado à estimulação sensorial de pessoas neurodivergentes, promovendo conforto, regulação emocional e integração.

Sala multissensorial inclusiva, projetada especialmente para crianças neurodivergentes, com área de 15 m² no segundo pavimento do terminal. O ambiente será acessível conforme a NBR 9050 e composto por elementos cenográficos, táteis e interativos, promovendo estímulos aos sentidos de forma controlada e segura.

Conterá com piso vinílico acústico, tatame EVA modular e pintura artística temática, além de recursos como fibras ópticas iluminadas, colunas de bolhas com LED RGB, difusores de aroma, painéis táteis em MDF, piscina de bolinhas acolchoada, pufes anatômicos e iluminação dimerizável, criando um espaço lúdico, terapêutico e acolhedor, voltado à regulação sensorial, socialização e bem-estar de pessoas com TEA, TDAH, deficiências intelectuais e físicas.



Figura 35 – Figura Ilustrativa

- L. Construção do balcão da Central de Atendimento ao Usuário (balcão de informações), posicionados estrategicamente junto aos banheiros do saguão e do novo guarda volumes e achados e perdidos;

Propõe-se a implantação de um balcão da Central de Atendimento ao Usuário em posição estratégica, próximo à área de desembarque e aos sanitários, visando oferecer um ponto centralizado de informações e serviços. Esse balcão terá a função de orientar os usuários sobre partidas, chegadas e demais informações relevantes do terminal, tanto presencialmente quanto por telefone.

No mesmo espaço, conforme previsto no projeto PMI, serão realocados os serviços de guarda-volumes e achados e perdidos, promovendo melhor organização, acessibilidade e funcionalidade. O guarda-volumes é essencial para o bom funcionamento do terminal, oferecendo praticidade aos usuários. Já o setor de achados e perdidos contará com um local apropriado para o armazenamento e devolução de itens encontrados, assegurando maior eficiência e visibilidade a esse serviço. A integração desses atendimentos em um único ponto visa qualificar a experiência do usuário e otimizar o uso do espaço interno do terminal.

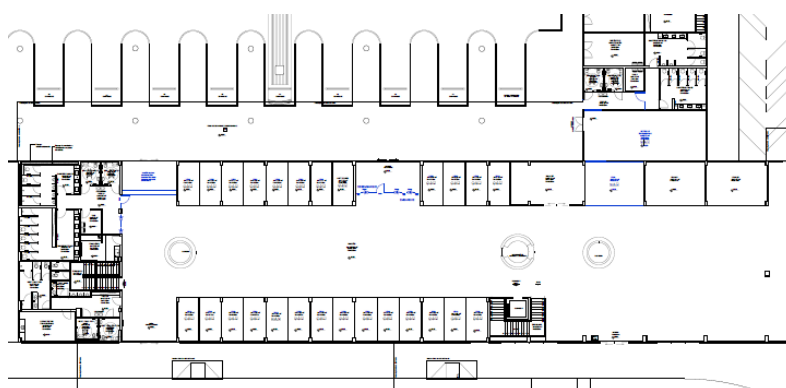


Figura 36 – Balcão de atendimento

M. Centralização do controle de acesso de passageiros à plataforma de embarque e desembarque.

Para maior controle e segurança do embarque e desembarque de passageiros faz-se necessário a centralização em um único portão de acesso e saída da plataforma. O acesso será controlado por catracas eletrônicas e portões para PCD's e bagagens, onde será somente permitido o ingresso de passageiros e acompanhantes, com os respectivos bilhetes.



Figura 37 – Controle de acesso a plataforma

N. Implantação de novo mobiliário e equipamentos.

A aquisição e instalação de novos mobiliários e equipamentos ao longo dos saguões e plataformas, inclui assentos exclusivos para pessoas obesas, carrinhos de bagagem, bebedouros acessíveis, cadeiras de rodas, lixeiras individuais e para coleta seletiva, relógios digitais e desfibrilador.

Será requalificado também o sistema de entretenimento e informação, com a instalação de caixas de som, televisores, sinal de wi-fi gratuito para os usuários do terminal e ampliação dos pontos de energia para recarga de celulares em áreas de espera e plataformas.

Além disso, está prevista a instalação de catracas de controle nos acessos às plataformas de embarque e desembarque, e nas áreas dos sanitários, e de cancelas eletrônicas para controle de acesso de ônibus no pátio de manobras e veículos nos estacionamentos.

O. Sustentabilidade;

O conjunto de ações adotadas para melhorias e modernização do Terminal tem o objetivo de atuar de maneira consciente e sustentável, aliando sempre o respeito ao ambiente e à sociedade em que está inserida, se posicionando positivamente perante seu público consumidor. Esta abordagem não só permitirá a redução dos impactos da construção sobre os recursos naturais, como também permitirá sua operação com custos reduzidos.

Para a elaboração do estudo arquitetônico ambientalmente responsável, observamos os aspectos relacionados a: desenvolvimento sustentável do terreno e do entorno, economia de água, eficiência energética, seleção de materiais e recursos, e qualidade ambiental em ambientes internos.

Segue abaixo práticas sustentáveis que serão implantadas:

- Urbanização:

Os projetos podem considerar, de forma integrada, a infraestrutura existente no terreno e em seu entorno, favorecendo soluções que valorizem a paisagem urbana e promovam a conexão com o espaço público. A separação entre as áreas de uso público e aquelas destinadas a operações internas pode ser feita com o uso de elementos como cercas leves, gradis, jardins e portões, priorizando alternativas que mantenham a permeabilidade visual e a harmonia entre o edifício e a cidade. Dessa forma, busca-se uma ocupação mais qualificada, segura e integrada ao ambiente urbano.

- Água:

As estratégias para a gestão eficiente da água podem incluir a adoção de equipamentos economizadores, como torneiras com fechamento automático e sistemas de descarga com duplo acionamento, que contribuem para a redução do consumo hídrico nas instalações. A possibilidade de perfuração de um poço artesiano também pode ser considerada, visando o uso de uma fonte alternativa para abastecimento de água, utilizando-a para irrigação de áreas verdes, nos sanitários e na limpeza das áreas internas e externas, promovendo autonomia hídrica e menor impacto sobre a rede pública.

- Energia:

O aprimoramento do desempenho energético do terminal pode ser favorecido por estratégias como a implantação de sistemas de energia fotovoltaica, aproveitando as amplas áreas disponíveis para a instalação de painéis solares. Essa solução contribui para a redução do consumo de energia da rede pública e promove o uso de fontes renováveis, em conformidade com as diretrizes da ANEEL (REN 482/2012) e da NBR 16690/2019. Para viabilizar a implantação, é importante considerar também as condições estruturais da edificação, avaliando a capacidade de carga da cobertura para suportar o sistema.

- Materiais:

Na escolha dos materiais, é importante considerar os impactos ambientais ao longo de todo o seu ciclo de vida, desde a extração e produção até o descarte. Sempre que possível, pode-se priorizar o uso de materiais com maior eficiência ambiental, como aqueles com menor emissão de carbono, recicláveis, reciclados ou de origem local. Essa abordagem contribui para a redução da pegada ecológica da obra e para a promoção de práticas mais sustentáveis na construção e manutenção do terminal.

- Conforto Térmico e Acústico:

A busca por conforto ambiental nas edificações pode ser orientada por soluções passivas e eficientes, adaptadas às diferentes estações do ano e às características climáticas da região. O partido arquitetônico atual já favorece a ventilação natural, sendo recomendável que a climatização artificial seja direcionada apenas às áreas totalmente fechadas, reduzindo o consumo energético.

Em ambientes com grande circulação de pessoas, como terminais rodoviários, o conforto acústico também se torna essencial. Dessa forma, o uso de materiais e soluções que minimizem a reverberação e o ruído ambiente pode contribuir significativamente para a qualidade do espaço e a experiência dos usuários.

- Iluminação:

A proposta contempla um sistema de iluminação artificial eficiente, com a utilização de luminárias equipadas com lâmpadas LED e controle inteligente de funcionamento. Avalia-se, ainda, a integração com sistemas de energia fotovoltaica, otimizando o uso de energia renovável e reduzindo o consumo da rede elétrica.

Tanto a iluminação interna quanto a externa devem atender às exigências das normas da ABNT, garantindo níveis adequados de iluminância, conforto visual e segurança para os usuários em cada ambiente do terminal.

- Inovações:

A adoção de soluções construtivas inovadoras pode contribuir diretamente para a sustentabilidade do empreendimento, desde que apresentem benefícios concretos e mensuráveis, como a redução do consumo de recursos naturais, a otimização de processos e o aumento da eficiência operacional. Técnicas sustentáveis, novos materiais e tecnologias aplicadas à gestão de energia, água, resíduos e conforto ambiental devem ser avaliadas com base em seu desempenho real, contribuindo para a qualificação do terminal e para a redução de seus impactos ambientais ao longo do tempo.

- Resíduos Sólidos:

A proposta contempla a construção de um depósito externo para armazenamento temporário de resíduos sólidos, com compartimentos separados para materiais recicláveis e orgânicos. O espaço deverá contar com acesso direto a veículos de cooperativas de catadores, facilitando a coleta seletiva e promovendo a destinação ambientalmente adequada dos resíduos. Em todo o terminal, serão distribuídos coletores específicos para resíduos secos e úmidos, incentivando a segregação na origem e contribuindo para a eficiência do sistema de manejo de resíduos.

P. Infraestrutura das instalações e sistemas;

- Subestação

A subestação de 512,5 KVA é suficiente para a operacionalidade do Terminal.

- Quadro geral de baixa tensão e de distribuição

Os projetos elétricos atualmente apresentados estão adequados às condições existentes, e a localização do Quadro Geral de Baixa Tensão está apropriada para o funcionamento do terminal. No entanto, será necessária a elaboração de um novo projeto complementar para atender às adequações propostas, como a realocação dos guichês para o pavimento superior, as novas salas de encomendas, dentre outras intervenções arquitetônicas previstas.

- SPDA

A metodologia utilizada em projeto (Gaiola de Faraday), atende a todas as Normas técnicas e operacionalidade do sistema no Terminal.

- CFTV

Vão ser estabelecidas as diretrizes e orientações para que todas as imagens possam ser integradas, através de rede IP, em um rack de controle e comando geral.

No Terminal, está prevista a implementação de um sistema visual composto por monitores de LED. Esses monitores foram adquiridos para exibir informações detalhadas sobre os horários de partida e chegada dos ônibus. Essa tecnologia é de extrema importância, uma vez que oferece aos passageiros atualizações instantâneas sobre os horários e destinos dos ônibus, garantindo uma experiência mais eficiente e conveniente para todos os usuários do transporte público no local.

- Rede de dados, telefonia e sala de rack

Será adaptado ao Sistema utilizado pela Concessionária conforme descrito no item de Implantação do Sistema de Gerenciamento Integrado de Terminais – SIGIT

- Ar condicionado

O projeto existente deverá ser adaptado ao novo layout arquitetônico do terminal. Como parte das adequações, será incluído o acréscimo de uma unidade condensadora do tipo VRF, visando atender à nova configuração dos ambientes.

- Exaustão e ventilação

Não foi identificado um sistema de exaustão dos restaurantes e lanchonetes do Terminal.

Será necessário a elaboração de projeto específico para exaustão e execução de nova rede de exaustão para as lojas de alimentação, de forma a atender aos padrões e normas.

- Reservatórios

Serão executadas as cisternas (reservatórios), caixas d'água de 10.000, 2.000 e 1.000 litros, os quais atendem perfeitamente as necessidades do terminal.

A perfuração e utilização de um poço artesiano no terminal é necessária como alternativa ao fornecimento irregular de água pela concessionária (CAERD). A medida visa garantir o abastecimento contínuo do terminal, promovendo maior autonomia hídrica. A água do poço será tratada para uso geral e poderá ser utilizada na irrigação de áreas verdes, nos sanitários e na limpeza das áreas internas e externas, reduzindo a dependência da rede pública e contribuindo para a sustentabilidade do empreendimento.

- Rede de distribuição

Todas as redes de distribuição vão ser executadas e entregues pelo Poder Concedente conforme projetos.

A rede de gás será feita em GLP (botijão), pois Porto Velho ainda não tem rede de gás natural residencial / comercial.

O projeto do Sistema de Combate a Incêndio do empreendimento garante a segurança patrimonial e do usuário, contando com extintores, hidrantes, luminária de emergência, central de alarme, sinalização, detectores, rota de fuga, entre outros. O AVCB será fornecido pelo Poder Concedente. Deverá ser complementado o projeto com o acréscimo das encomendas e alteração da arquitetura das lojas e quichês.

O sistema de captação das águas pluviais (rede de drenagem) será executado pelo Poder Concedente e atende as necessidades de escoamento das águas da cobertura e do pavimento do

Pátio de Manobras, Vias de Acesso e Estacionamento. Toda a água coletada está sendo conduzida e desaguada na galeria de macrodrenagem que corta o terreno do Terminal da Av. Carlos Gomes a Rua Dom Pedro II.

Q. Implantação do Sistema de Gerenciamento Integrado de Terminais – SIGIT;

a) Apresentação

O presente documento tem por finalidade descrever a composição do SIGIT – Sistema de Gerenciamento Integrado de Terminal, utilizado pelo Grupo Sinart para informatização e automatização dos processos de controle de um terminal rodoviário.

O projeto SIGIT consiste na implantação de um sistema integrado, instalação de equipamentos e definição de processos necessários para a operação de um terminal rodoviário, como a implantação do Data Center, CCO, sistema de CFTV, Catracas de embarque e Sanitários, wi-fi, Painéis de informações Institucionais, de Embarque e Desembarque, Operação de Estacionamento, Operação de Guarda Volumes e Controle de acesso a locais restritos.

O SIGIT é uma concepção de vários subsistemas que deverão ser gerenciados a partir de um CCO único, facilitando a tomada de decisão.

b) Software SIGIT

O Sistema de Gestão Integrada de Terminal - SIGIT, juntamente com o CCO, deverão ter as seguintes funcionalidades contempladas:

- Controle de acesso a plataformas e sanitários
- Fiscalização, monitoramento e informação ao usuário;
- Controle de acesso a Estação Rodoviária de Joinville
- Divulgação de informações institucionais e entretenimento;
- Painéis de informação de partidas e chegadas
- Controle de guarda volumes

O Sistema de Integrado de Gestão de terminal tem como objetivo automatizar os processos operacionais, incluindo as rotinas de Controle e Fiscalização dos Serviços de Transporte de Passageiros, disponibilizando as Informações aos usuários e operadores, relativos às partidas e chegadas dos ônibus e ao Concedente sobre a operação dos serviços.

Segurança dos Passageiros e Usuários em geral: deverá também servir à finalidade de supervisão de segurança da Estação Rodoviária de Joinville, através do monitoramento por CFTVIP – Circuito Fechado de Televisão, a ação de agentes de segurança nas instalações da Estação Rodoviária de Joinville, e as autoridades policiais e judiciais através da disponibilização das imagens quando solicitadas. Controlar o acesso dos veículos, tanto ônibus quanto particulares, à dependência da Estação Rodoviária de Joinville.

Divulgação institucional e entretenimento: o sistema deverá ainda contemplar painéis de divulgação de informações à população atendendo às áreas institucionais e de entretenimento.

Controle de guarda volumes: O sistema deverá controlar o armazenamento de bagagens no guarda volumes, de forma a agilizar o tempo de entrada e saída do volume.

A complexidade operacional de um equipamento urbano do porte da Estação Rodoviária de Joinville rodoviário exige uma solução tecnológica que ofereça um alto padrão de eficiência operacional, de maneira a proporcionar serviços ao usuário da mais alta qualidade, com redução das filas e do tempo de espera, associada ao aumento de segurança aos usuários e exploradores de serviços comerciais da Estação Rodoviária de Joinville.

b.1. Concepção do sistema e funcionalidades

O Sistema Integrado de Gestão da Estação Rodoviária de Joinville é constituído por subsistemas, estando integrados em um Centro de Controle Operacional (CCO), onde será realizado o gerenciamento de todas as atividades operacionais e de segurança da Estação Rodoviária de Joinville, conforme caracterizados a seguir.

b.1.1. Subsistema de gerenciamento de embarque

Este subsistema deverá concentrar a captura de todas as informações, tratamento e apresentação dos dados dos serviços de transporte rodoviário de passageiros, dos veículos e dos passageiros nas dependências da Estação Rodoviária de Joinville. Tal subsistema deverá ser composto dos seguintes módulos abaixo:

Módulo controle de acesso de veículos e passageiros

- Identificar veículos nos acessos de entrada e saída da Estação Rodoviária de Joinville;
- Registrar a movimentação de passageiros com base nos Mapas de Viagens e nos controles de desembarque, fornecidos pelas empresas operadoras;
- Registrar a movimentação de passageiros embarcados fornecida pela Concessionária, através de mecanismos eletrônicos de controle de acesso às plataformas;
- Registrar os horários de entrada e saída de veículos nos estacionamentos;
- Distribuir informações aos demais módulos.

Módulo controle de plataformas de embarque/desembarque

- Identificar a chegada e partida de veículos em cada plataforma;
- Informar em monitores de mensagens nas plataformas e baias a linha e horário de partida do veículo estacionado;
- Fornecer informações de caráter geral aos usuários;

b.2. Divulgação de informações (painéis de partidas e chegadas)

A divulgação das informações de partidas e chegadas dos ônibus são disponibilizadas pelo subsistema de “Painéis operacionais”, constituído dos painéis de embarque e desembarque, exibidos em televisores distribuídos estrategicamente pela Estação Rodoviária de Joinville, bem como os serviços de divulgação institucional / entretenimento nos painéis institucionais.

O subsistema de sonorização ambiente, assim como os painéis operacionais e Institucionais, divulga as informações operacionais, como informações institucionais e de entretenimento, que sejam de interesse do público da Estação Rodoviária de Joinville.

- Subsistema de monitoramento por CFTV:

Neste subsistema são contempladas todas as facilidades de Supervisão da movimentação de ônibus e veículos particulares e de serviços, passageiros e usuários em geral da Estação Rodoviária de Joinville.

Para melhor integração com os outros sistemas, a tecnologia a ser utilizada pelo CFTV, deverá ser o CFTV-IP.

Módulo CFTV - circuito fechado de televisão

- Visualização do fluxo de veículos na Estação Rodoviária de Joinville na entrada e saída, plataformas, deck e áreas de reposição, e outras áreas de interesse;
- Visualização da movimentação dos usuários na Estação Rodoviária de Joinville;
- Compartilhar Informações provenientes das Câmeras de CFTV com a Segurança Local, autoridades policiais e judiciais quando solicitadas.

b.3. Informações sobre funcionalidades do sistema

O SIGIT deverá possuir uma arquitetura web, com um rigoroso controle de acesso por funcionalidade. Além disso, deverá permitir acessos externos de forma segura por meio de VPN.

b.3.1. Identificação de veículos

A identificação dos veículos de transporte de passageiros que entrarem e saírem da Estação Rodoviária de Joinville deverá ser realizada através de registro de placa policial ou prefixo do ônibus, do tipo de operação a ser realizada (embarque ou desembarque), da origem/destino da viagem realizada, além de registrar o horário de entrada e saída do ônibus na a Estação Rodoviária de Joinville.

- Informações operacionais disponibilizadas:

O SIGIT deverá prover informação em forma de relatórios com ênfase gerencial:

- Distribuição das partidas por plataforma;
- Atrasos de partida por empresa operadora;
- Atrasos de chegada à plataforma por empresa operadora;
- Cumprimento da programação, por empresa operadora;
- Programação por plataforma/Deck;
- Recolhimento de tarifas por plataforma;
- Relatório de vendas por dia;

b.3.2. Automação de entrada de dados

Para registro e identificação dos veículos que entram ou saem dos estacionamentos, deverão ser utilizadas tecnologias existentes no mercado, que permitam identificação do veículo com precisão e confiabilidade.

A tecnologia a ser proposta deverá considerar as facilidades de instalação e manutenção dos equipamentos, nos acessos a Estação Rodoviária de Joinville e estacionamentos, assim como nos veículos.

c) Painéis

c.1. Painéis de informações operacionais

Nos salões de espera de embarque e desembarque, deverá ser instalados televisores, onde serão apresentadas aos usuários informações referentes às próximas partidas ou chegadas.

Deverão ser apresentados:

- Tipo de operação (embarque ou desembarque);
- Plataforma (descrição);
- Empresa operadora;
- Linha (descrição);
- Horário programado;
- Horário previsto/realizado;
- Status da operação (embarcando, atrasado etc.)

Tais monitores deverão ter dimensões suficientes para permitir visualização clara por parte do usuário em quaisquer condições de iluminação ambiente, sendo montados na face frontal ao salão de espera em suportes adequados.

c.2. Painéis de informações institucionais e entretenimento

Ao lado de cada painel que exibirá as informações operacionais de embarque ou desembarque, deverá ser instalado outro televisor para exibição de informações institucionais, como por exemplo, avisos de mudança de operação devido a obras, de horário de funcionamento dos serviços da Estação Rodoviária etc., e exibição de campanhas de interesse público, como combate ao trabalho escravo, prevenção de doenças etc.,

d) Guarda volumes

O software de guarda volumes é um subsistema do SIGIT, que realiza o controle de armazenamento dos volumes dos usuários, contabilizando e cobrando pelo tempo que o volume fica guardado.

Deverá possuir interface Web, e ser acessado por um browser comum. Sua estrutura de TI deverá ser simples, composto de um computador e uma impressora térmica, ligados à Internet. Deverá possuir um banco de dados robusto, capaz de manter a integridade das informações. O acesso a tais informações deverá ser restrito apenas ao servidor de aplicação, evitando invasões.

Os volumes serão classificados em 3 tipos: “Simples, Frágil e Especial”. Cada tipo terá a sua tabela de valores e para cada um, será aplicado uma porcentagem de seguro, previamente definida na referida tabela de valores.

O sistema deverá possuir:

Controle de entrada de volume – Deverá dar entrada no volume com as informações de:

- Tipo documento – Tipo de documento apresentado (RG, CPF, Documento estrangeiro)
- Documento – Número do documento apresentado
- Estado – Estado de origem do passageiro
- Setor – Setor físico no qual o volume será guardado
- Valor – Valor de uma diária do volume.
- Tipo de volume – Escolher tipo do volume, “Simples, Frágil ou Especial”

Ao final da entrada do volume, deverá ser impresso um ticket com todas essas informações, em 3 vias, para: 1 para o usuário, outro para colar na bagagem e outro para controle dos operadores. Caso seja mais de um volume para o mesmo ticket, o sistema terá a opção de reimpressão.

Controle de Saída de Volume – Deverá ter um campo para pesquisa do volume, pelo ID do Ticket de entrada e documento cadastrado. Após pesquisa, o sistema deverá apresentar o valor a ser pago, e após confirmação do pagamento, dar baixa no volume, liberando o setor no qual estava.

e) Sistema de CFTV

O Circuito fechado de televisão - CFTV serve de apoio à segurança e operação do cliente, permitindo monitorar e gerenciar as imagens de todas as áreas da Estação Rodoviária de Joinville, exceto depósitos e sanitários.

Os equipamentos do sistema do CFTV deverão ser todos baseados em tecnologia IP.

Câmeras IP conectadas diretamente a uma rede padrão Ethernet serão integradas ao NVR (Network Vídeo Recorder), que é um servidor de gerenciamento, gravação e sistema de armazenamento.

Os sistemas, gerenciamento, gravação e armazenamento deverá ser instalado no rack, localizado no CPD.

O sistema deverá possibilitar a expansão de câmeras de CFTV – Circuito Fechado de Televisão e controles de eventos e elementos externos, de forma a suportar todas as unidades, com total compatibilidade através de adoção de protocolos abertos de comunicação e programação, como as especificações ONVIF (Open Network Vídeo Interface Fórum).

e.1. Características operacionais e funcionais do CFTV

A seguir citamos as principais características do sistema:

- A monitoração será efetuada por um Sistema de Circuito Fechado de TV colorido, constituído por equipamentos profissionais para operar em regime de 24 horas, 7 dias por semana, continuamente;
- Possuir um software de gerenciamento de imagens;
- Ser protegido por um sistema de senhas de no mínimo 2 níveis, atribuídas a supervisores e operadores. Dessa forma, os recursos de configuração e operação somente poderão ser realizados por pessoal autorizado;
- Ter recursos de captação e gravação de imagens coloridas com apresentação e identificação da câmera geradora, sua localização, data e hora;
- Utilização de câmeras coloridas digitais preferencialmente do tipo IP ('Internet Protocol'), cujas imagens serão supervisionadas pelos operadores nas consoles do Sistema;

- Ser composto de Central de Monitoração, Controle e Armazenamento de Imagens, conjunto de Hardware e Software capaz de receber, monitorar, transmitir via intranet mediante senhas de acesso, controlar e armazenar as imagens de todas as câmeras da rede;
- A Central de Operação deverá apresentar, no mínimo, recursos de interface gráfica de fácil operação, com uma representação da (plantas baixas), com a localização das câmeras instaladas;
- As câmeras deverão ser de alta performance com sensibilidade para operar em ambiente de baixa luminosidade (menor ou igual a 1 lux) e as lentes das câmeras deverão ser apropriadas a atender aos requisitos de segurança e operação, em cada um dos ambientes de instalação;
- Todas as imagens deverão ser armazenadas em formato digital, em alta qualidade, em um sistema de gravação, armazenamento e reprodução de imagens. Deverá ser constituído por equipamentos de armazenamento NVR e software, ligados à rede ethernet, que terão a capacidade de armazenar em regime de no mínimo H-265 e MPEG-4 todas as câmeras da Estação Rodoviária de Joinville;
- As câmeras deverão ser alimentadas via PoE sempre que possível;
- O sistema de gravação, armazenamento e reprodução de imagens – constituída de hardware e software, deverá ser dotada das seguintes características mínimas:
 - Capacidade de gravação de 01 até 30 QPS, por câmera, nos modos: contínuo, por eventos, por detecção de movimento e por programação horária;
 - Capacidade de armazenamento suficiente para gravação das imagens de todas as câmeras em memória interna, em velocidade média de 15 QPS por câmera, pelo período de 30 dias;
 - Conjunto de hardware e software para gravação das imagens de back-up selecionadas de eventos importantes em mídias removíveis controladas por senha, com capacidade de 1 hora na velocidade mínima de 15 QPS;
 - Funcionalidade de busca rápida por câmera, data, hora, evento e alarmes, tanto nas imagens on-line como nas de back-up;
 - Acesso às suas facilidades protegido por sistema de senhas de no mínimo 2 níveis;
 - Visualização de imagens em tempo real sem interrupção da gravação de todas as câmeras;
 - Reprodução de imagens sem interrupção da gravação de todas as câmeras.

f) Subsistema de embarque

O subsistema de embarque é composto de Catracas Eletrônicas, servidor de aplicação e banco de dados, e do software de gerenciamento de embarque.

As catracas podem ser do tipo balcão e do tipo pedestal, e ficam localizadas nas áreas de acesso às plataformas de embarque, formando um bloqueio que é liberado através de tarifas QRCODE, previamente vendidas pela concessionária. Elas devem ser de aço inoxidável, totalmente eletrônicas, com placa controladora com interface TCP/IP, que seja responsável pelo gerenciamento de todos os seus periféricos, tais como:

Leitor de QRCode – Responsável por realizar a leitura dos QRCodes das tarifas de embarque ou acesso aos sanitários. Deve ter alta precisão para evitar erros de leituras, gerando atrasos nos acessos.

Solenóide – Responsável por gerar um campo eletromagnético para acionar as travas da engrenagem, evitando o giro do braço da catraca.

Sensor óptico – Tem a função de perceber o giro do braço da catraca, e enviar a informação para a placa controladora avaliar se é para liberar ou bloquear o giro do braço. No caso de bloqueio, a placa controladora envia um pulso para os solenóides acionarem a travas.

Pictograma superior (direcional) – Após a leitura do QRCode, informa ao usuário se o seu acesso foi permitido, com uma seta verde indicando a direção que ele deve seguir, ou bloqueado, com um “X” vermelho.

Pictograma lateral – Indica ao usuário que a catraca está liberada para passagem, com uma seta verde, ou se a catraca está bloqueada para uso, com um “X” vermelho.

Display – Responsável por fornecer mensagem para os usuários de “acesso permitido”, quando o bilhete for válido e estiver liberado, e mensagem de “acesso não permitido” quando o bilhete estiver inválido, bloqueado ou já estiver sido utilizado. Quando a catraca não estiver sendo acessada, deve fornecer informações de “Nome da catraca, data e hora”

Além de controlar os periféricos, a placa controladora deve ser capaz de armazenar as informações dos cartões que estão aptos a passar, dos cartões que estão bloqueados a passar e dos cartões que já foram utilizados. Essas informações devem ser repassadas para o Software de controle SGE.

As catracas devem apresentar as seguintes características:

- Ângulo de abertura dos braços proporcionando conforto na passagem.
- Cantos arredondados, evitando acidentes na passagem.
- Acionamento das travas de giro que gere pouco desgaste mecânico e maior vida útil do produto.
- Possível configuração dos pictogramas laterais e superiores indicando permissão e sentido de acesso.
- Material em aço inox escovado
- Placa controladora de acesso – TCP/IP.
- Leitor código de QRCODE de alta precisão.



Catracas tipo Balcão



Catracas tipo Pedestal

Imagens meramente ilustrativas.

f.1. Servidor de banco de dados e servidor de aplicação

As especificações técnicas mínimas para o servidor de aplicação do software de gerenciamento de embarque e do Servidor de banco de dados, serão apresentadas no item do “DATA CENTER, pois o mesmo servidor pode hospedar mais de uma aplicação.

f.2. Software de gerenciamento de embarque

O software de gerenciamento de embarque tem como função principal controlar o acesso dos passageiros às plataformas de embarque. Esse controle será feito através de QR Codes, impressos nas passagens pelas empresas de ônibus, impressos pela concessionária em papel térmico ou impressos em tarifas adesivas ou papel couchê em gráfica, com Layout pré estabelecido e aprovado pela concessionária.

g) Subsistema de acesso aos sanitários

Esse subsistema deve prover através de catracas eletrônicas, acesso controlado aos sanitários, com leitura de QR Codes gerados no PDV ou através de etiquetas pré-fabricadas.

As catracas podem ser do tipo balcão e do tipo pedestal, e ficam localizadas nas entradas dos banheiros, formando um bloqueio que é liberado através de tarifas QR CODE, previamente vendidas pela concessionária no PDV. Elas devem seguir o mesmo padrão das catracas de acesso à plataformas, definidas no item 6 – Subsistema de embarque.

h) Data center

Os equipamentos do Data Center, como servidores, firewall, PABX e switches deverão ser instalados dentro do RACK Principal de 44Us.

Um rack de 44U para data center é um gabinete estruturado projetado para abrigar equipamentos de tecnologia, como servidores, switches, roteadores, e outros dispositivos relacionados a infraestrutura de rede.

Devem ser levadas em consideração os seguintes aspectos:

- Altura (U): Um rack de 44U tem uma altura padrão de 78,74 polegadas (200 cm). Cada unidade (U) representa uma altura de 1,75 polegadas (4,45 cm).
- Estrutura: O rack deve ser construído com estrutura de aço resistente para suportar o peso dos equipamentos montados e fornecer estabilidade.
- Portas: Deve ter portas traseiras e frontais com ventilação para ajudar no resfriamento dos equipamentos e conter portas com chave para segurança.
- Laterais: Devem ser removíveis para facilitar o acesso aos equipamentos e a manutenção.
- Montagem em trilhos: Equipado com trilhos ajustáveis para facilitar a instalação dos dispositivos padrão de 19 polegadas.
- Sistema de ventilação: Deve possuir estrutura para a instalação de ventiladores ou sistemas de refrigeração para garantir que os dispositivos não superaqueçam.

Referente à instalação do rack, temos:

- Localização: Será instalado na sala do data center em uma área com espaço adequado para acomodar o rack e permitir a dissipação adequada de calor.
- Nivelamento: Deve certificar-se de que o rack esteja nivelado para evitar desequilíbrios e garantir a estabilidade.

- Alinhamento: Posicione o rack de forma que a frente e a traseira fiquem alinhadas adequadamente, facilitando a organização dos cabos e a manutenção.
- Distribuição de peso: Deve-se distribuir uniformemente os equipamentos ao longo do rack para garantir que o peso seja equilibrado.
- Organização dos cabos: Deve-se utilizar organizadores de cabos e gerenciamento para manter a arrumação e facilitar futuras alterações ou manutenções.
- Conectividade: Conecte os cabos de energia e dados de forma organizada, evitando cruzamentos e minimizando interferências.

Os Switches são projetados para fornecer conectividade de rede confiável e eficiente para dispositivos finais, como computadores, impressoras e telefones IP. Além de servidores, interligação de roteadores e interconexão de switch de borda.

Switch:

- Portas ethernet: 48 portas ethernet para conectar dispositivos finais.
- Velocidade de Porta: As portas ethernet suportam velocidades de 10/100/1000 Mbps (Gigabit Ethernet), proporcionando uma conectividade rápida para os dispositivos conectados.
- PoE (Power over Ethernet): Os switches devem ter suporte para PoE, permitindo que o switch forneça energia elétrica aos dispositivos conectados, como câmeras de vigilância ou telefones IP, simplificando a instalação.
- Gestão Inteligente: Possuir recursos de gerenciamento inteligente, como a capacidade de configurar VLANs (Virtual LANs), QoS (Quality of Service) para priorização de tráfego, e suporte ao protocolo SNMP (Simple Network Management Protocol).
- Segurança: Implementar recursos de segurança, como autenticação 802.1X, controle de acesso baseado em políticas, e proteção contra ataques de negação de serviço.
- Compatibilidade com IPv6: Suporte para o protocolo IPv6 para atender às crescentes demandas de endereços IP.
- Empilhamento: Deve oferecer capacidade de empilhamento físico, permitindo que vários switches se comportem como um único switch virtual.
- Interface de Linha de Comando (CLI): Deve poder ser gerenciado através da CLI, proporcionando aos administradores de rede maior controle sobre as configurações e monitoramento do switch.
- Atualizações de software: Suportar atualizações de firmware e software, permitindo que o switch seja mantido atualizado com os últimos recursos e correções de segurança.
- Eficiência energética: Deve possuir características de forma a otimizar o consumo de energia, desligando portas quando não estão em uso e ajustando dinamicamente o consumo de energia com base nas demandas da rede.
- Gerenciamento remoto: Oferece a capacidade de gerenciamento remoto, permitindo que os administradores monitorem e configurem o switch mesmo quando estão fisicamente distantes.
- Design robusto: Construído com materiais resistentes e um design robusto para garantir durabilidade e confiabilidade em ambientes de rede.

Servidor:

O data center deverá conter um servidor que é projetado para oferecer um desempenho robusto, e suportando cargas de trabalho intensivas. Isso é crucial para a operação da Estação Rodoviária de Joinville que executam aplicativos que exigem alta capacidade de processamento e memória.

Ele deverá permitir uma configuração escalável, o que significa que pode ser configurado de acordo com as necessidades específicas da empresa, podendo ser atualizado com mais capacidade de processamento, memória e armazenamento conforme as demandas crescem.

As especificações técnicas mínimas do servidor devem ser:

- Sistema operacional: Compatível com VMware 8.0
- Processador: Intel® Xeon® E-2336 (2.9 GHz, 12M Cache, 6 núcleos/12 threads, Turbo 65W, 3200 MT/s)
- Memória: 32GB DDR4;
- Armazenamento: 4x SSD 512GB
- Armazenamento: 1x HDD 2TB
- Gabinete: Torre;
- Controlador RAID: Suporte a RAID 0, 1, 5, 6, CACHE 2GB
- Interface de rede: Broadcom Dual Port 1Gb
- Interface de gerenciamento: Porta de rede específica para gerenciamento remoto do servidor, de forma que permita liga/desligar, bem como formatar o servidor remotamente.
- Garantia de 3 Anos in loco.

Dispositivo de segurança de rede - Firewall

Dentro do data center, também deverá conter um Firewall. Esse dispositivo deve ser um firewall de próxima geração (NGFW) com capacidade de alta performance para proteger redes de médio porte. As características mínimas incluem:

- Firewall throughput: Capacidade de filtragem de tráfego de rede superior a 10 Gbps, garantindo desempenho para múltiplas conexões simultâneas.
- VPN (IPSec): Suporte a VPN com capacidade de criptografia e throughput superior a 1 Gbps para conexões seguras entre sites.
- Proteção avançada contra ameaças: Deve incluir funcionalidades como prevenção contra intrusões (IPS), filtragem de conteúdo e análise de tráfego em tempo real para identificar e bloquear ameaças emergentes.
- Controle de aplicações: Capacidade de gerenciar e monitorar o uso de aplicativos na rede, permitindo a criação de políticas de segurança para bloqueio ou priorização de tráfego específico.
- Recursos de SD-WAN: Suporte a SD-WAN, permitindo a otimização e gestão eficiente do tráfego de rede com base em diferentes links WAN.
- Integração com serviços de nuvem: Capacidade de integração com serviços de segurança baseados em nuvem para expandir as funcionalidades do dispositivo.
- Gerenciamento centralizado: O equipamento deve permitir a gestão centralizada de múltiplas unidades e a configuração de políticas de segurança a partir de uma interface gráfica de fácil utilização.
- Portas de rede: Mínimo de 7 portas físicas de alta velocidade (1 Gbps).
- Desempenho de UTM: O desempenho de segurança unificada (UTM), com todos os recursos ativados, deve ser de no mínimo 700 Mbps, oferecendo proteção completa sem degradação significativa do desempenho.
- Suporte a QoS: Ferramentas para gerenciamento de qualidade de serviço (QoS), permitindo priorizar o tráfego crítico e garantir a entrega adequada de serviços essenciais.
- LOG: Deverá manter os logs em retenção por 1 ano na nuvem do próprio fabricante.

i) CCO – Centro de Controle Operacional

O gerenciamento do SIGIT deverá estar centralizado em um CCO – Centro de Controle Operacional, onde deverão estar integradas todas as funções de processamento das informações, e gestão operacional da Estação Rodoviária de Joinville. Todo sistema de câmeras deverá estar interligado a Central de Monitoramento no CCO onde será efetuado em tempo real o acompanhamento das imagens pelos Operadores, possibilitando a gravação de veículos em trânsito e outras imagens de interesse comandadas pelos mesmos.

A apresentação das imagens deverá ser em monitores LED, utilizando-se dos sinais de vídeo provenientes das câmeras. As imagens provenientes das câmeras deverão ser compartilhadas entre as equipes de operação e segurança da Estação Rodoviária de Joinville.

No CCO - Centro de Controle Operacional deverão se concentrar todas as informações, imagens e dados enviados pelos diversos módulos funcionais. Através de um software, deverão ser processados os dados recebidos, permitindo aos controladores da Estação Rodoviária de Joinville, a partir de um único ponto, gerenciar todos os eventos em desenvolvimento.

As condições de rotina, previamente programadas, deverão ser controladas pelo Sistema de Gestão Integrada de Terminal - SIGIT, restando ao elemento humano a análise das não-conformidades identificadas e registradas pelo Sistema, possibilitando a necessária atuação de correção operacional ou ação de segurança. O acesso a todas as funções das aplicações deverá através de WebBrowse, utilizando tecnologia adequada, que possibilite o acesso de forma intuitiva e cômoda. Objetiva-se manejo intuitivo, simplificado e de rápida aprendizagem, para os operadores do SIGIT.

A estrutura básica do CCO deverá ser composta por:

Controlador de vídeo Wall - Appliance que unifica a exibição de imagens de monitores separados, simulando como se fosse apenas 1 painel. Deve ter capacidade de exibição em alta definição, e unir no mínimo 6 monitores.

Software de gerenciamento das câmeras – gerencia de forma unificada os equipamentos de segurança eletrônica e faz o videomonitoramento do sistema. Ele garante múltiplas possibilidades de integrar câmeras, gravadores, controladores de acesso, painéis de alarme e murais de vídeo. Dever ser capaz de expandir para ampliação da quantidade de ativos que gerencia.

Monitores de vídeo Wall – Os monitores devem ter como características mínimas

- Brilho: 500cd/m2
- Tratamento da Superfície: Hard coating(2H)
- Tratamento Antirreflexo do Polarizador Frontal
- Borda a borda: 0.9mm
- Profundidade: 87mm
- Interface: HDMI / DVI / RGB / RJ45 / IR / RS232C / DP
- Os monitores deverão possuir tempo de operação 24x7

Os Monitores do CCO deverão ser instalados seguindo a orientação do fabricante, em suporte confeccionado especificamente para o modelo do monitor, não deixando espaços entre eles. Deverão ser ligados ao controlador de vídeo wall através de cabos HDMI, que deverão ser ocultados atrás dos monitores ou do suporte, não deixando nada aparente;

Mesa controladora – Equipamento utilizado para controlar câmeras que suportam movimento, como por exemplo, as do tipo SPEED DOME, como também para navegar entre as diversas câmeras fixas o circuito de CFTV. As características mínimas para operar o CCO são:

- Permite exibir câmeras específicas na tela.
- Ativa e desativa o recurso de detecção de movimento no cliente de monitoramento.
- Salva rapidamente uma foto da imagem da câmera selecionada.
- Possibilita o disparo de um evento.
- Bloqueia e desbloqueia o Controle de PTZ da câmera selecionada.
- Chamar um preset à partir de seu index e alterna o esquema de vigilância PTZ.
- Inicia e pausa reprodução de vídeo, seleciona horário da gravação, avança e retrocede gravação.
- Visor para identificação da câmera permite visualizar informações pertinentes do monitoramento.
- Joystick 4 eixos, velocidade variável com zoom
- Portas RJ45, RS232, RS485, RS4221 , USB

Estação de trabalho do operador – Deverá ser um computador com razoável capacidade de processamento e armazenamento de imagens. Equipamento computacional, que será responsável pelas seguintes atividades do sistema:

- Monitoração das câmeras;
- Verificação de programação;
- Monitoração do fluxo de veículos;
- Impostação de mensagem a serem veiculadas nos painéis informativos.

As especificações técnicas mínimas deverão ser compatíveis com:

- Sistema operacional: Microsoft® Windows® 11 Professional em português;
- Software antivírus com console de gerenciamento centralizado para todas as estações.;
- Processador: Intel® Core i5 com tecnologia Hyper-Threading;
- Memória: 16GB DDR4;
- Armazenamento: SSD 512GB e 2 HDs SATA de 2TB;
- Gabinete: Torre;
- Monitor: 24" HDMI ou superior;
- Interface de rede: PCI 10/100/1000 ETHERNET ADAPTER;

j) Equipamentos de estacionamento

Os equipamentos de acesso ao estacionamento de ver ser composto de terminais de acesso de entrada e saída, de cancelas de entrada e saída, de totem de autoatendimento e de terminal de pagamento.

Na entrada do estacionamento deverá ser fixado o terminal de emissão de ticket, ligado à uma cancela, denominada entrada. Na saída, deverá ser fixado o terminal de leitura de ticket, ligado à uma cancela, denominada saída. Em local estratégico da Estação Rodoviária de Joinville a ser definido pela área operacional, deverá ser instalado o terminal de autoatendimento e o balcão com o terminal de pagamento.

k) Wi-fi

Deve-se implementar uma rede Wi-fi robusta e escalável utilizando Access Points (APs) de linhas corporativa. O sistema deve fornecer conectividade confiável e de alta velocidade para os clientes da Estação Rodoviária de Joinville Rodoviário, além de atender ao corpo administrativo da empresa que irá conduzir as operações.

- Todo o gerenciamento dos Access Points deverá ser feito de forma centralizada, através de uma estação de gerenciamento, logo, os Access Points deverão ser compatíveis com um software de gestão do próprio fabricante.
- Os Access Points deverão ser conectados aos adaptadores PoE (Power Over Ethernet) que permite transmissão de energia elétrica juntamente com os dados para um dispositivo remoto, através do cabo de rede.
- A estação de gerenciamento deverá ser conectada e fazer parte da mesma rede lógica, além de estar plugada em um nobreak para garantir que em quedas de energia, o sistema de gerenciamento não seja afetado.
- O link de internet entrará em um firewall, que fará o controle de segurança de perímetro, em seguida, será encaminhando para o switch, onde existirá a segmentação da rede lógica com a utilização de VLANs para separa o tráfego.
- A interligação dos Access Points para a controladora, será através de switches interconectados com fibra óptica do tipo ASU. Desta forma, iremos distribuir o sinal do wi-fi pela Estação Rodoviária de Joinville;

Os Access Points deverão trabalhar com a tecnologia dual band. Ou seja, o mesmo Access Point, trabalha em duas frequências. No nosso caso, em 2.4GHz e 5.0GHz. Abaixo, segue um quadro com a capacidade de transmissão e potência das antenas:

Características mínimas dos Access Points

- Tecnologia Wi-Fi 6 de Alta Eficiência - 802.11 ax (WiFi 6)
- Rádio 5 GHz 4x4 MU-MIMO e OFDMA com Taxa mínima de até 2.4 Gbps
- Rádio 2,4 GHz 4x4 MIMO com Taxas mínima de até 600 Mbps
- Alimentado via PoE+ 802.3at
- Segurança: WPA-PSK, WPA-Enterprise (WPA/WPA2/WPA3)
- BSSID: 8 por Rádio
- VLAN: 802.1Q
- QoS Avançado que permita a restrição de banda por usuário
- Suporte a isolamento de tráfego por visitantes
- Clientes Simultâneos 300+

I) Controle de acessos e sensores

- Controle de acesso:

O Controle de Acesso Facial é um sistema avançado projetado para proporcionar segurança e eficiência no controle de acesso a ambientes restritos. Utilizando tecnologia facial biométrica, o sistema oferece uma solução segura e conveniente para autenticação de usuários, e deve ser implantando em todas as portas que necessitam de controle prévio de entrada e saída de funcionários.

Características principais:

- Grau de Proteção IP65

- Display touchscreen de 3,5"
- Interfone SIP integrado
- Comunicação TCP/IP e USB
- Identificação de até 10.000 faces com detecção de rosto vivo*
- Regras de acesso personalizadas por grupos e horários

Formas de identificação:

- Reconhecimento Facial
- Duas câmeras Full HD 1080p (luz visível e luz infravermelha)
- Cartões de Proximidade (conforme modelo)
- Tecnologias MIFARE™ / 125 kHz ASK
- Senha
- Identificação de usuários através de senha numérica
- QR Code
- Identificação de usuários através de QR Code

Interface de usuário:

- Tela LCD Touchscreen
- Display LCD TFT colorido de no mínimo 3.5" (320x480) com tela capacitiva sensível ao toque
- Software Web Integrado
- Software completo de gerenciamento de controle de acesso via browser. Compatível com gerenciamento local e centralizado em um servidor remoto.
- Áudio
- Alto-falante e microfone embutidos
- Grau de proteção
- IP65

Sensores:

A instalação desses sensores visa monitorar e otimizar as condições ambientais, segurança e eficiência operacional do ambiente crítico.

Objetivos:

- Monitoramento em tempo real das condições ambientais (temperatura, umidade, pressão, etc.).
- Detecção e prevenção de eventos críticos, como vazamentos de água, incêndios e falhas elétricas.
- Otimização do consumo de energia e refrigeração.
- Melhoria na segurança física e lógica do data center.

Escopo:

A implantação abrangerá todas as áreas críticas do data center, incluindo salas de servidores, sala de máquinas, áreas de armazenamento e acessos restritos.

Sensores propostos:

Os sensores a serem implantados incluem, mas não se limitam a:

- Sensores de temperatura e umidade.
- Sensores de fumaça e calor para detecção de incêndios.
- Sensores de energia para monitoramento do consumo elétrico.

Sistema de gerenciamento:

Um sistema central de gerenciamento deverá ser implementado para consolidar e analisar os dados provenientes dos sensores. Deverá ser utilizado um software avançado que permitirá a visualização em tempo real, alertas automáticos e relatórios detalhados, além de suporte ao protocolo SNMP.

Características mínimas:

- Três (03) entradas para instalação de sensores de contato seco;
- Uma (01) saída para alimentação de sirene
- Uma (01) entrada para monitoramento da tensão do banco de baterias;
- Uma (01) entrada de monitoramento de status de rede elétrica;
- Uma (01) entrada para instalação do Sensor de Temperatura
- Monitoramento de status dos sensores;
- Monitoramento de status da rede elétrica;
- Monitoramento da tensão de alimentação
- Monitoramento da tensão do banco de baterias;
- Monitoramento da temperatura interna
- Acesso Web Browser para a configuração de todos os parâmetros;
- Protocolos SNMP para monitoramento;
- API para integração a outros sistemas;
- Compacto, leve e de fácil instalação;
- 3 anos de garantia.

m) Sonorização ambiente

A Estação Rodoviária de Joinville deverá possuir também um mecanismo de comunicação de áudio, centralizada no Centro de Controle Operacional, que permita a veiculação tanto de mensagens sobre o funcionamento da rodoviária, como de mensagens pré-gravadas sobre campanhas institucionais ou educativas.

Este deverá ser composto por uma estação de geração de áudio, amplificadores de potência e sonofletores distribuídos por toda a área da Estação Rodoviária de Joinville, permitindo que as informações veiculadas sejam claramente ouvidas pelos usuários da Estação Rodoviária de Joinville.

Deverá ser considerado neste módulo o fornecimento de serviços de sonorização ambiente, estruturado sobre estações de rádio locais e um sistema de programação horária da veiculação das mensagens pré-gravadas e/ou campanhas.

Deverão ser fornecidos todos os itens destinados a proporcionar uma rede de veiculação de áudio composta por conjuntos de caixas acústicas (sonofletores) instaladas respectivamente nas áreas de circulação internas e no ambiente externo, conforme abaixo:

As especificações técnicas mínimas deverão ser compatíveis com:

- Notebook ou desktop com software de sonorização instalado.
- Amplificadores de potência, 250 W @ 4 ohms/ linha 600ohms;
- Pré amplificador de áudio;
- Mixer de áudio;
- Microfones dinâmicos com pedestal;
- Conversores de impedância;
- Caixas acústicas com autofalantes 8" @ 4 ohms destinadas a sonorização das áreas internas;
- Caixas acústicas 12" @ 4ohms destinadas a sonorização das áreas Externas.

11. CONSIDERAÇÕES SOBRE AS NORMAS TÉCNICAS

Os projetos de arquitetura e complementares, bem como as especificações dos equipamentos e matérias deverão estar adequados às Normas Técnicas (NBR's/ABNT), as Normas Regulamentadoras (NR's) e as legislações Municipais, Estaduais e Federais vigentes.

- Instalações elétricas e iluminação

O projeto em estudo considera item de fundamental importância o controle da iluminação natural e artificial da edificação, estabelecendo níveis mínimo de eficiência energética para o prédio e para os sistemas propostos, a fim de reduzir os impactos ambientais e econômicos associados ao uso excessivo de energia.

Todo o projeto de iluminação interna deverá atender as necessidades do ambiente e dos usuários, conforme as Normas da ABNT e das legislações vigentes. Os sistemas de iluminação internos e externos deverão obedecer aos índices de iluminância e demais requisitos das normas técnicas brasileiras para cada área específica.

Serão considerados nos projetos os parâmetros normativos:

- NBR 5461:1991 – Iluminação,
- NBR 10898:2013 – Sistema de Iluminação de Emergência.
- NBR 5410/2005 – Instalações elétricas de baixa tensão;
- NBR 14039/2005 – Instalações elétricas de média tensão de 1,0kV a 36,2 kV;
- ABNT IEC/PAS 62612:2013 - Lâmpadas LED com dispositivo de controle incorporado para serviços de iluminação geral - Requisitos de desempenho
- NBR 5413/1992 – Iluminância de interiores;

- NBR ISSO/CIE 8995/2013 – Iluminação de ambientes de trabalho;
 - NBR 15215/2005 – Iluminação natural;
 - NBR 16690/2019 – Instalações elétricas de arranjos fotovoltaicos – Requisitos e projeto;
 - NBR 13570/1996 – Instalações elétricas em locais de afluência de público – Requisitos específicos;
 - Norma CELESC Baixa Tensão - N-321-0001 - Fornecimento de energia elétrica em tensão secundária de distribuição;
 - Norma CELESC Média Tensão - Norma N3210002 - Fornecimento de energia elétrica em tensão primária de distribuição até 25 kV
 - Norma CELESC Uso Coletivo - Norma para fornecimento de energia a edifícios de uso coletivo (NT 03);
 - Norma CELESC para Conexão do Gerador a Diesel - Instrução I-321.0028 - Conexão de gerador particular em UC ligada na Celesc;
 - NR 10 - Segurança em instalações e serviços em eletricidade;
- Qualidade Ambiental Interior

Esta categoria tem como principais diretrizes evitar a exposição dos usuários a contaminantes e poluentes, garantir qualidade mínima e renovação do ar em ambientes internos, por meio do uso de normas técnicas vigentes. É considerado que o atendimento da boa qualidade e renovação do ar interno é um dos principais desafios nas obras de adequação e modernização do Terminal Rodoviário.

Serão considerados nos projetos os parâmetros normativos:

- ANVISA - Portaria 3523:1998;
 - OMS - Valores guia de qualidade do ar recomendados OMS;
 - CONAMA n° 03/1990 - Dispõe sobre padrões de qualidade do ar, previstos no PRONAR;
 - NR 17 – Ergonomia;
 - NBR16401-3 DE 08/2008 - Instalações de ar-condicionado - Sistemas centrais e unitários - Parte 3: Qualidade do ar interior;
 - Lei n° 12.546/2011 – Lei Antifumo;
- Conforto Térmico

Com relação ao conforto térmico do Terminal Rodoviário, a proposta arquitetônica valoriza a ventilação natural com aberturas nas fachadas, devendo ser climatizadas apenas as áreas fechadas.

Serão considerados nos projetos os parâmetros normativos:

- NBR 16.401-1:2008 - Instalações de ar-condicionado - Sistemas centrais e unitários
Parte 1: Projetos das instalações
- NBR 16.401-2:2008 - Instalações de ar-condicionado - Sistemas centrais e unitários
Parte 2: Parâmetros de Conforto Térmico
- NBR 16.401-3:2008 - Instalações de ar-condicionado - Sistemas centrais e unitários
Parte 3: Qualidade do ar interior
- NR 17 – Ergonomia;
- NBR 15220/2005 – Desempenho térmico de edificações;
- NBR 15575/2013 – Desempenho de edificações habitacionais;

- Conforto Acústico e Ruído

Em se tratando de áreas de grande movimento de público as questões de acústica devem ser especialmente consideradas. Os altos pés direitos favorecem o conforto acústico, porém recomenda-se que forros e coberturas tenham tratamento específico.

Serão considerados nos projetos os parâmetros normativos:

- ABNT NBR 10151:2019 Errata 1:2020 - Acústica - Medição e avaliação de níveis de pressão sonora em áreas habitadas - Aplicação de uso geral;
- ABNT NBR 10152:2017 Errata 1:2020 - Acústica - Níveis de pressão sonora em ambientes internos a edificações;
- NR 17 – Ergonomia;
- NBR 15220/2005 – Desempenho térmico de edificações;
- NBR 15575/2013 – Desempenho de edificações habitacionais;
- ABNT NBR 12179:1992, Tratamento Acústico em Recintos Fechados – Procedimento;

- Ergonomia

Em se tratando de áreas de grande movimento de público as questões de acústica devem ser especialmente consideradas. Os altos pés direitos favorecem o conforto acústico, porém recomenda-se que forros e coberturas tenham tratamento específico.

Serão considerados nos projetos os parâmetros normativos:

- NBR 10151:2000, da NBR 10152:2020,
- NR 17 – Ergonomia;

- Acessibilidade

Essas medidas visam proporcionar a maior quantidade possível de pessoas, independente de idade, estatura ou limitação de mobilidade ou percepção, a utilização do Terminal de maneira autônoma e segura.

Serão considerados nos projetos os parâmetros normativos:

- NBR 9050/2020 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;
- NBR 16537/2016 - Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação;
- NBR 15320/2018 - Acessibilidade em veículos de categoria M3 com características rodoviárias para o transporte coletivo de passageiros — Parâmetros e critérios técnicos;
- Instalações sanitárias e hidráulicas
 - NBR 8160/1999 – Sistemas prediais de esgoto sanitário - Projeto e execução;
 - NBR 7229/1993 – Projeto, Construção e Operação de sistemas de Tanques Sépticos;
 - NBR 13969/1997 – Tanques Sépticos – Unidades de tratamento complementar e disposição final de efluentes líquidos – Projeto, construção e operação;
 - Orientações, resoluções e modelos disponíveis no site da Vigilância Sanitária de Porto Velho.
 - NBR 5626/2020 – Sistemas prediais de água fria e água quente – Projeto, execução, operação e manutenção;
 - Manual de instalação do padrão de ligação da água da Companhia Águas de Porto Velho.
- Preventivo Contra Incêndio
 - Instruções Normativas do Corpo de Bombeiros de Rondônia.

12. ESTUDO DE VIABILIDADE DE AÇÕES SUSTENTÁVEIS

12.1. Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS/ONU

12.1.1. Aspectos Gerais

A Organização das Nações Unidas – ONU têm orientado suas tomadas de decisões seguindo uma agenda criada em 2015, durante a Cúpula de Desenvolvimento Sustentável, na Assembleia Geral da ONU.

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) se trata de uma agenda mundial, composta por 17 objetivos e 169 metas a serem atingidos até 2030.

Dentre os 17 temas humanitários estão previstas diversas ações nas áreas de erradicação da pobreza, segurança alimentar, agricultura, saúde, educação, igualdade de gênero, redução das desigualdades, energia, água e saneamento, padrões sustentáveis de produção e de consumo, mudança do clima, cidades sustentáveis, proteção e uso sustentável dos oceanos e dos ecossistemas terrestres, crescimento econômico inclusivo, infraestrutura, industrialização, entre outros.

Os ODS, portanto, norteiam ações mundiais, que podem ser divididas em quatro grandes áreas, sendo elas:

Social: relacionada às necessidades humanas, de saúde, educação, melhoria da qualidade de vida e justiça.

Ambiental: trata da preservação e conservação do meio ambiente, com ações que vão da reversão do desmatamento, proteção das florestas e da biodiversidade, combate à desertificação, uso sustentável dos oceanos e recursos marinhos até a adoção de medidas efetivas contra mudanças climáticas.

Econômica: aborda o uso e o esgotamento dos recursos naturais, a produção de resíduos, o consumo de energia, entre outros.

Institucional: diz respeito às capacidades de colocar em prática os objetivos do Desenvolvimento Sustentável em ação.

A seguir, a Figura apresenta resumidamente os principais Objetivos do Desenvolvimento Sustentável propostos pela ONU.



Figura 38 – ODS

12.1.2. ODS no Estado de Rondônia

No Estado de Rondônia existe um movimento denominado Plano de Desenvolvimento Estadual Sustentável de Rondônia 2015-2030. Este Plano desenvolve um modelo de intervenção estadual, considerando as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Regional -PNDR, conforme o citado documento da I Conferência Nacional de Desenvolvimento Regional, que aponta eixos estratégicos que convergem para: i) adoção da abordagem territorial, ii) desenvolvimento sustentável, iii) desenvolvimento social, iv) enfrentamento da problemática da infraestrutura e logística e v) fomento do desenvolvimento regional/local com inclusão produtiva.

Em face destas orientações o Plano contempla quatro diretrizes: 1) Territorialização e Gestão Ambiental; 2) Bem-Estar Social; 3) Competitividade Sustentável; e 4) Modernização da Gestão Pública. O planejamento contempla 28 programas e 157 projetos, estruturado em um Plano de Metas para o Estado de Rondônia, em um horizonte de 15 anos, tendo-se como parâmetros de execução de curto prazo, 5 anos; de médio prazo, 10 anos; e de longo prazo, 15 anos.

Para a sua execução está prevista a implementação de um modelo de gestão, de um fluxo de informações a serem disponibilizadas no Observatório de Desenvolvimento Regional (ODR), de estratégias de implementação, da correlação entre seus programas e projetos com o PPA Federal e Estadual, de resultados esperados com o uso de indicadores, além das fontes de financiamento e incentivos fiscais disponíveis.

12.1.3. Sinergia ODS – Terminal Rodoviário

A modernização e revitalização analisada no Estudo Ambiental, com a implantação de infraestruturas auxiliares propostas vem atender a alguns dos objetivos abaixo descritos, em sinergia com os princípios estabelecidos por eles, descritos a seguir; bem como as ações a serem executadas pelo empreendimento.

- Objetivo 7: Assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e a preço acessível à energia para todos (ODS 7)

No mundo, uma em cada cinco pessoas ainda não têm acesso à eletricidade moderna - um total de 1,3 bilhão. São 3 bilhões os que dependem de madeira, carvão, carvão vegetal ou dejetos animais para cozinhar e obter aquecimento, sendo que a energia é o principal contribuinte para as mudanças climáticas, sendo responsável por cerca de 60% das emissões globais totais de gases do efeito estufa. A energia renovável constitui atualmente apenas 15% do conjunto global de energia.

Item 7.2 - Até 2030, aumentar substancialmente a participação de energias renováveis na matriz energética global;

Item 7.3 - Até 2030, dobrar a taxa global de melhoria da eficiência energética;

7.3.a - Até 2030, reforçar a cooperação internacional para facilitar o acesso a pesquisa e tecnologias de energia limpa, incluindo energias renováveis, eficiência energética e tecnologias de combustíveis fósseis avançadas e mais limpas, e promover o investimento em infraestrutura de energia e em tecnologias de energia limpa;

7.3.b - Até 2030, expandir a infraestrutura e modernizar a tecnologia para o fornecimento de serviços de energia modernos e sustentáveis para todos nos países em desenvolvimento, particularmente nos países menos desenvolvidos, nos pequenos Estados insulares em desenvolvimento e nos países em desenvolvimento sem litoral, de acordo com seus respectivos programas de apoio.

Proposto para o Terminal Rodoviário de Porto Velho

Sistema energético com fontes renováveis

Implantação de um sistema informatizado de captação de energia solar fotovoltaica, através da fixação de painéis solares sobre as vagas de estacionamento e renovação total da iluminação do Terminal Rodoviário, com novas luminárias e lâmpadas LED.

- Objetivo 8: Promover o crescimento econômico inclusivo e sustentável, o emprego pleno e produtivo e o trabalho digno para todos (ODS 8)

Item 8.5 - Até 2030, alcançar o emprego pleno e produtivo, e trabalho decente para todas as mulheres e homens, inclusive para os jovens e as pessoas com deficiência, e remuneração igual para trabalho de igual valor.

Item 8.8 - Proteger os direitos do trabalho e promover ambientes de trabalho seguros e protegidos para todos os trabalhadores, incluindo os trabalhadores migrantes, em particular as mulheres migrantes, e pessoas em empregos precários

Proposto para o Terminal Rodoviário de Porto Velho

Incentivo ao crescimento comercial

Promoção do desenvolvimento do comércio e serviços no interior do terminal rodoviário, viabilizando a instalação de comércios e outras formas de serviço, promovendo o emprego e o crescimento econômico da cidade.

- Objetivo 11: Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis (ODS 11)

Item 11.2 - Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

Item 11.7 - Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência

Proposto para o Terminal Rodoviário de Porto Velho

Reformulação do Sistema Viário e sinalização

Implantação de nova geometria dos acessos aos estacionamentos, ao embarque e desembarque de automóveis, garantindo normas de acessibilidade, e novo projeto paisagístico. Nova sinalização de trânsito no Sistema Viário de entrada e saída de automóveis do Terminal através de dispositivos de pintura (Sinalização Horizontal) e placas orientadoras e regulamentares (Sinalização Vertical) visando melhorar a circulação e canalização dos fluxos: Reparos nas calçadas e construção de faixas elevadas para travessia de pedestres, propiciando melhorias na acessibilidade dos passeios internos;

- Objetivo 12: Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis (ODS 12)

Item 12.2 - Até 2030, alcançar a gestão sustentável e o uso eficiente dos recursos naturais.

Item 12.4 - Até 2020, alcançar o manejo ambientalmente saudável dos produtos químicos e todos os resíduos, ao longo de todo o ciclo de vida destes, de acordo com os marcos internacionais acordados, e reduzir significativamente a liberação destes para o ar, água e solo, para minimizar seus impactos negativos sobre a saúde humana e o meio ambiente.

Item 12.5 - Até 2030, reduzir substancialmente a geração de resíduos por meio da prevenção, redução, reciclagem e reuso.

Item 12.6 - Incentivar as empresas, especialmente as empresas grandes e transnacionais, a adotar práticas sustentáveis e a integrar informações de sustentabilidade em seu ciclo de relatórios.

Item 12.7 - Promover práticas de compras públicas sustentáveis, de acordo com as políticas e prioridades nacionais

Proposto para o Terminal Rodoviário de Porto Velho

Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos

Implantação de um Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos visando segregar, armazenar e destinar corretamente os diferentes tipos de resíduos gerados pelo funcionamento do Terminal, incluindo resíduos contaminados, reciclagem, e logística reversa.

Sistema energético com fontes renováveis

Implantação de um sistema informatizado de captação de energia solar fotovoltaica, através da fixação de painéis solares, que abastecerão baterias para renovação total da iluminação do Terminal Rodoviário, com novas luminárias e lâmpadas LED.

13. PROJEÇÃO DE INVESTIMENTOS (CAPEX)

Consolidando as considerações técnicas dos Estudo de Arquitetura e Engenharia será apresentada, a seguir, a Projeção dos Investimentos (CAPEX) para o período de Concessão do Terminal Rodoviário de Porto Velho, conforme já detalhado neste documento.

Os orçamentos foram desenvolvidos com base em sistemas oficiais de preços: SINAP-RO, de junho de 2025, SICRO3-RO de junho de 2025 e outras bases oficiais.

O orçamento contempla modernização e efficientização da Rodoviária. Para esses investimentos foram elaborados uma memória detalhada dos custos diretos e um cronograma físico-financeiro para o cálculo do preço de venda das obras, bem como, os Projetos, as Licenças e Autorizações e o Plano de operação e manutenção dos ativos e a política de gestão de pessoal, que foi composto por custos fundamentados em benchmarks de projetos similares, na forma de percentual e/ou valor atribuído sobre os custos diretos das obras.

Também estão contemplados neste tópico, os investimentos em Equipamentos e Sistemas, conforme detalhados no Volume Plano de operação e manutenção dos ativos e a política de gestão de pessoal.

As planilhas deste tópico estão apresentadas nos seguintes Anexos:

ANEXO 1 – Planilha Orçamentária

ANEXO 2 - Cronograma físico-financeiro dos Investimentos

ANEXO 3 – Projetos de Arquitetura e Engenharia

ANEXO 4 – Lista dos Projetos Disponibilizados pelo Poder Concedente

ANEXO 1 - PLANILHA ORÇAMENTÁRIA

PLANILHA ORÇAMENTÁRIA (DATA BASE: JUNHO/2025)

ITEM	CÓDIGO	ORÇÃO	SERVIÇO	UN	QUANT	PÇ UNITÁRIO	PÇ TOTAL	%
01			SERVIÇOS PRELIMINARES				98.896,99	1,92%
01.1	7030	ORSE	Projeto arquitetônico complementar	m²	365,66	29,49	10.783,31	0,21%
01.2	7103	ORSE	Projeto fundações e estrutural	m²	87,50	10,54	922,25	0,02%
01.3	7317	ORSE	Projeto elétrico	m²	87,50	6,97	609,88	0,01%
01.4	92428	Próprio	Alvará de reforma / ampliação	m²	365,66	70,45	25.760,75	0,50%
01.5	5824	SINAPI	Mobilização e desmobilização de equipamentos	CHP	96,00	300,09	28.808,64	0,56%
01.6	97064	SINAPI	Montagem e desmontagem andaime	M	48,00	40,28	1.933,44	0,04%
01.7	00010527	SINAPI	Andaime	MXMES	576,00	52,22	30.078,72	0,58%
02			ADMINISTRAÇÃO DA OBRA				816.915,20	15,86%
02.1	101404	SINAPI	ENGENHEIRO ELETRICISTA COM ENCARGOS COMPLEMENTARES	MES	2,00	35.993,62	71.987,24	1,40%
02.2	93563	SINAPI	ALMOXARIFE COM ENCARGOS COMPLEMENTARES	MES	12,00	5.543,28	66.519,36	1,29%
02.3	93564	SINAPI	APONTADOR OU APROPRIADOR COM ENCARGOS COMPLEMENTARES	MES	12,00	5.308,53	63.702,36	1,24%
02.4	94295	SINAPI	MESTRE DE OBRAS COM ENCARGOS COMPLEMENTARES	MES	12,00	7.814,25	93.771,00	1,82%
02.5	100321	SINAPI	TÉCNICO EM SEGURANÇA DO TRABALHO COM ENCARGOS	MES	12,00	8.223,92	98.687,04	1,92%
02.6	93568	SINAPI	ENGENHEIRO CIVIL DE OBRA SENIOR COM ENCARGOS	MES	12,00	35.187,35	422.248,20	8,20%
03			ESTACIONAMENTO				186.306,93	3,62%
03.1	16	ORSE	Demolição de calçada	m²	233,76	48,02	11.225,16	0,22%
03.2	21	ORSE	Demolição de meio fio	m	80,50	18,46	1.486,03	0,03%
03.3	227	ORSE	Demolição gradil	m²	34,54	99,27	3.428,79	0,07%
03.4	26	ORSE	Carga de entulho	m³	33,31	33,09	1.102,08	0,02%
03.5	95876	SINAPI	Transporte de entulho	M3XKM	486,26	2,82	1.371,26	0,03%
03.6	74205/001	SINAPI	Escavação	m³	142,42	3,05	434,38	0,01%
03.7	4011209	SICRO3	Regularização do subleito	m²	284,84	1,99	566,83	0,01%
03.8	4011227	SICRO3	Sub base de solo estabilizado	m²	71,21	17,27	1.229,80	0,02%
03.9	4011219	SICRO3	BASE DE SOLO ESTABILIZADO GRANULOMETRICAMENTE SEM MISTURA COM MATERIAL DE JAZIDA	m³	71,21	18,77	1.336,61	0,03%
03.10	00004743	SINAPI	MATERIAL DE BASE/SUB-BASE - CASCALHO	M³	142,42	74,07	10.549,05	0,20%
03.11	95995	SINAPI	Asfalto	m²	28,48	2.805,15	79.901,89	1,55%
03.12	100978	SINAPI	Carga escavação e solo	m³	370,29	9,71	3.595,54	0,07%
03.13	100987	SINAPI	Carga massa asfáltica	m³	37,03	13,68	506,56	0,01%
03.14	95876	SINAPI	Transporte de matéria escavada	M3XKM	5.406,26	2,82	15.245,66	0,30%
03.15	83356	SINAPI	Transporte de cascalho	M3XKM	2.079,33	1,70	3.534,86	0,07%
03.16	102330	SINAPI	Transporte massa asfáltica	TXKM	888,70	1,86	1.652,98	0,03%
03.17	94997	SINAPI	Calçada em concreto	m²	41,43	199,38	8.260,31	0,16%
03.18	94274	SINAPI	Meio fio	M	141,36	69,86	9.875,41	0,19%
03.19	92429	Próprio	Passagem elevada de pedestre	m³	3,16	1.622,86	5.133,92	0,10%
03.20	11688	ORSE	Demarcação de vaga	m²	57,46	46,12	2.650,06	0,05%
03.21	7184	ORSE	Pintura setas e zebração termoplástico - 5 anos (por extrusão)	m²	136,67	114,58	15.659,65	0,30%
03.22	4648	ORSE	Sinalização permanente, vertical	un	10,00	756,01	7.560,10	0,15%
04			DEMOLIÇÃO E RETIRADAS				5.095,97	0,10%
04.1	97622	SINAPI	Demolição alvenaria de bloco	m³	24,98	86,33	2.156,48	0,04%
04.2	21	ORSE	Remoção de Bate roda	m	28,60	18,46	527,96	0,01%
04.3	26	ORSE	Carga	m³	32,47	33,09	1.074,54	0,02%
04.4	95876	SINAPI	Bota Fora	M3XKM	474,11	2,82	1.336,99	0,03%
05			FACHADA ENCOMENDAS				35.837,10	0,70%
05.1	87878	SINAPI	Chapisco	m²	234,26	7,53	1.763,98	0,03%
05.2	87794	SINAPI	Massa única	m²	234,26	66,66	15.615,77	0,30%
05.3	88485	SINAPI	Selador	m²	234,26	5,00	1.171,30	0,02%
05.4	96131	SINAPI	Massa corrida	m²	234,26	37,46	8.775,38	0,17%
05.5	95625	SINAPI	Pintura tinta látex acrílica	m²	234,26	36,33	8.510,67	0,17%
			ENCOMENDAS				246.346,71	4,78%
			Fundação - Blocos e Sapatas				6.149,24	0,12%
50	ORSE		Locação da obra	m²	44,20	10,08	445,54	0,01%
93358	SINAPI		Escavação	m³	5,50	130,89	719,90	0,01%
93382	SINAPI		Reaterro manual	m³	4,13	39,72	163,85	0,00%
26	ORSE		Carga	m³	1,79	33,09	59,15	0,00%
95876	SINAPI		Bota Fora	M3XKM	26,10	2,82	73,59	0,00%
96619	SINAPI		Concreto Magro	m³	0,13	65,34	8,17	0,00%
96534	SINAPI		Forma	m²	10,00	99,77	997,70	0,02%
96545	SINAPI		Armação	KG	87,50	23,74	2.077,25	0,04%
Próprio			Concretagem	m³	1,25	1.283,27	1.604,09	0,03%
RDPV_COM P_FUND.01								
			Fundação - Baldrame				10.007,20	0,19%
93358	SINAPI		Escavação	m³	9,90	130,89	1.295,32	0,03%
93382	SINAPI		Reaterro manual	m³	7,64	39,72	303,41	0,01%
26	ORSE		Carga	m³	2,93	33,09	97,11	0,00%
95876	SINAPI		Bota Fora	M3XKM	42,85	2,82	120,83	0,00%
96619	SINAPI		Concreto Magro	m³	0,32	65,34	21,07	0,00%
96536	SINAPI		Forma	m²	25,89	86,04	2.227,58	0,04%
96545	SINAPI		Armação	KG	135,45	23,74	3.215,58	0,06%
96557	SINAPI		Concretagem	m³	1,94	1.408,94	2.726,30	0,05%
			Superestrutura				75.100,65	1,46%
92263	SINAPI		Forma	m²	59,93	238,30	14.281,56	0,28%
103674	SINAPI		Concretagem viga e laje	m³	15,46	1.290,15	19.946,36	0,39%
103672	SINAPI		Concretagem pilares	m³	0,68	1.261,85	857,75	0,02%
92777	SINAPI		Armação pilar e viga	KG	164,25	21,89	3.595,43	0,07%
92770	SINAPI		Armação laje	KG	1.449,30	17,78	25.768,55	0,50%
101964	SINAPI		Laje pré moldada	m²	28,99	273,12	7.916,66	0,15%
4849	ORSE		Impermeabilização laje	m²	28,99	94,54	2.740,34	0,05%
			Cobertura				35.581,88	0,69%
Próprio			Cobertura em telha trapezoidal	m²	90,06	85,57	7.706,43	0,15%
92543	SINAPI		Trama	m²	90,06	30,01	2.702,70	0,05%
92558	SINAPI		Tesoura	UN	4,00	1.932,07	7.728,28	0,15%
94231	SINAPI		Ruífo	M	11,40	75,38	859,33	0,02%
Próprio			Cumeieira	M	15,80	140,29	2.216,58	0,04%
RDPV_COM P_COB.03								
94228	SINAPI		Calha em chapa de aço galvanizada	M	31,60	123,71	3.909,24	0,08%
Próprio			Pingadeira concreto	m	43,00	243,24	10.459,32	0,20%
			Fechamentos				25.986,97	0,50%
103324	SINAPI		Alvenaria de bloco	m²	232,40	111,82	25.986,97	0,50%

	-	Revestimentos	-	-	-	17.210,78	0,33%
	-	Parede	-	-	-	12.307,68	0,24%
87879	SINAPI	Chapisco	m²	221,80	6,74	1.494,93	0,03%
87535	SINAPI	Massa única	m²	221,80	48,75	10.812,75	0,21%
	-	Teto	-	-	-	4.903,10	0,10%
87879	SINAPI	Chapisco	m²	88,36	6,74	595,55	0,01%
87535	SINAPI	Massa única	m²	88,36	48,75	4.307,55	0,08%
	-	Pinturas	-	-	-	16.936,72	0,33%
	-	Parede	-	-	-	10.493,36	0,20%
88485	SINAPI	Selador	m²	221,80	5,00	1.109,00	0,02%
88497	SINAPI	Massa corrida	m²	221,80	24,67	5.471,81	0,11%
88489	SINAPI	Pintura tinta latéx acrílica	m²	221,80	17,64	3.912,55	0,08%
	-	Teto	-	-	-	5.479,20	0,11%
88496	SINAPI	Massa corrida	m²	88,36	44,37	3.920,53	0,08%
88489	SINAPI	Pintura tinta latéx acrílica	m²	88,36	17,64	1.558,67	0,03%
	-	Esquadria	-	-	-	964,16	0,02%
100753	SINAPI	Pintura esmalte sobre superfície metálica	m²	32,00	30,13	964,16	0,02%
	-	Pisos	-	-	-	34.932,25	0,68%
2180	ORSE	Regularização de piso	m²	88,36	46,91	4.144,97	0,08%
87630	SINAPI	Contrapiso	m²	88,36	63,60	5.619,70	0,11%
	Próprio	Piso em porcelanato	m²	88,36	284,83	25.167,58	0,49%
	-	Esquadrias	-	-	-	24.441,02	0,47%
080151	SIURB	Porta de enrolar	m²	16,00	679,88	10.878,08	0,21%
91341	SINAPI	Porta de alumínio	m²	10,08	1.345,53	13.562,94	0,26%
	-	LOJAS / SAGUÃO / ALIMENTAÇÃO / ACESSO SANITÁRIOS - PAVIMENTO TERREO E MEZANINO	-	-	-	79.884,21	1,55%
	-	Fechamentos	-	-	-	9.315,19	0,18%
96359	SINAPI	Parede em drywall	m²	51,80	179,83	9.315,19	0,18%
	-	Pinturas	-	-	-	11.385,87	0,22%
88485	SINAPI	Selador	m²	240,67	5,00	1.203,33	0,02%
88497	SINAPI	Massa corrida	m²	240,67	24,67	5.937,21	0,12%
88489	SINAPI	Pintura tinta latéx acrílica	m²	240,67	17,64	4.245,33	0,08%
	-	Pisos	-	-	-	30.313,47	0,59%
87630	SINAPI	Contrapiso	m²	30,94	63,60	1.967,78	0,04%
2180	ORSE	Regularização de piso	m²	30,94	46,91	1.451,40	0,03%
	Próprio	Piso granito polido 50x50 cm	m²	30,94	781,47	24.178,68	0,47%
	Próprio	Rodapé em granito polido	M	22,51	120,64	2.715,61	0,05%
RDPV_COM P_PISO.01	-	Esquadrias	-	-	-	22.560,86	0,44%
99841	SINAPI	Passa mala e guarda-corpo em inox embarque	M	4,01	2.578,12	10.338,26	0,20%
99841	SINAPI	Gratilh fechamento calçadão acesso sanitários	M	2,10	2.578,12	5.414,05	0,11%
102176	SINAPI	Porta PNE em vidro	m²	2,97	2.292,44	6.808,55	0,13%
	-	Instalações / Diversos (CAU e Sala de Saúde)	-	-	-	6.308,82	0,12%
	Próprio	Balcao / bancada de granito	UN	4,00	1.172,71	4.690,84	0,09%
86936	SINAPI	Cuba inox	UN	1,00	663,23	663,23	0,01%
86909	SINAPI	Torneira de mesa	UN	1,00	163,49	163,49	0,00%
104679	SINAPI	Ponto de esgoto	UN	1,00	230,32	230,32	0,00%
104662	SINAPI	Ponto de água	UN	1,00	560,94	560,94	0,01%
	-	GUICHÊS	-	-	-	487.626,85	9,47%
	-	Fechamentos	-	-	-	125.088,70	2,43%
93185	SINAPI	Verga para porta	M	98,85	86,61	8.561,40	0,17%
103324	SINAPI	Alvenaria de bloco	m²	106,88	111,82	11.950,76	0,23%
96359	SINAPI	Parede em drywall	m²	581,53	179,83	104.576,54	2,03%
	-	Revestimento	-	-	-	6.533,27	0,13%
87879	SINAPI	Chapisco	m²	106,88	6,74	720,34	0,01%
89173	SINAPI	Massa única / Emboço	m²	106,88	54,39	5.812,93	0,11%
	-	Pintura	-	-	-	57.080,94	1,11%
88485	SINAPI	Selador	m²	1.206,53	5,00	6.032,65	0,12%
88497	SINAPI	Massa corrida	m²	1.206,53	24,67	29.765,10	0,58%
88489	SINAPI	Pintura tinta latéx acrílica	m²	1.206,53	17,64	21.283,19	0,41%
	-	Teto	-	-	-	44.647,78	0,87%
	-	Revestimento	-	-	-	27.064,85	0,53%
87885	SINAPI	Chapisco	m²	283,55	13,00	3.686,15	0,07%
90407	SINAPI	Massa única / Emboço	m²	283,55	82,45	23.378,70	0,45%
	-	Pintura	-	-	-	17.582,93	0,34%
88496	SINAPI	Massa corrida	m²	283,55	44,37	12.581,11	0,24%
88489	SINAPI	Pintura tinta latéx acrílica	m²	283,55	17,64	5.001,82	0,10%
	-	Pisos	-	-	-	3.801,69	0,07%
98689	SINAPI	Soleira em granito	M	23,15	164,22	3.801,69	0,07%
	-	Esquadrias	-	-	-	147.343,19	2,86%
	-	Portas e vitrines	-	-	-	142.938,24	2,78%
90843	SINAPI	Porta acesso guichês 80x210 cm	UN	25,00	1.320,65	33.016,25	0,64%
90844	SINAPI	Porta acesso circulação 90x210 cm	UN	2,00	1.446,85	2.893,70	0,06%
102176	SINAPI	Vidro temperado 8 mm - guichês	m²	46,69	2.292,44	107.028,29	2,08%
	-	Pintura portas	-	-	-	4.404,95	0,09%
102201	SINAPI	Massa óleo	m²	91,56	25,80	2.362,25	0,05%
102219	SINAPI	Pintura esmalte em madeira	m²	91,56	22,31	2.042,70	0,04%

		Diversos	-	-	-	56.428,92	1,10%
92432	Próprio	Letreiro em caixa metálica com lona panagaphic 3 mm cor branca aplicação do texto em vinil imprimax gildmax 201 - opaco	m²	64,69	455,35	29.456,59	0,57%
	Próprio	Balcão em granito	UN	23,00	1.172,71	26.972,33	0,52%
		Fachada	-	-	-	46.702,36	0,91%
		Revestimentos	-	-	-	37.733,00	0,73%
87535	SINAPI	Emboço para cerâmica	m²	60,74	48,75	2.961,08	0,06%
87775	SINAPI	Massa única	m²	46,14	81,53	3.761,39	0,07%
87905	SINAPI	Chapisco	m²	106,88	11,83	1.264,33	0,02%
C.ARQ.R007	Próprio	Pastilha 5x5 cm	M	60,74	489,73	29.746,20	0,58%
		Pintura	-	-	-	3.918,48	0,08%
88413	SINAPI	Selador	m²	60,62	6,85	415,25	0,01%
96131	SINAPI	Massa corrida	m²	60,62	37,46	2.270,83	0,04%
95622	SINAPI	Pintura tinta látex acrílica	m²	60,62	20,33	1.232,40	0,02%
		Pisos	-	-	-	5.050,88	0,10%
RDPV_COM P_PISO.02	Próprio	Rodapé granito	M	57,85	87,31	5.050,88	0,10%
		FECHAMENTO DO SÍTIO	-	-	-	377.237,98	7,32%
93358	SINAPI	Escavação manual	m³	35,62	130,89	4.661,78	0,09%
96619	SINAPI	Concreto magro	m²	0,72	65,34	46,75	0,00%
95952	SINAPI	Concreto armado	m³	4,29	3.638,42	15.619,74	0,30%
93382	SINAPI	Reaterro manual	m²	30,61	39,72	1.215,73	0,02%
26	ORSE	Carga	m³	6,51	33,09	215,45	0,00%
95876	SINAPI	Transporte material escavado	M3XKM	95,06	2,82	268,07	0,01%
9035	ORSE	Gradil estacionamento	m²	635,28	559,14	355.210,46	6,90%
		MOBILIÁRIOS E EQUIPAMENTOS	-	-	-	725.712,43	14,09%
		EQUIPAMENTOS	-	-	-	417.243,30	8,10%
00000092	Próprio	Catraca de controle com acesso para sanitário	UND	3,00	17.803,33	53.409,99	1,04%
EM-2	Próprio	Catraca plataforma - embarque	un	2,00	31.391,98	62.783,96	1,22%
00000091	Próprio	Catraca plataforma - desembarque	UND	1,00	10.790,98	10.790,98	0,21%
00000090	Próprio	Cancela estacionamento (2 cancelas e 1 emissor)	UND	1,00	285.579,93	285.579,93	5,55%
9215	ORSE	Cobertura cancela estacionamento	m²	12,00	389,87	4.678,44	0,09%
		MOBILIÁRIO	-	-	-	308.469,13	5,99%
00000023	Próprio	Mesa 4 cadeiras Praça de Alimentação	UND	12,00	2.579,69	30.956,28	0,60%
PRT001	Próprio	Carrinhos de Bagagem	UN	150,00	1.251,51	187.726,50	3,65%
CSB0080	Próprio	Cadeira de Rodas	UN	2,00	106,03	212,06	0,00%
PRT003	Próprio	Rádios comunicadores	UN	3,00	1.002,60	3.007,80	0,06%
PRT004	Próprio	Lavadora de alta pressão	UN	1,00	1.241,92	1.241,92	0,02%
CSB0140	Próprio	Máquinas de manutenção dos jardins	un	1,00	722,00	722,00	0,01%
CSB0079	Próprio	Desfibrilador	UN	2,00	11.458,40	22.916,80	0,44%
PRT006	Próprio	Equipamento de lavagem, polimento e conservação do piso	UN	1,00	20.058,99	20.058,99	0,39%
PRT007	Próprio	Bebedouro industrial 50 l	UN	1,00	3.314,33	3.314,33	0,06%
SIN3006	Próprio	Bebedouro empresarial BDF 300 IBL/Equivalente - 300 pessoas	UN	11,00	3.482,95	38.312,45	0,74%
		INSTALAÇÕES ELÉTRICAS E ILUMINAÇÃO	-	-	-	211.659,81	4,11%
		REDE DE BAIXA TENSÃO	-	-	-	29.449,67	0,57%
RDPV_COM P_EL.22	Próprio	QUADRO DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA EM PVC, DE EMBUTIR, COM BARRAMENTO DIN BIFÁSICO PARA 16 MÓDULOS - FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO.	UN	12,00	236,21	2.834,52	0,06%
C2061	SEINFRA	QUADRO DE DISTRIBUIÇÃO GERAL BAIXA TENSÃO, C/ACESSÓRIOS- 3UN DE MEDIÇÃO	UN	4,00	3.911,73	15.646,92	0,30%
93653	SINAPI	DISJUNTOR MONOPOLAR TIPO DIN, CORRENTE NOMINAL DE10A	UN	16,00	14,45	231,20	0,00%
93656	SINAPI	DISJUNTOR MONOPOLAR TIPO DIN, CORRENTE NOMINAL DE 25A	UN	16,00	17,25	276,00	0,01%
93657	SINAPI	DISJUNTOR MONOPOLAR TIPO DIN, CORRENTE NOMINAL DE 32A	UN	13,00	19,51	253,63	0,00%
97587	SINAPI	LUMINÁRIA TIPO CALHA, DE EMBUTIR, COM 2 LÂMPADAS FLUORESCENTES DE 14 W, COM REATOR DE PARTIDA RÁPIDA - FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO. AF_02/2020	UN	20,00	394,81	7.896,20	0,15%
92029	SINAPI	INTERRUPTOR SIMPLES (1 MÓDULO) COM INTERRUPTOR PARALELO (1 MÓDULO), 10A/250V, INCLUINDO SUPORTE E PLACA - FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO.	UN	20,00	80,48	1.609,60	0,03%
92000	SINAPI	TOMADA BAIXA DE EMBUTIR (2 MÓDULOS), 2P+T 10 A, INCLUINDO SUPORTE E PLACA - FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO. AF_03/2023	UN	16,00	43,85	701,60	0,01%
		ELETRODUTOS	-	-	-	6.044,25	0,12%
91871	SINAPI	ELETRODUTO PVC ROSC. D= 25mm (3/4")	M	120,00	20,00	2.400,00	0,05%
91867	SINAPI	ELETRODUTO RÍGIDO, PVC, DN (3/4"), PARA CIRCUITOS TERMINAIS	M	175,00	13,71	2.399,25	0,05%
91864	SINAPI	ELETRODUTO FLEXÍVEL CORRUGADO REFORÇADO, PVC, DN 32 MM (1"), PARA CIRCUITOS TERMINAIS, INSTALADO EM FORRO - FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO.	M	60,00	20,75	1.245,00	0,02%
		CABOS(CONDUTORES)	-	-	-	175.185,25	3,40%
91928	SINAPI	CABO DE COBRE FLEXÍVEL ISOLADO, 4 MM², ANTI-CHAMA 450/750 V, PARA CIRCUITOS TERMINAIS - FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO. AF_03/2023	M	6.150,00	9,79	60.208,50	1,17%
91931	SINAPI	CABO DE COBRE FLEXÍVEL ISOLADO, 6 MM², ANTI-CHAMA 0,6/1,0 KV, PARA CIRCUITOS TERMINAIS - FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO. AF_03/2023	M	7.225,00	14,77	106.713,25	2,07%
91933	SINAPI	CABO DE COBRE FLEXÍVEL ISOLADO, 10 MM², ANTI-CHAMA 0,6/1,0 KV, PARA CIRCUITOS TERMINAIS - FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO. AF_03/2023	M	350,00	23,61	8.263,50	0,16%
		CONDULETES EM ALUMÍNIO / CAIXAS DE PASSAGEM	-	-	-	980,64	0,02%
058084	SBC	CAIXA DE EMBUTIR NA ALVENARIA EM PVC, ALTA RESISTÊNCIA MECÂNICA, DIMENSÃO 4x2" DE PVC	UN	72,00	13,62	980,64	0,02%
		AR-CONDICIONADO E EXAUSTÃO	-	-	-	100.812,85	1,96%
89408	SINAPI	Joelho 90° ø 25 mm	UN	53,00	12,25	649,25	0,01%
89446	SINAPI	Tubo PVC ø 25 mm	M	48,00	6,97	334,56	0,01%
89617	SINAPI	Tê ø 25 mm	UN	30,00	10,50	315,00	0,01%
RDPV_COM P_EL.32	Próprio	DERIVAÇÃO TIPO "T" (BORNE CONCÊNTRICO À PRESSÃO) CONSTRUÍDA EM LIGA DE ALUMÍNIO POR PORCAS E ARRUELAS PARA VERGALHÃO ELETROLÍTICO DE 5/8"	UN	13,00	218,46	2.839,98	0,06%
97327	SINAPI	Tubo cobre 1/4" com isolamento	M	26,00	44,86	1.166,36	0,02%
97328	SINAPI	Tubo cobre 3/8" com isolamento	M	5,00	82,29	411,45	0,01%
RDPV_COM P_CL.23	Próprio	UNIDADE CONDENSADORA TIPO "VRF" , CAPACIDADE NOMINAL DE 154.000 BTU/H	UN	1,00	71.978,23	71.978,23	1,40%
11626	Próprio	Sistema de Exaustão - restaurantes	UN	1,00	23.118,02	23.118,02	0,45%

		COMUNICAÇÃO VISUAL	-				33.541,87	0,65%
7771	ORSE	Placas informativas	m²	15,00	2.038,25		30.573,75	0,59%
12432	ORSE	Placa indicativa 8x28 cm braille	un	10,00	125,28		1.252,80	0,02%
12434	ORSE	Placa braille corrímão	un	4,00	86,49		345,96	0,01%
7320	ORSE	Sinalização em brile 23x15 cm	un	8,00	171,17		1.369,36	0,03%
		ACESSIBILIDADE	-				145.401,38	2,82%
RDPV_COM P. SBC.71	Próprio	Piso tátil alerta em inox parafusado com ranhuras	M	588,86	226,11		133.147,13	2,59%
12164	ORSE	Mapa Tátil	un	3,00	3.900,27		11.700,81	0,23%
11688	ORSE	Sinalização de piso (hidrante)	m²	12,00	46,12		553,44	0,01%
		SERVIÇOS COMPLEMENTARES	-				117.795,78	2,29%
070439	SBC	Cortina de vento de ar condicionado	UN	20,00	1.553,84		31.076,80	0,60%
		Iluminação (Interna) - complemento	-				24.928,80	0,48%
12770	ORSE	Luminária LED 100 w Pro High-Bay	un	30,00	761,90		22.857,00	0,44%
97599	SINAPI	Luminária de emergência, com 30 lâmpadas led de 2 w, sem reator	UN	90,00	23,02		2.071,80	0,04%
		SISTEMA DE CAPTAÇÃO DE ÁGUA POTÁVEL	-				61.790,18	1,20%
		Captação Poço Profundo (100M)	-				30.432,00	0,59%
6225	ORSE	Perfuração de poço artesiano	m	100,00	304,32		30.432,00	0,59%
		Tubulação	-				1.893,90	0,04%
90697	SINAPI	Tubo sanitário 10"	M	6,00	315,65		1.893,90	0,04%
		Revestimento	-				10.893,00	0,21%
00009850	SINAPI	Tubo de pvc de revestimento geomecânico	M	60,00	181,55		10.893,00	0,21%
		Filtros	-				12.668,32	0,25%
00009850	SINAPI	Tubo de pvc de revestimento geomecânico	M	35,00	181,55		6.354,25	0,12%
6296	ORSE	Pré-filtro (Cascalho Lavado)	m³	1,35	1.989,89		2.686,35	0,05%
94963	SINAPI	Cimentações	m³	0,68	779,09		529,78	0,01%
5953	SINAPI	Compressor de ar rebocável	CHP	24,00	77,73		1.865,52	0,04%
00004085	SINAPI	Locação de bomba submersível para drenagem e esgotamento	H	24,00	3,09		74,16	0,00%
94963	SINAPI	Laje de proteção sanitária	m²	0,50	779,09		389,55	0,01%
95955	SINAPI	Pilar de sustentação de concreto armado	m²	0,06	4.905,92		294,36	0,01%
12869	ORSE	Abracadadeira galvanizada/zincada, d= 4" a 4 3/4"	un	1,00	17,97		17,97	0,00%
83446	SINAPI	Caixa de passagem 60x60x70 fundo brila com tampa	un	1,00	343,86		343,86	0,01%
104084	SINAPI	Cap. PVC, ø 150mm	UN	1,00	112,53		112,53	0,00%
		Tratamento - Sistema de Cloração (Material Hidráulico - Mecânico)	-				3.420,04	0,07%
89494	SINAPI	Curva 90° pvc soldável dn 32mm	UN	4,00	16,44		65,76	0,00%
89620	SINAPI	Te pvc soldável dn 32mm	UN	10,00	16,12		161,20	0,00%
1095	ORSE	Cap pvc soldável dn 32mm	un	4,00	6,64		26,56	0,00%
89447	SINAPI	Tubo pvc solável dn 32mm	M	12,00	13,75		165,00	0,00%
89489	SINAPI	Curva 90° pvc soldável dn 25mm	UN	8,00	10,35		82,80	0,00%
89429	SINAPI	Adaptador curto pvc solda rosca 25mmx3/4"	UN	26,00	8,52		221,52	0,00%
103042	SINAPI	Registro de esfera pvc 3/4"	UN	12,00	32,69		392,28	0,01%
052443	SBC	Niple duplo pvc rosável 3/4"	UN	8,00	13,25		106,00	0,00%
89385	SINAPI	Luva pvc solda rosca 25mm x 3/4"	UN	4,00	10,06		40,24	0,00%
89617	SINAPI	Te pvc soldável dn 25mm	UN	4,00	10,50		42,00	0,00%
89536	SINAPI	União pvc soldável dn 25mm	UN	8,00	15,07		120,56	0,00%
104031	SINAPI	Colar de tomada pvc com trava dn 32mmx3/4"	UN	4,00	23,05		92,20	0,00%
89446	SINAPI	Tubo pvc soldável dn 25mm	M	12,00	6,97		83,64	0,00%
8722	ORSE	Clorador de pastilha	un	2,00	910,14		1.820,28	0,04%
		Obras e Serviços	-				2.482,92	0,05%
11122	ORSE	Entrada de energia elétrica monofásica 50A	un	1,00	2.482,92		2.482,92	0,05%
		SALA MULTISSENSORIAL	-				56.905,63	1,10%
		Parede	-				6.957,14	0,14%
		Pintura	-				2.043,32	0,04%
88485	SINAPI	Selador	m²	43,19	5,00		215,95	0,00%
88497	SINAPI	Massa corrida	m²	43,19	24,67		1.065,50	0,02%
88489	SINAPI	Pintura látex acrílica	m²	43,19	17,64		761,87	0,01%
		Revestimento	-				4.913,82	0,10%
8856	ORSE	Chapa em MDF	m²	6,26	124,74		780,25	0,02%
37582	SINAPI	Selador pl chapa	L	2,00	88,53		177,06	0,00%
102221	SINAPI	Pintura da chapa	m²	6,26	41,27		258,14	0,01%
10710	ORSE	Plotagem em vinil polimérico	m²	19,46	190,05		3.698,37	0,07%
		Teto (Pintura do forro)	-				827,77	0,02%
88484	SINAPI	Selador	m²	15,51	6,35		98,49	0,00%
88494	SINAPI	Massa corrida	m²	15,51	29,38		455,68	0,01%
88489	SINAPI	Pintura látex acrílica	m²	15,51	17,64		273,60	0,01%
		Piso	-				6.578,88	0,13%
9396	ORSE	Piso laminado texturizado com base acústica	m²	15,51	277,96		4.311,16	0,08%
13863	ORSE	Piso vinílico em manta acústica antiderrapante	m²	4,01	286,66		1.149,51	0,02%
170487	SBC	Tatame modular de EVA	m²	4,35	257,06		1.118,21	0,02%
		Esquadrias	-				9.567,88	0,19%
12940	ORSE	Porta orgânica de abrir madeira plotada 0,90x2,10 m	un	1,00	9.288,68		9.288,68	0,18%
C4638	SEINFRA	Puxador longitudinal acessível	M	1,00	279,20		279,20	0,01%
		Iluminação	-				2.383,10	0,05%
13672	ORSE	Luminárias LED embutidas (2700K-3000K)	un	10,00	123,37		1.233,70	0,02%
13594	ORSE	Fitas LED RGB - 5m	un	7,00	164,20		1.149,40	0,02%
		Mobiliários e Equipamentos	-				30.590,86	0,59%
Próprio		Painel tátil em MDF	un	2,00	1.411,56		2.823,12	0,05%
Próprio		Piscina de bolinhas com borda acolchoada	un	1,00	1.349,43		1.349,43	0,03%
Próprio		Pufes tipo "saco de feijão"	un	2,00	930,61		1.861,22	0,04%
Próprio		Poltrona de regulação passiva com apoio lateral	un	2,00	2.392,89		4.785,78	0,09%
Próprio		Coluna de bolhas com LED RGB (altura: 2,0 m)	un	2,00	7.182,05		14.364,10	0,28%
Próprio		Caixas de som	un	2,00	310,95		621,90	0,01%
Próprio		Projetores de formas e cores	un	2,00	199,07		398,14	0,01%
Próprio		Caixas organizadoras (Kit com 4)	un	1,00	203,81		203,81	0,00%
Próprio		Difusores de aroma (nebulizador ou elétrico)	un	2,00	212,88		425,76	0,01%
9718	ORSE	Espeelho (50x220cm)	m²	1,10	657,83		723,61	0,01%
Próprio		Quadro em laminado branco (80x50cm)	un	2,00	164,20		328,40	0,01%
Próprio		Banqueta (Kit com 2)	un	1,00	733,90		733,90	0,01%
Próprio		Kit fibra ótica p/ teto colorido RGB	un	1,00	1.575,51		1.575,51	0,03%
Próprio		Fibra ótica sensorial	un	1,00	396,18		396,18	0,01%

17		-	SIGIT		-	-	682.436,64	13,25%
17.1	SIN92720	Próprio	SIGIT		UN	1,00	682.436,64	13,25%
18		-	FOTOVOLTAICA		-	-	740.254,53	14,37%
18.1	SIN 4041	Próprio	Fotovoltaico com inversor de 75 KW	kwp	105.000,00	5,41	568.050,00	11,03%
18.2	12402	ORSE	Estrutura metálica para apoio placas	kg	5.625,00	27,67	155.643,75	3,02%
18.3	93358	SINAPI	Escavação manual	m³	26,88	130,89	3.518,32	0,07%
18.4	96619	SINAPI	Concreto magro	m²	0,02	65,34	1,18	0,00%
18.5	95952	SINAPI	Concreto armado	m²	3,24	3.638,42	11.788,48	0,23%
18.6	93382	SINAPI	Reaterro manual	m³	23,62	39,72	938,27	0,02%
18.7	26	ORSE	Carga	m³	4,24	33,09	140,15	0,00%
18.8	95876	SINAPI	Transporte material escavado	M3XKM	61,84	2,82	174,38	0,00%
19		-	LIMPEZA DA OBRA		-	-	1.495,55	0,03%
19.1	2450	ORSE	Limpeza geral da obra	m²	365,66	4,09	1.495,55	0,03%
TOTAL OBRA							5.150.164,41	100,00%

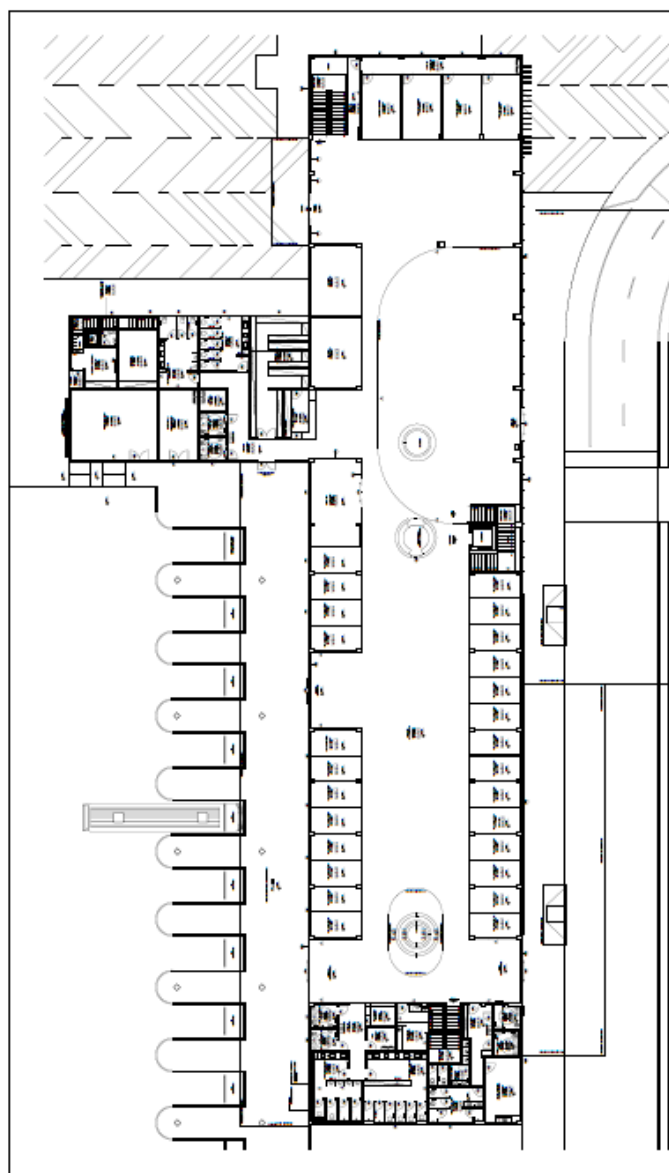
ORÇAMENTO DO SIGIT - TR PORTO VELHO

Equipamentos de TI	PROPOSTA SIGIT - SINART		
	Qtd	Valor Unitário	Custo de Mercado
1. Equipamentos Data Center e Rede			
1.1 Servidor de Virtualização	1,00	R\$ 26.759,07	R\$ 26.759,07
1.2 Computadores SIGIT	3,00	R\$ 6.282,57	R\$ 18.847,71
1.3 Switches Cisco	2,00	R\$ 8.958,48	R\$ 17.916,96
1.4 Switches Extender	2,00	R\$ 2.094,19	R\$ 4.188,38
1.5 Switches Guarita	1,00	R\$ 3.558,96	R\$ 3.558,96
1.6 Serviço Instalação	1,00	R\$ 3.955,69	R\$ 3.955,69
Sub-Total dos Servidores			R\$ 75.226,77
2. Estações de Trabalho / Impressoras			
2.1 Notebooks	3,00	R\$ 8.144,07	R\$ 24.432,21
2.2 Workstation	3,00	R\$ 8.144,07	R\$ 24.432,21
2.3 Impressoras	2,00	R\$ 5.235,47	R\$ 10.470,94
Sub-Total das Estações de Trabalho			R\$ 59.335,36
3. Racks / Nobreaks			
3.1 Rack Geral	1,00	R\$ 4.653,76	R\$ 4.653,76
3.2 Nobreak Rack Geral	1,00	R\$ 15.124,70	R\$ 15.124,70
3.3 Rack Guarita	1,00	R\$ 2.908,60	R\$ 2.908,60
3.4 Nobreaks Adicionais	3,00	R\$ 2.908,60	R\$ 8.725,80
3.5 Nobreak Simples PC	5,00	R\$ 1.512,47	R\$ 7.562,35
3.6 Serviço Instalação	1,00	R\$ 3.141,29	R\$ 3.141,29
Sub-Total dos Racks / Nobreaks			R\$ 42.116,50
4. Equipamentos de CFTV			
4.1 Câmeras Tipo Fixas	24,00	R\$ 698,07	R\$ 16.753,68
4.2 Câmeras Tipo LPR	1,00	R\$ 8.725,79	R\$ 8.725,79
4.3 NVR	2,00	R\$ 6.747,94	R\$ 13.495,88
4.4 Speed Dome	2,00	R\$ 10.936,32	R\$ 21.872,64
4.5 Computador Operador CFTV	1,00	R\$ 11.169,01	R\$ 11.169,01
4.6 Monitor Video Wall	6,00	R\$ 10.470,94	R\$ 62.825,64
4.7 Multiplexador Video Wall	1,00	R\$ 21.058,23	R\$ 21.058,23
4.8 Joystick	1,00	R\$ 7.911,38	R\$ 7.911,38
4.7 Software Defense	1,00	R\$ 63.989,08	R\$ 63.989,08
4.8 Serviço Instalação	1,00	R\$ 7.678,69	R\$ 7.678,69
Sub-Total dos Equipamentos de CFTV			R\$ 235.480,02
5. Rede WiFi			
5.1 Access Points	7,00	R\$ 2.908,60	R\$ 20.360,20
5.2 Serviço Instalação	7,00	R\$ 581,72	R\$ 4.072,04
Sub-Total Rede WiFi			R\$ 24.432,24
6. Link para Internet			
6.1 Roteador (Firewall 70F)	1,00	R\$ 18.207,81	R\$ 18.207,81
6.2 Serviço Instalação	1,00	R\$ 2.326,88	R\$ 2.326,88
Sub-Total Link Internet			R\$ 20.534,69
7. Painéis Embarque e Desembarque			
7.1 TVs LED	8,00	R\$ 5.235,47	R\$ 41.883,76
7.2 Extensor HDMI TX	3,00	R\$ 3.490,32	R\$ 10.470,96
7.3 Extensor HDMI RX	8,00	R\$ 1.047,10	R\$ 8.376,80
7.4 Serviço Instalação	1,00	R\$ 1.745,16	R\$ 1.745,16
Sub-Total dos Monitores dos Salões			R\$ 62.476,68
8. Guarda Volumes			
8.1 Computador	1,00	R\$ 8.144,07	R\$ 8.144,07
8.2 Impressora	1,00	R\$ 1.163,44	R\$ 1.163,44
8.3 Serviço Instalação	1,00	R\$ 581,72	R\$ 581,72
Sub-Total da Rede Estruturada			R\$ 9.889,23
9. Controle de Acesso / Sensores Segurança			
9.1 Kit Controle acesso Facial	3,00	R\$ 4.653,76	R\$ 13.961,28
9.2 Kit Sensores para Data Center	1,00	R\$ 4.072,04	R\$ 4.072,04
9.3 Serviço Instalação	1,00	R\$ 1.279,79	R\$ 1.279,79
Sub-Total da Rede Estruturada			R\$ 19.313,11
Total Geral Equipamentos e Serviços			R\$ 548.804,60
10. Software de Gerenciamento do SIGIT (Licenciamento)	1,00	R\$ 133.632,29	R\$ 133.632,29
Total Geral dos Equipamentos + Software			R\$ 682.436,89

ANEXO 2 - CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO DOS INVESTIMENTOS

CRONOGRAMA FÍSICO FINANCEIRO															
ITEM	SERVIÇO	%	Mês 01	Mês 02	Mês 03	Mês 04	Mês 05	Mês 06	Mês 07	Mês 08	Mês 09	Mês 10	Mês 11	Mês 12	PREÇO TOTAL
1	SERVIÇOS PRELIMINARES	%	47,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	10,00%	100,00%
		R\$	46.976,07	19.779,40	2.472,42	2.472,42	2.472,42	2.472,42	2.472,42	2.472,42	2.472,42	2.472,42	2.472,42	9.889,70	98.886,99
2	ADMINISTRAÇÃO DA OBRA	%	8,33%	8,33%	8,33%	8,33%	8,33%	8,33%	8,33%	8,33%	8,33%	8,34%	8,34%	8,34%	100,00%
		R\$	68.049,04	68.049,04	68.049,04	68.049,04	68.049,04	68.049,04	68.049,04	68.049,04	68.049,04	68.130,73	68.130,73	68.130,73	816.915,20
3	ESTACIONAMENTO	%												100,00%	100,00%
		R\$												186.306,39	186.306,39
4	DEMOIÇÃO E RETIRADAS	%		100,00%										18.630,69	100,00%
		R\$		5.065,97										50,00%	5.065,97
5	PAISAGEM E ENCERREMENTOS	%												50,00%	100,00%
		R\$												17.918,55	35.887,10
6	ENCERREMENTOS	%				30,00%	30,00%	30,00%						17,918,55	100,00%
		R\$				24.634,67	24.634,67	24.634,67						246.346,71	246.346,71
7	LOJAS / JAGUÃO / ALIMENTAÇÃO / ACESSO SANITÁRIOS - PAVIMENTO TERREO E MEZANINO	%		20,00%	20,00%	20,00%	20,00%	20,00%							100,00%
		R\$		15.976,84	15.976,84	15.976,84	15.976,84	15.976,84							79.884,21
8	GUICHÊS	%		30,00%	30,00%	30,00%	30,00%	30,00%	20,00%						100,00%
		R\$		97.525,37	97.525,37	97.525,37	97.525,37	97.525,37	63.683,58						487.636,85
9	FECHAMENTO DO SÍTIO	%		25,00%	25,00%		1442.388,06	1442.388,06							100,00%
		R\$		94.309,50	94.309,50										188.619,00
10	MÓBILIÁRIOS E EQUIPAMENTOS	%							20,00%						100,00%
		R\$							145.142,49						145.142,49
11	INSTALAÇÕES ELÉTRICAS E ILUMINAÇÃO	%		20,00%	20,00%	20,00%	20,00%	20,00%						20,00%	100,00%
		R\$		42.331,96	42.331,96	42.331,96	42.331,96	42.331,96						84.663,92	785.732,43
12	AR-CONDICIONADO E EXAUSTÃO	%													100,00%
		R\$													211.699,41
13	COMUNICAÇÃO VISUAL	%													100,00%
		R\$													10.812,85
14	ACESSIBILIDADE	%													100,00%
		R\$													3.341,87
15	SERVIÇOS COMPLEMENTARES	%													100,00%
		R\$													145.401,38
16	SALA MULTISENSORIAL	%					50,00%	50,00%							100,00%
		R\$					58.897,89	58.897,89							117.795,78
17	SIGIT	%													100,00%
		R\$													56.906,63
18	FOTOVOLTAICA	%													100,00%
		R\$													682.436,44
19	LIMPEZA DA OBRA	%													100,00%
		R\$													740.254,13
TOTAL GERAL		% ACUM.	2,23%	7,00%	11,81%	17,66%	25,96%	36,36%	46,53%	56,86%	66,72%	77,55%	89,60%	100,00%	5.150.964,41
		R\$ ACUM.	115.025,11	245.542,70	247.774,43	300.259,65	407.820,22	553.979,68	620.911,57	690.911,57	770.911,57	850.911,57	930.911,57	1.010.911,57	5.150.964,41

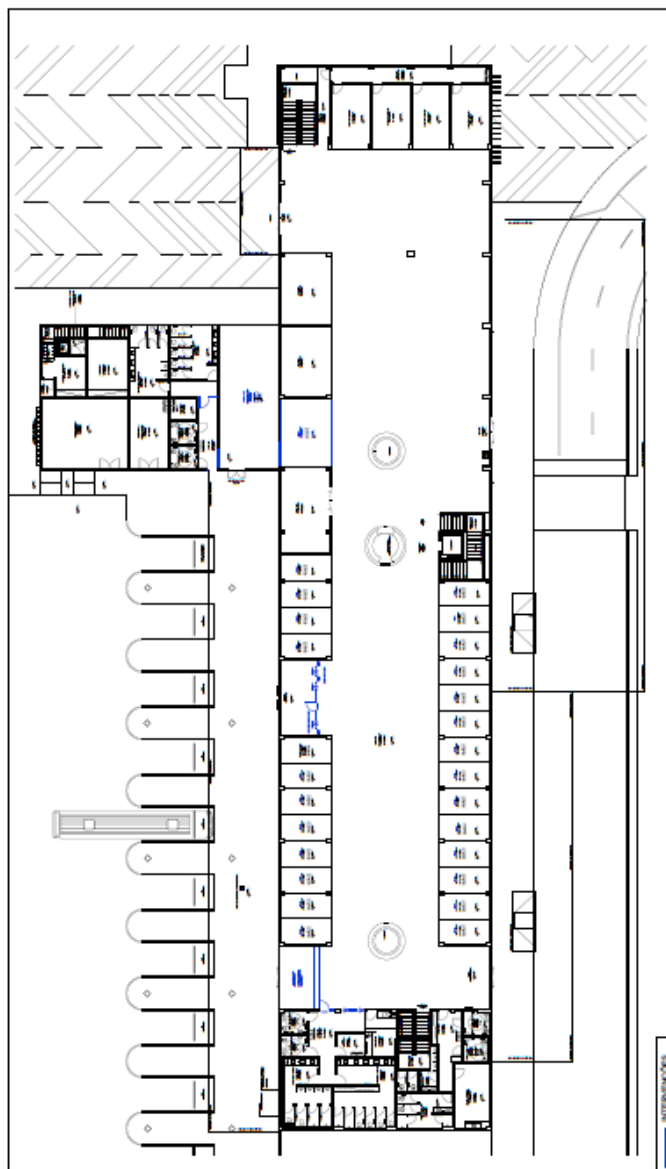
ANEXO 3 - PROJETOS DE ARQUITETURA E ENGENHARIA



PLANTA BAIXA: PAV. TERREO
PROJETO ARQUITETÔNICO E DE ENGENHARIA DO TERMINAL RODOVIÁRIO
ESCALA 1:200

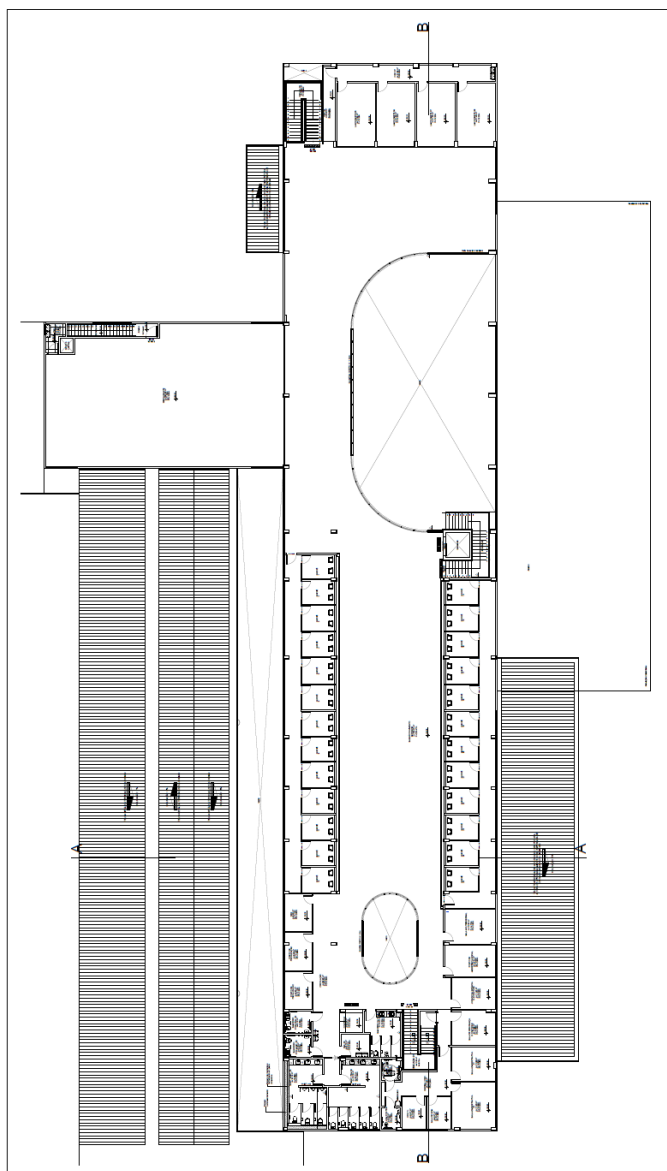
TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

PROJETO	PROJETO BÁSICO ARQUITETÔNICO DE REFORMA E MODERNIZAÇÃO DO TERMINAL	REVISÃO	R00
PROJETO	PROJETO ARQUITETÔNICO E DE ENGENHARIA DO TERMINAL RODOVIÁRIO	DATA	02/12
PROJETO	PROJETO ARQUITETÔNICO E DE ENGENHARIA DO TERMINAL RODOVIÁRIO	PROJETO	PROJETO ARQUITETÔNICO E DE ENGENHARIA DO TERMINAL RODOVIÁRIO
PROJETO	PROJETO ARQUITETÔNICO E DE ENGENHARIA DO TERMINAL RODOVIÁRIO	PROJETO	PROJETO ARQUITETÔNICO E DE ENGENHARIA DO TERMINAL RODOVIÁRIO



TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

PROJETO	PROJETO BÁSICO ARQUITETÔNICO DE	REVISÃO	R00
PROJETO	PLANTA BAIXA COMPLETA DA PAV.	DATA	05/12
PROJETO	PLANTA BAIXA COMPLETA DA PAV.	PROJETO	PROJETO BÁSICO ARQUITETÔNICO DE
PROJETO	PLANTA BAIXA COMPLETA DA PAV.	PROJETO	PLANTA BAIXA COMPLETA DA PAV.
PROJETO	PLANTA BAIXA COMPLETA DA PAV.	PROJETO	PLANTA BAIXA COMPLETA DA PAV.



PLANTA BAIXA PRV - SUPERIOR
PROJETO ARQUITETÔNICO DA PIV
ESCALA 1:250

TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

PROJETO	PROJETO BÁSICO ARQUITETÔNICO DE REFORMA E MODERNIZAÇÃO DO TERMINAL	REVISÃO	R00
PRONCHIA	PLANTA BAIXA PRV - SUPERIOR	Nº DA PRONCHIA	09/12
ENGENHEIRO	PROJETO ARQUITETÔNICO DA PIV	PROJETO	09/12
ESCALA	1:250	DATA	21-10-2021
		LOCAL	PORTO VELHO
		PROJETO	09/12
		PROJETO	09/12

ANEXO 4 - LISTA DE PROJETOS DISPONIBILIZADOS PELO PODER CONCEDENTE

ARQUITETURA:

01-95_PLANTA DE IMPLANTAÇÃO E LOCAÇÃO-REV02
02-95 PLANTA BAIXA - PAVIMENTO TERREO-REVO2
03-95_PLANTA BAIXA PAV.SUPERIOR-REV02
04-95 PLANTA BAIXA PAVIMENTO TÉCNICO E RESERVATÓRIO-REV01
05-95_PLANTA DE COBERTURA-REV01
06-95_PLANTA DE COBERTURA - DET01 PERSPECTIVAS 3D
07-95_PLANTA DE COBERTURA - DET02 PERSPECTIVAS 3D
08-95_CORTES_A-A_B-B_C-C
09-95_CORTES_D-D_E-E_F-F
10-95_CORTES_G-G H-H
11-95_FACHADA SUL DETALHES DOS BRISES
12-95_FACHADAS
13-95_ANEXO I _ GUARITA
14-95_ANEXO II _ ABRIGO DE GAS
15-95_ANEXO III _ ABRIGO DE RESÍDUOS
16-95_ANEXO IV _SUBSTAÇÃO ABAIXADORA DE TENSÃO
17-95_ANEXO V _ ESPAÇO DOS MOTOTAXISTAS
18-95_ANEXO VI _ CASA DE BOMBAS
19-95_ANEXO VII _ ESPAÇO DOS TAXISTAS
20-95_ANEXO VIII _ PONTO DE ÔNIBUS
21-95_PLANTA CHAVE - DETALHES PAV. TERREO E PAV. SUPERIOR
22-95 DETALHE - BANHEIRO MASCULINO (01) - TÉRREO
23-95 DETALHE - BANHEIRO FEMININO (01) - TERREO
24-95_DETALHE - VESTIARIO DE FUNCIONARIOS FEMININO - TERREO
25-95_DETALHE - VESTIARIO DE FUNCIONÁRIOS MASCULINO - TERRÉO
26-95_DETALHE - (SALA DE SAUDE COPA AREA DOS TAXISTAS - MOTOTAXISTAS)
27-95_DETALHE - BANHEIRO PCR FUNCIONARIOS MASCULINO E FEMININO - TÉRREO
28-95_DETALHE – FRALDARIO
29-95_DETALHE - DMLS E TANQUES – TERREO
30-95_DETALHE - BANHEIRO PCR MASCULINO E FEMENINO (01) - TÉRREO
31-95_DETALHE - BANHEIRO PCR MASCULINO E FEMININO (02) - TÉRREO
32-95_DETALHE - SANITARIO FEMININO (02) - TERREO
33-95_DETALHE - SANITARIO MASCULINO (02) - TERREO
34-95_DETALHE - BANHEIRO FUNCIONARIOS DO RESTAURANTE
35-95_DETALHE - DMLS E TANQUES - PAV. SUPERIOR
36-95_DETALHE - SANITARIO MASCULINO (03) - PAV. SUPERIOR
37-95_DETALHE - SANITARIO FEMININO (03) - PAV. SUPERIOR
38-95_DETALHE - SANIT.PCR MASC. E FEM.ADMINISTRAÇÃO - PAV. SUPERIOR
39-95_DETALHE - BANHEIRO DA FAMÍLIA - LEONE
40-95_DETALHE - BANHEIRO PCR MASCULINO E FEMENINO (03) - PAV. SUPERIOR
41-95_DETALHE - BANH.MASC E FEM PCR (AREA TAXISTAS E MOTOTAXISTAS)
42-95_DETALHE - SANITARIO GUARITA
43-95_DETALHE - ESCADA 01
44-95 DETALHE - ESCADA 02
45-95_DETALHE - ESCADA 02
46-95_DETALHE - ESCADA 03
47-95 DETALHE - ESCADA 04
48-95 PLANTA DE PAISAGISMO - PLANTIO
49-95_DETALHES DE PAISAGISMO - PLANTIO
50-95_PLANTA LAYOUT PAVIMENTO TERREO- MOBILIARIO

51-95_PLANTA LAYOUT PAVIMENTO SUPERIOR - MOBILIARIO
52-95_DETALHE DO BALCÃO DE INFORMAÇÕES
53-95_DETALHE - JARDINEIRA COM BANCO
54-95_DETALHAMENTO
55-95_PLANTA DE SINALIZAÇÃO TÁTIL
56-95_ACESSIBILIDADE PAVIMENTO SUPERIOR
57-95_PLANTA DE ESTACIONAMENTO-REV02
58-95_PLANTA DE FECHAMENTO E VEDAÇÕES
59-95_FECHAMENTO E VEDAÇÕES PAV SUPERIOR
60-95_FECHAMENTO E VEDAÇÕES LAJE TECNICA
61-95_PLANTA DE ILUMINAÇÃO INTERNA - TÉRREO
62-95_PLANTA DE ILUMINACAO INTERNA - PAV. SUPERIOR
63-95_PLANTA DE ILUMINAÇÃO INTERNA SAGUÃO - PAV. SUPERIOR
64-95_PLANTA DE ILUMINACAO LINEAR PAV. TERREO
65-95_PLANTA DE ILUMINAÇÃO LINEAR EMBARQUE E DESEMBARQUE
66-95_PLANTA DE ILUMINAÇÃO LINEAR PAV. SUPERIOR
67-95_PLANTA DE ILUMINAÇÃO LINEAR SAGUÃO PAV. SUPERIOR
68-95_ILUMINAÇÃO EXTERNA
69-95_DETALHE - PLANTA DE ACABAMENTO TETO - TÉRREO-REV01
70-95_DETALHE - PLANTA DE ACABAMENTO TETO - PAVIMENTO SUPERIOR-REV01
71-95_DETALHE - PLANTA DE ACABAMENTO TETO - PAVIMENTO TÉCNICO-REV01
72-95_PAGINACAO DE PISO - BANHEIRO MASC.01 - TERREO
73-95_PAGINACAO DE PISO - BANHEIRO FEMENINO 01 - TERREO
74-95_PAGINAÇÃO DE PISO - VEST. FUNC. FEM TÉRREO
75-95_PAGINAÇÃO DE PISO - VEST. FUNC. MASC. TÉRREO
76-95_PAGINAÇÃO DE PISO
77-95_PAGINACAO DE PISO - BANH. PCR FUNC. MASC E FEM
78-95_PAGINAÇÃO DE PISO - FRALDÁRIO
79-95_PAGINAÇÃO DE PISO - DETALHE - DMLS E TANQUES - TERREO
80-95_PAGINACAO DE PISO - BANHEIROS PCR MASC E FEM - TERREO
81-95_PAGINAÇÃO DE PISO - BANH. PUB PCR FEM E MASC TERREO (02)
82-95_PAGINAÇÃO DE PISO - SANITÁRIO FEMENINO. (02) - TERREO
83-95_PAGINAÇÃO DE PISO - SANITARIO MASCULINO (02) - TERREO
84-95_PAGINAÇÃO DE PISO - BANH. FUNC. RESTAURANTE
85-95_PAGINAÇÃO DE PISO - DMLS E TANQUES - PAV. SUPERIOR
86-95_PAGINACAO DE PISO - SANITARIO MASCULINO (03) - PAV. SUPERIOR
87-95_PAGINACAO DE PISO - SANITARIO FEMENINO (03) - PAV. SUPERIOR
88-95_PAGINAÇÃO DE PISO
89-95_PAGINAÇÃO DE PISO - BANHEIRO DA FAMILIA
90-95_PAGINACAO DE PISO - BANHEIROS PUBLICOS PCR MASC E FEM SUPERIOR
91-95_PAGINAÇÃO DE PISO
92-95_PAGINAÇÃO DE PISO - TÉRREO-REV01
93-95_PAGINAÇÃO DE PISO - PAVIMENTO SUPERIOR-REV01
94-95_LEGENDA ESQUADRIAS - PORTAS
95-95_LEGENDA DE JANELAS-REV01
NOVA GUARITA
PATIO COM ACESSO ALTERNATIVO

PROJETO ESTRUTURAL

PE-2207-TRP-MET-E01-R00
PE-2207-TRP-MET-E02-R01

PE-2207-TRP-MET-E03-R00
PE-2207-TRP-MET-E04-R00
PE-2207-TRP-MET-E05-R00
PE-2207-TRP-MET-E06-R00
PE-2207-TRP-MET-E07-R00
PE-2207-TRP-MET-E08-R00
PE-2207-TRP-MET-E09-R00
PE-2207-TRP-MET-E10-R00
PE-2207-TRP-MET-E11-R00
PE-2207-TRP-MET-E12-R01
PE-2207-TRP-MET-E13-R01
PE-2207-TRP-MET-E14-R00
PE-2207-TRP-MET-E15-R00
PE-2207-TRP-MET-E16-R00
PE-2207-TRP-STB-S01-R00
PE-2207-TRP-STB-S02-R00
PE-2207-TRP-STB-S03-R00
RODOVIAR_EST_CON_MEM_DESC_REV00
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V01-R02
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V02-R02
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V03-R02
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V04-R02
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V05-R02
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V06-R00
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V07-R00
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V08-R01
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V09-R00
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V10-R00
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V11-R01
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V12-R00
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V13-R01
PE-2207-TRP-CON-CP-VBA-V14-R00
PE-2207-TRP-FUN-F01-R02
PE-2207-TRP-FUN-F02-R02
PE-2207-TRP-FUN-F03-R01
PE-2207-TRP-FUN-F04-R00
PE-2207-TRP-CON-ANE-LAJ-L01-R00
RODOVIAR_EST_CON_BAN_00_REV00
RODOVIAR_EST_CON_CB_00_REV02
RODOVIAR_EST_CON_CG_00_REV01 - VER 2016
RODOVIAR_EST_CON_CG_00_REV01
RODOVIAR_EST_CON_CIS_00_REV00
RODOVIAR_EST_CON_DR_00_REV01
RODOVIAR_EST_CON_MTX_00_REV01
RODOVIAR_EST_CON_TX_00_REV01
RODOVIAR_EST_CON_ELV_01_REV00
RODOVIAR_EST_CON_RAD_00_REV00
RDPV_GRADIS ESTRUTURAL
RODOVIAR_EST_CON_POR_00_REV00
RODOVIAR_EST_CON_SB_00_REV01
SPT- RODOVIARIA 2022

PROJETO HIDROSSANITÁRIO

RODOVIAR_HIDR_MEM_DESC_GER_R00
RODOVIAR_HID_PE_01_REV02
RODOVIAR_HID_PE_02_REV02
RODOVIAR_HID_PE_03_REV02
RODOVIAR_HID_PE_04_REV02
RODOVIAR_SAN_PE_01_REV01
RODOVIAR_SAN_PE_02_REV01
RODOVIAR_SAN_PE_03_REV01
RODOVIAR_ETE_PE_00_REV00 - VER2016
RODOVIAR_ETE_PE_00_REV00
MEMORIALDESCRIPTIVOETE_RODOVIARIA_PVH_18_05

PROJETO ELÉTRICO

RDPV-ELE-FF-MEMORIAL DESCRITIVO
RDPV-ELE-FF-010821-R07
RODOVIAR_ELE_PE_REV01_PART.01
RODOVIAR_ELE_PE_REV01_PART.02
RODOVIAR_CAB_MEM_DESC_00
RODOVIAR_CFTV_MEM_DESC_00
RODOVIAR_SOM_MEM_DESC_01
RODOVIAR_SOM_PE_REV01
RDPV-SPDA-GERENCIAMENTO DE RISCO-V3
RDPV-SPDA-GERENCIAMENTO DE RISCO-V3
RDPV-SPDA-MEMORIAL DESCRITIVO E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS-V3
RDPV-SPDA-QUANTITATIVO-V3
RODOVIAR_SPDA_PE_REV03
RODOVIAR_SUBESTAÇÃO_PE_01_REV02_031022

CLIMATIZAÇÃO E EXAUSTÃO

G RODOVIAR_DE_ARC_01_REV_03.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_02_REV_02.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_03_REV_02.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_04_REV_01.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_05_REV_02.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_06_REV_01.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_07_REV_01.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_08_REV_01.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_09_REV_01.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_10_REV_00.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_11_REV_01.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_12_REV_01.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_13_REV_00.DWG
G RODOVIAR_DE_ARC_14_REV_00.DWG
RODOVIAR_MEM_CAL_ARC_01_REV_00.PDF
RODOVIAR_MEM_DESC_ARC_01_REV_00.PDF
RODOVIAR_QUANT_ARC_01_REV_01.XLSX

ELEVADOR

RODOVIAR_DE_MEC_ELEV_01_REV_01.DWG

GÁS GLP

RODOVIAR_DE_GLP_01_REV_00.PDF

RODOVIAR_DE_GLP_02_REV_02.PDF

RODOVIAR_DE_GLP_03_REV_00.PDF

RODOVIAR_DE_GLP_04_REV_00.PDF

PROJETO COMBATE A INCÊNDIO:

20220804-008-CMAR-ROO

20240326-008-PPCIP-R03

TOPOGRAFIA E TERRAPLANAGEM

COORDENADAS – TERRAPLENAGEM

RODOVIAR_PAV_PE_01_REV00

RODOVIAR_PAV_PE_02_REV00

RODOVIAR_PAV_PE_03_REV00

DRENAGEM

RODOVIAR_DRE_MEM_DESC_REV00.PDF

G RODOVIAR_DRE_PE_00_REV00.DWG

RODOVIAR_DRE_PE_01_REV01

RODOVIAR_DRE_PE_02_REV00.PDF

RODOVIAR_DRE_PE_03_REV00.PDF

RODOVIAR_DRE_PE_04_REV00.PDF

RODOVIAR_DRE_PE_05_REV00.PDF

RODOVIAR_DRE_PE_06_REV00.PDF

RODOVIAR_DRE_PE_07_REV00.PDF

DRENO AR CONDICIONADO

G RODOVIAR_DRENO_PE_01 E 02_REV01.DWG

G RODOVIAR_DRENO_PE_03_REV01.DWG

G RODOVIAR_DRENO_PE_04_REV01.DWG

COMPATIBILIZAÇÃO:

RDPV_COMPATIBILIZAÇÃO

CROQUI:

RODOVIAR_MAP_DMT_01_REV00

RODOVIAR_MAP_DMT_02_REV00

MODELO FEDERADO REVIT

RODOVIAR-FED-RVT-PG-00.RVT

RODOVIAR-FED-RVT-PG-01.RVT

PROJETO ACM

RDPV_ACM_REV00_23092024_00

RDPV_ACM_REV00_23092024_01

RDPV_ACM_REV00_23092024_02

RDPV_ACM_REV00_23092024_03

RDPV_ACM_REV00_23092024_04

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 PEDACOS	LANCHONETE 06	21,53	R\$ 185,79	R\$ 4.000,00
TOTAL			916,21		R\$ 139.850,00
Preço médio			R\$ 152,64		

Segue abaixo quadro resumo por tipo de espaço comercial atual.

Tabela 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

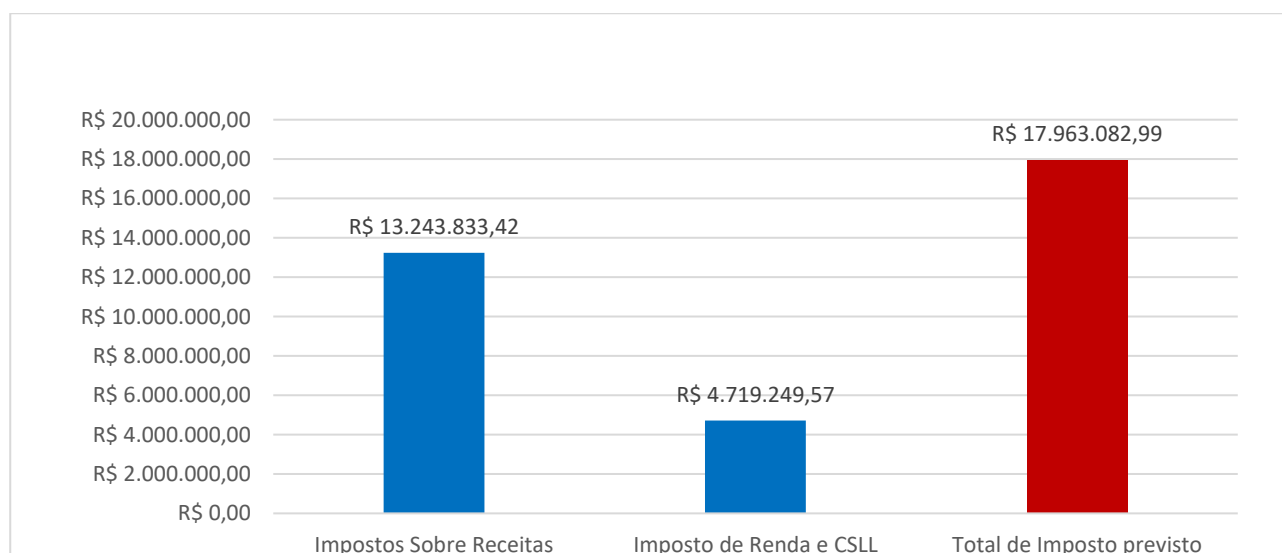
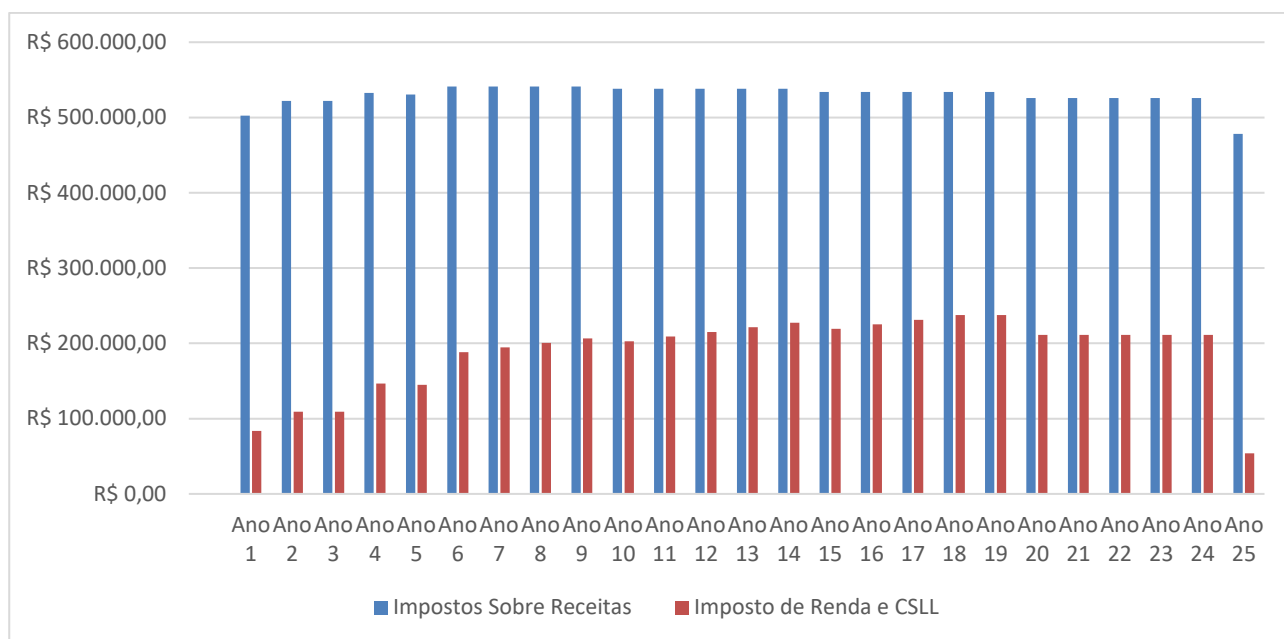


Gráfico 2 Impostos previstos Anuais da Concessão



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

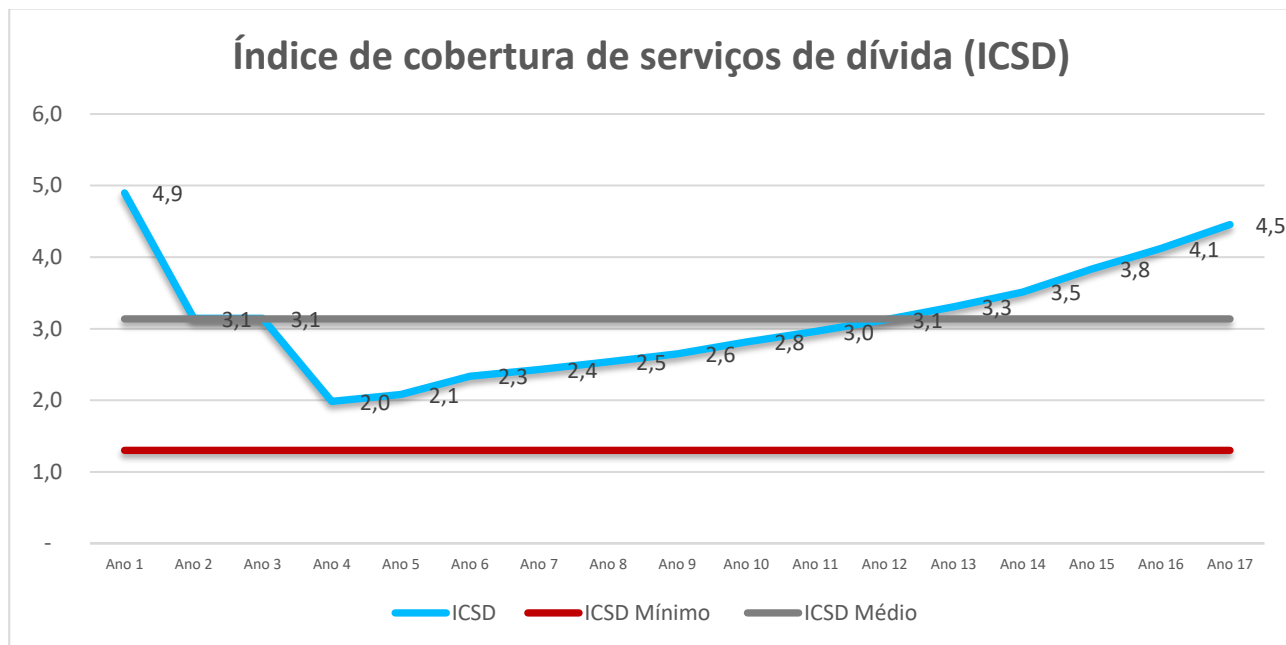
SERVIÇO DA DÍVIDA	Valores em R\$ mil									
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
Saldo Inicial	-	2.575	2.575	2.575	2.391	2.207	2.023	1.839	1.655	1.471
Captações	2.575	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Encargos	126	252	252	252	234	216	198	180	162	144
Pagamentos	-	-	-	184	184	184	184	184	184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

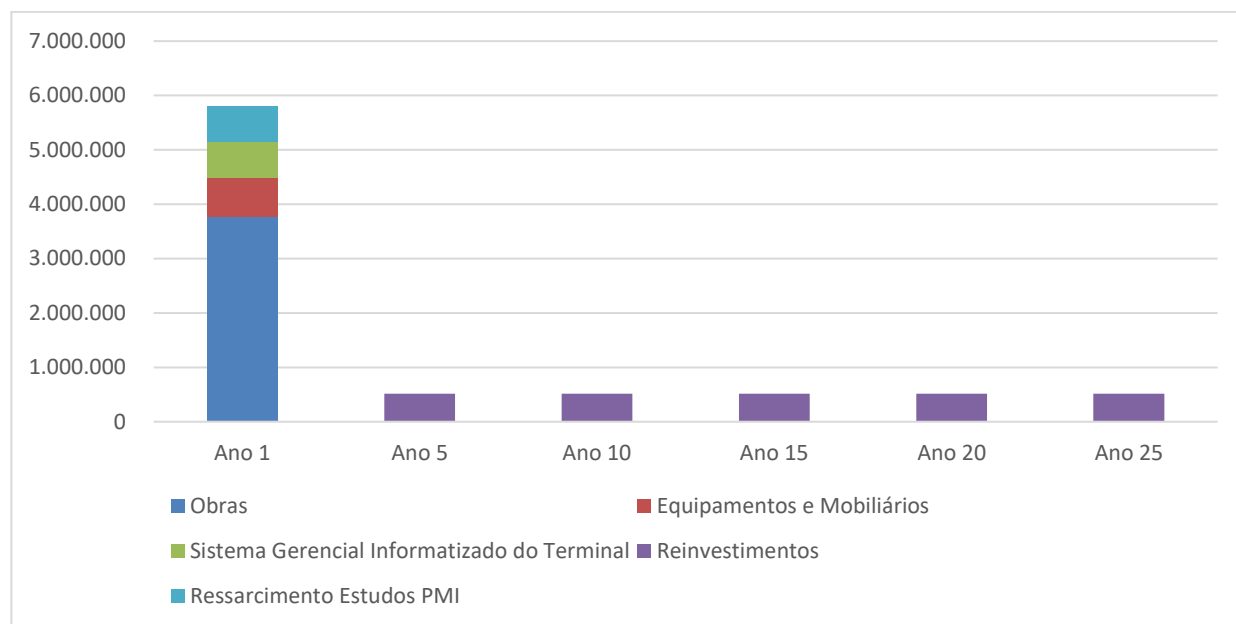


Gráfico 5: Cronograma de Investimentos



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

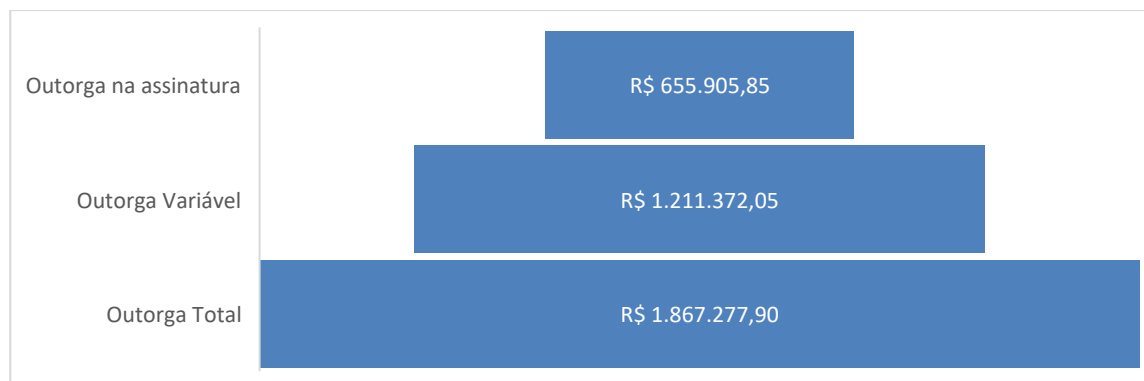
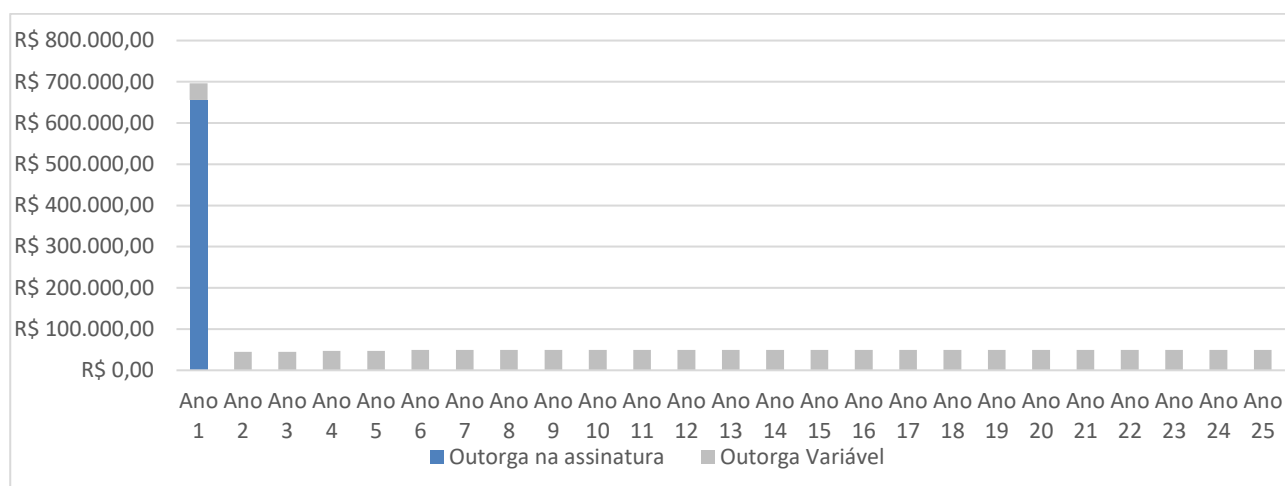


Gráfico 7 Outorgas da Concessão por ano



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

Valores em R\$ mil										
DESPESAS E CUSTOS	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

Valores em R\$ mil										
DESPESAS E CUSTOS	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

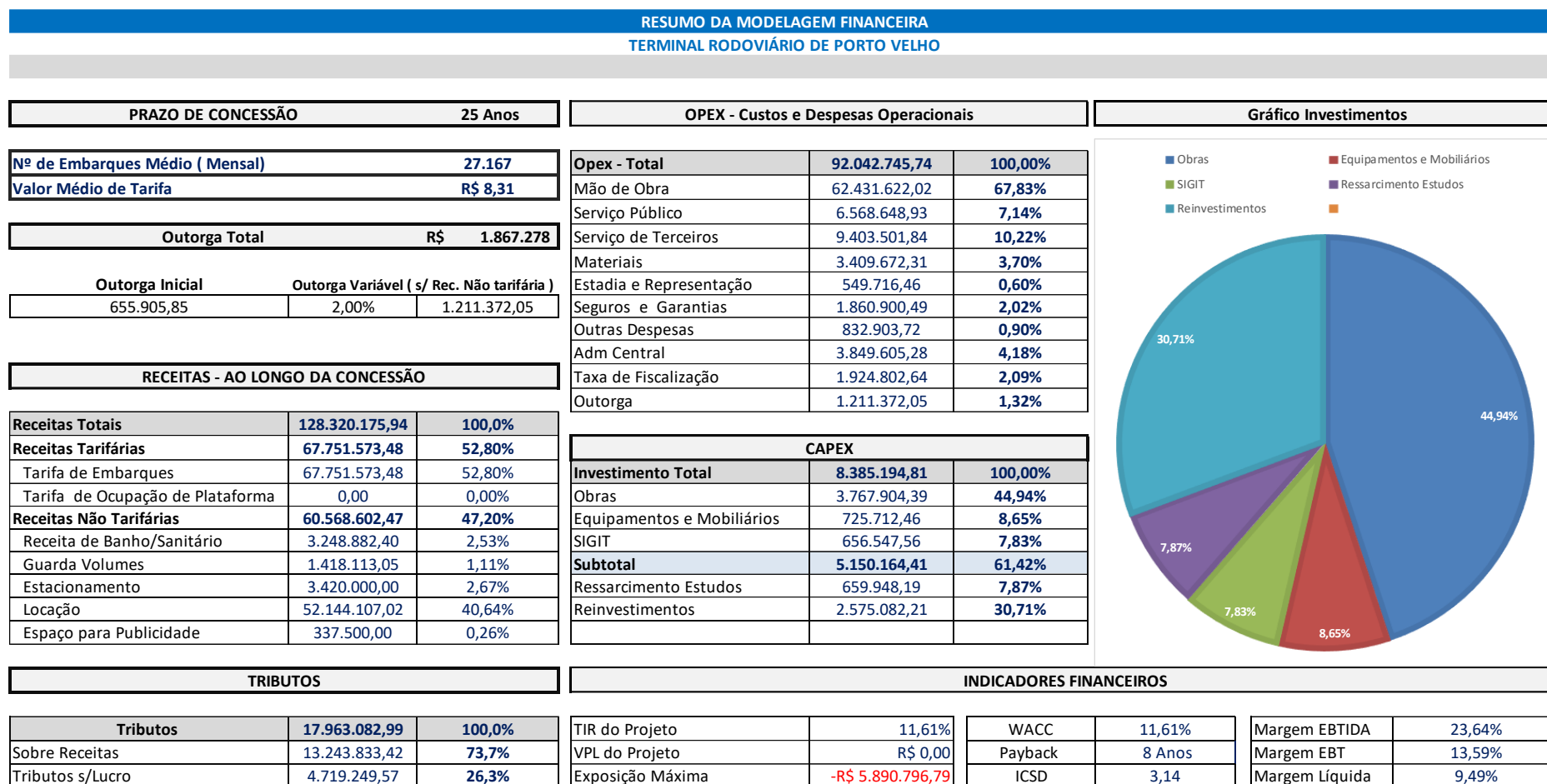
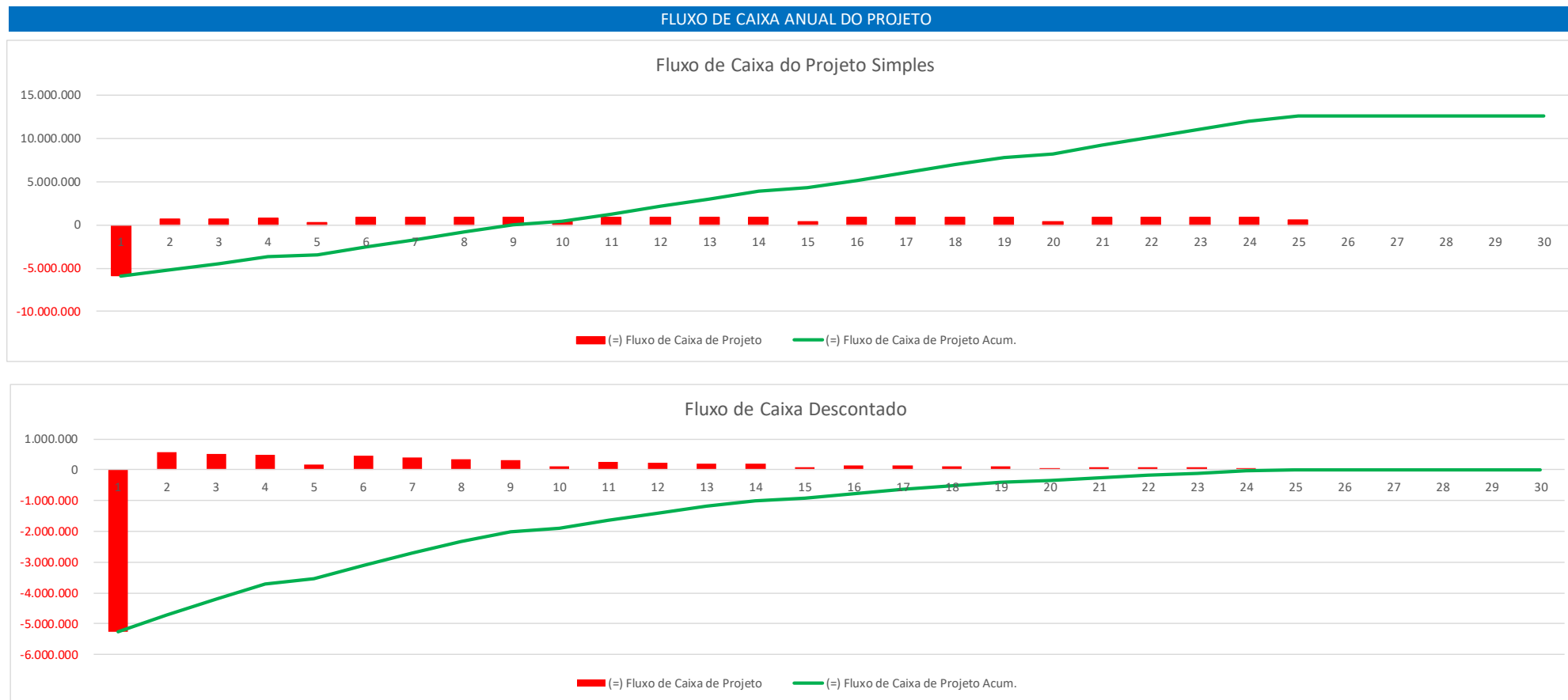


Gráfico 8: Fluxo de Caixa Anual do Projeto



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

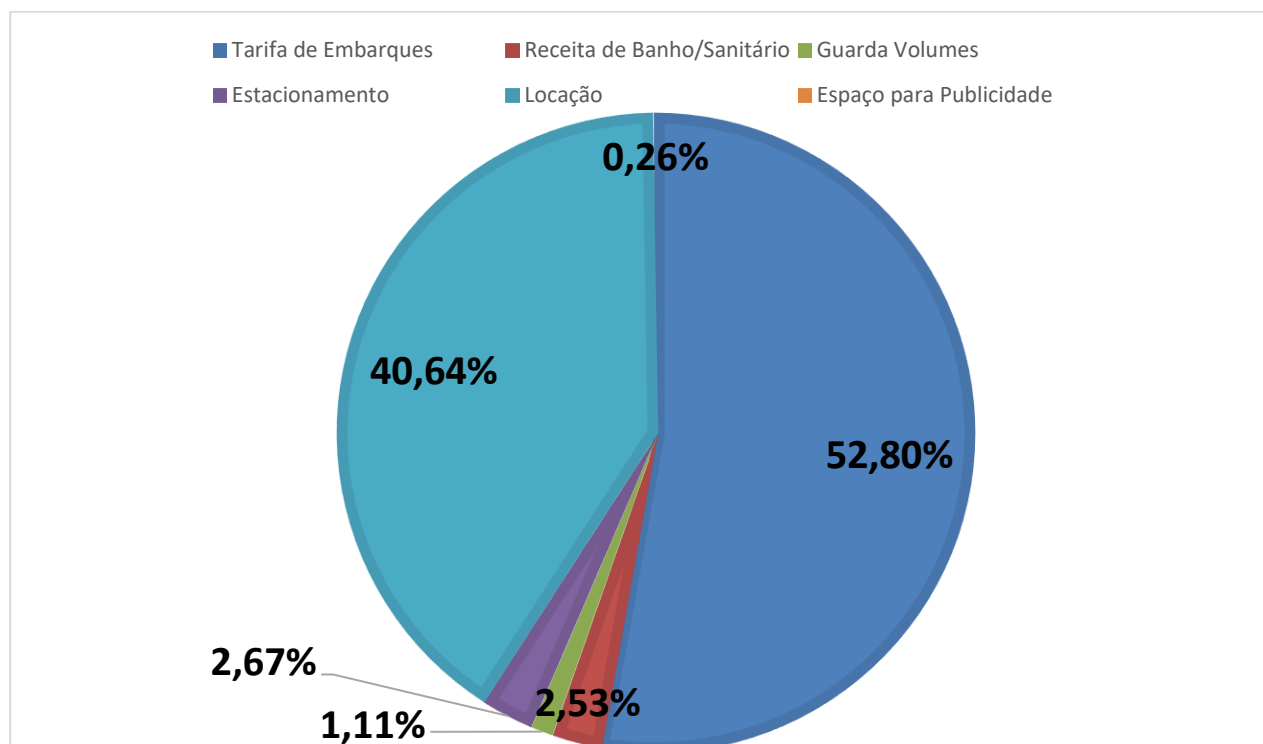
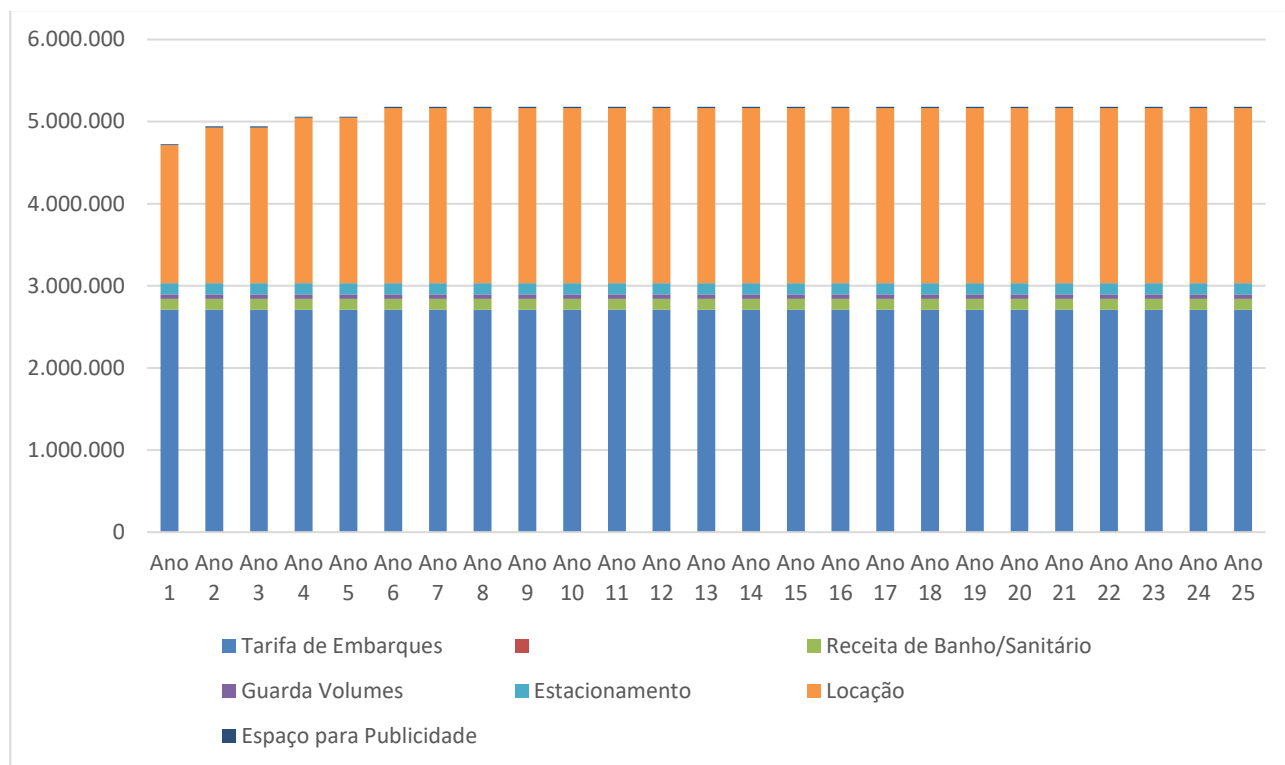


Gráfico 10: Receitas Anuais da Concessão



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

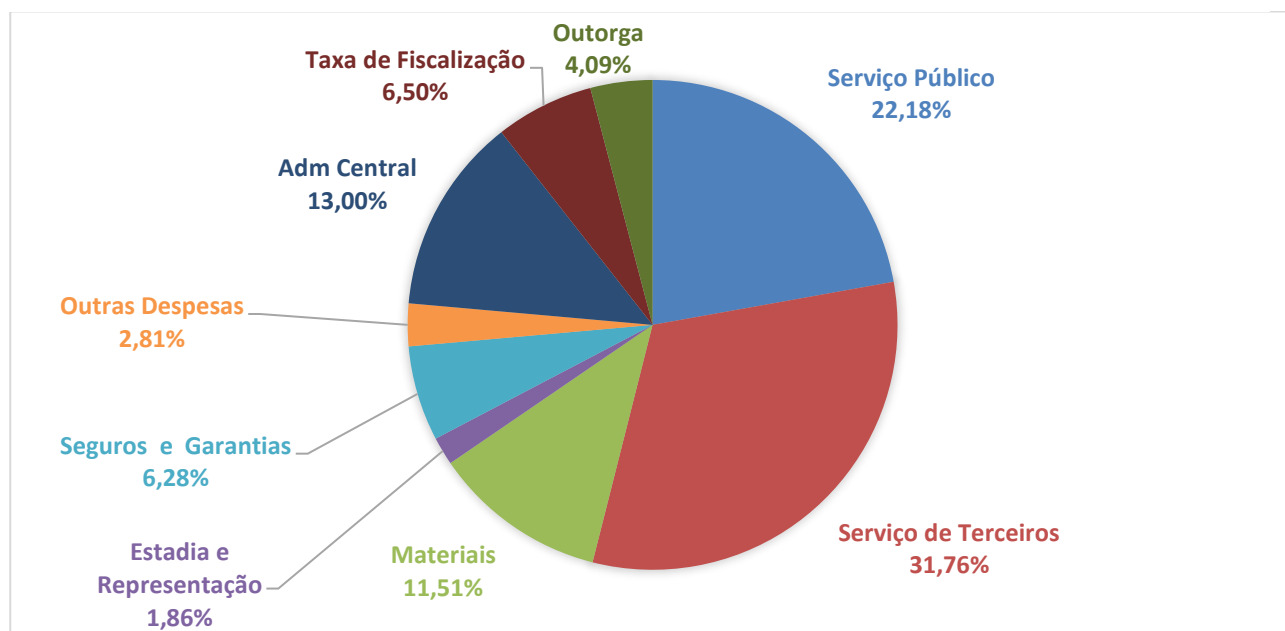
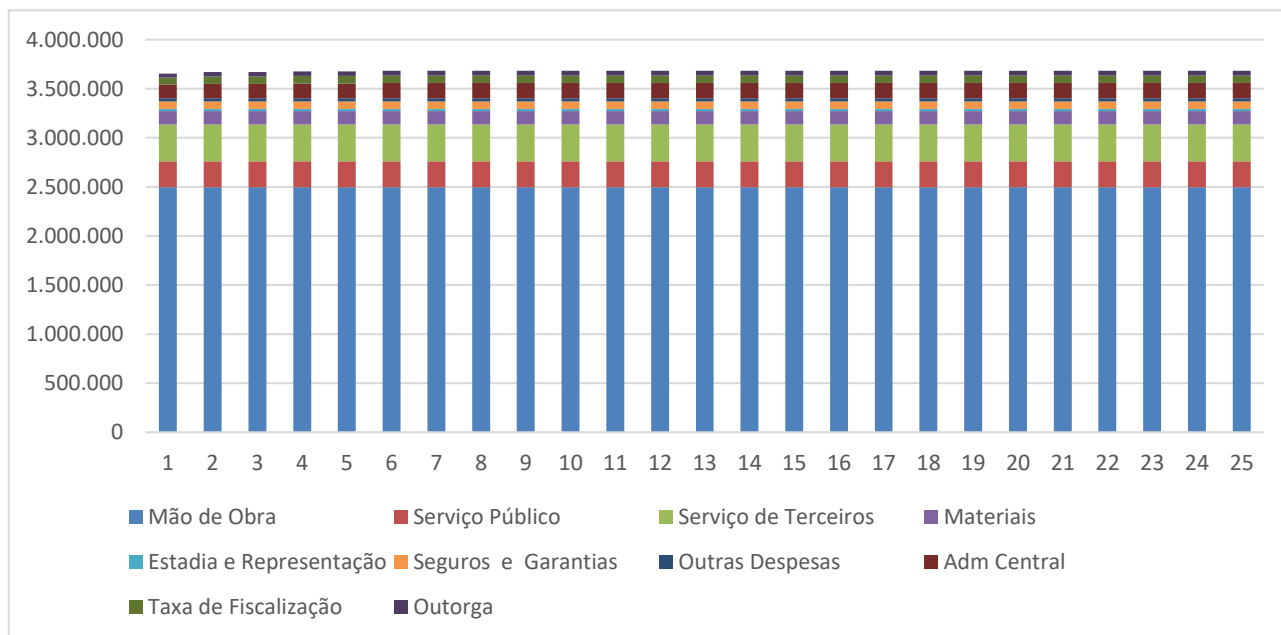


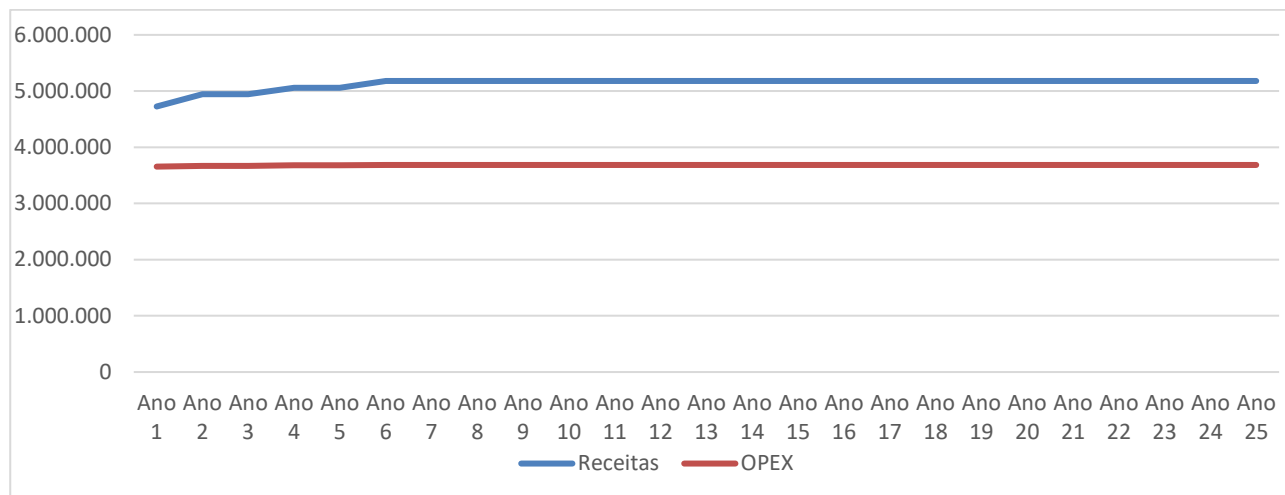
Gráfico 12: Custos e despesas da concessão por ano



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
(-) DEPRECIÇÃO/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 Civas	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.

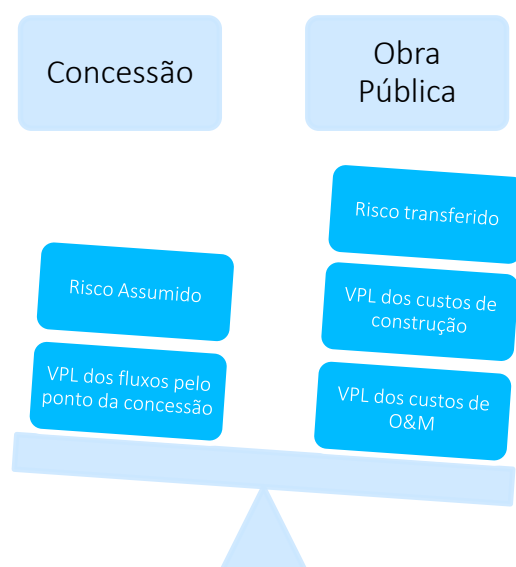
O processo para demonstrar o Value for Money é baseado em uma avaliação que compara os fluxos, a valor presente, dos custos ou pagamentos anuais previstos de serem realizados pelo poder público para construir e operar um projeto financiado com recursos públicos versus modelo tradicional sob o ponto de 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.

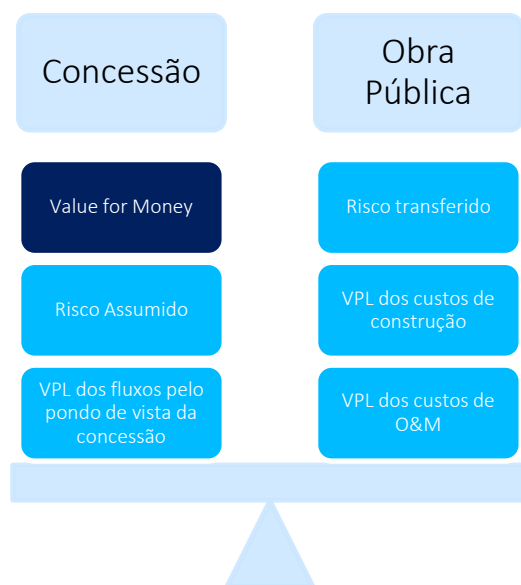
Para melhor explicar, os principais fluxos a serem comparados são resultantes do modelo de obra pública tradicional onde existe o pagamento ou o custo normal regulado pela Lei 8.666/93 (que além da assunção dos riscos inerentes ao desenvolvimento do projeto acumula os dispêndios financeiros referentes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

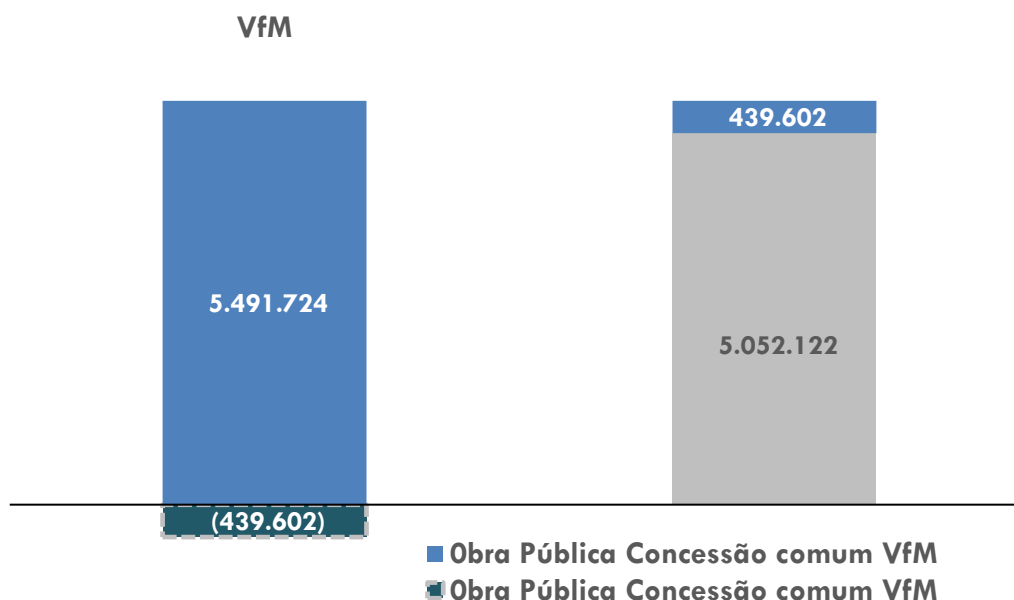
Por outro lado, concedendo os serviços de operação e manutenção para o setor privado na modalidade de uma Concessão Pública Comum, converteria esse fluxo negativo em receitas via recebimento das outorgas fixa e com a arrecadação de impostos federais e municipais, no repasse do Governo federal para o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

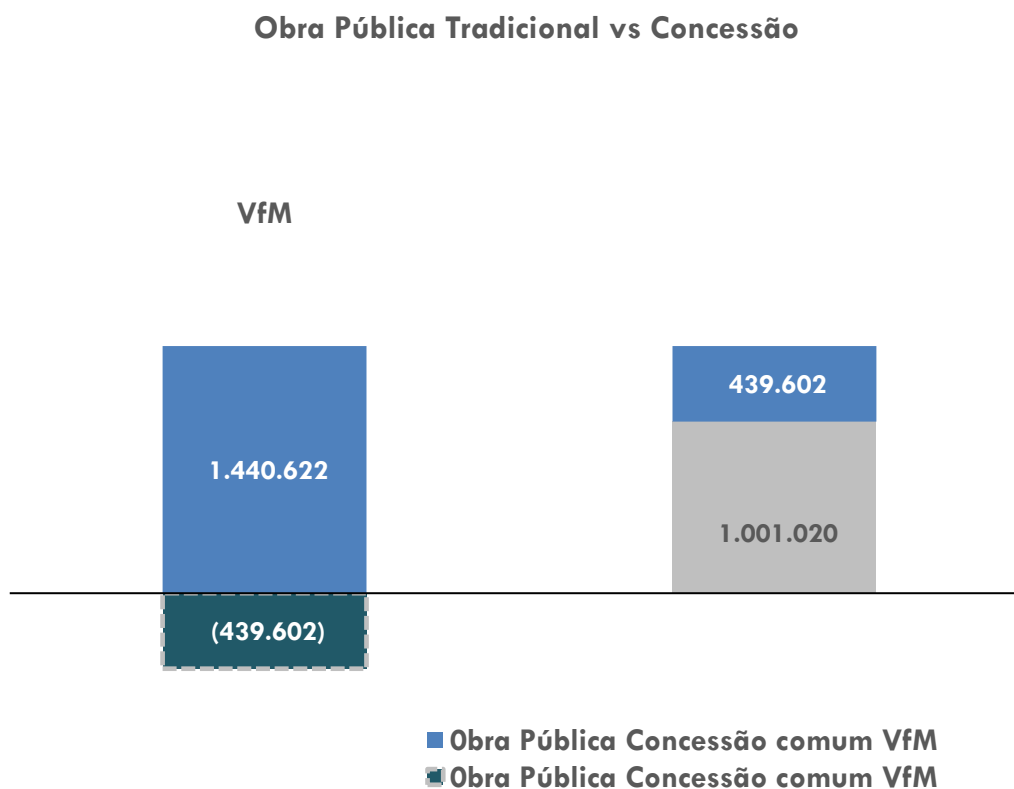
Figura 3: Obra Pública Tradicional x Concessão

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.

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 E ESTUDO DE MERCADO, E MODELAGEM JURÍDICA

TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO/RO



VOLUME 4

ANÁLISE JURÍDICA E DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

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 fevereiro 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, IRTUUA E OURÉM.
- PIAUÍ: TERESINA, FLORIANO E PICOS.
- SÃO PAULO: SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E OSASCO.
- SANTA CATARINA: FLORIANÓPOLIS E BLUMENAU.
- AMAPÁ: MACAPÁ.
- MATO GROSSO: CUIABÁ.
- MARANHÃO: SÃO LUÍS.
- RORAIMA: BOA VISTA

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

Coordenação Geral

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

Estudo de Modelagem Operacional, Econômico – Financeira

Profissional	Empresa	Especialidade	Cargo
Eduardo Portugal Pedreira	SINART	Engenheiro Civil	Presidente do Conselho De Administração e da Organização SINART

Henrique Portugal Pedreira	SINART	Administrador de Empresas	Presidente
André Portugal Pedreira	SINART	Administrador de Empresas	Diretor
Selmo Oliveira	SINART	Operação de Terminal Rodoviário	Gerente Regional
Jorge Santos Paternostro Neto	SINART	Economista e Contador	Analista Comercial

Estudos de Arquitetura e Engenharia

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

Modelagem Jurídica

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

PMI TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO - RO

1	INTRODUÇÃO	8
2	DESENHO E ESTRUTURAÇÃO DO MODELO JURÍDICO	8
2.1	Do Objetivo da Concessão	8
2.2	Aspectos Legais da Modelagem Jurídica	9
3	MODELAGEM JURÍDICA E FORMAS DE CONTRATAÇÃO, EMBASADA EM AVALIAÇÃO JURÍDICA DA VIABILIDADE DE MODELOS INSTITUCIONAIS ALTERNATIVOS OU COMPLEMENTARES PARA O FINANCIAMENTO E A IMPLANTAÇÃO DO PROJETO	10
3.1	Stakeholders	10
3.2	Análise Jurídica Sobre a Modalidade de Contratação para o Projeto de Avaliação Comparativa de Viabilidade entre o Modelo Indicado e Outros Modelos Alternativos	12
3.3	Análise Jurídica dos Aspectos Tributários do Modelo de Contratação, Contemplando as Diretrizes Regulatórias Legais e Infralegais, Municipais, Estaduais e Federais	21
3.4	Análise Jurídica Institucional, Legal e Regulatória Pertinentes ao Projeto, Incluindo Aspectos Regulatórias Ambientais, de Patrimônio Histórico, de Zoneamento, de Trânsito e Outros Aspectos	22
4	DIRETRIZES PARA O PROCESSO LICITATÓRIO	27
5	APRESENTAÇÃO DA MATRIZ DE RISCOS COM ALOCAÇÃO DE RESPONSABILIDADES E RESPECTIVOS MECANISMOS DE MITIGAÇÃO	29
6	ALOCAÇÃO DE RISCOS	29
6.1	Quadro 1 - Riscos Operacionais	33

6.2	Quadro 1 - Riscos Operacionais (Continuação)	34
6.3	Quadro 2 - Riscos de Demanda	35
6.4	Quadro 3 - Riscos dos Projetos de Engenharia	36
6.5	Quadro 5 - Riscos de Performance	37
6.6	Quadro 6 – Riscos de Término Antecipado	38
6.7	Quadro 8 – Riscos da Licitação	40
6.8	Quadro 9 - Outros Riscos	40
7	METODOLOGIA DE CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, BEM COMO OS INDICADORES E TAXA DE DESCONTO A SER UTILIZADA	42
7.1	Modalidades de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	43
7.2	Procedimento para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	43
7.3	Hipóteses de não Incidência do Reequilíbrio Econômico-Financeiro: Caso Fortuito ou Força Maior	45
7.4	Processos de revisão contratual previstos	45
8	METODOLOGIA DE INDICADORES E MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO DA CONCESSIONÁRIA, COM A RESPECTIVA VINCULAÇÃO AO MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO, PREVENDO A REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA VARIÁVEL EM FUNÇÃO DO ATINGIMENTO DOS INDICADORES	47
8.1	Índice de Qualidade (IQ)	48
8.2	Índice de Disponibilidade (ID)	50
8.3	Índice de Conformidade (IC)	52
8.4	Conformidade às Normas de Segurança	53
8.5	Conformidade Ambiental	53
8.6	Conformidade de Relatórios	53
8.7	Metodologia de Avaliação	54
8.8	Incidência do ID sobre o Reajuste Tarifário	54
8.9	Penalidades	55

8.10 Bonificações.....	55
8.11 Sem bonificações e penalidades	55

1 INTRODUÇÃO

Este Produto integra o estudo de viabilidade jurídica que irá subsidiar a concessão para a modernização, operação, manutenção e exploração comercial do Terminal Rodoviário de Porto Velho – RO.

São contemplados os estudos voltados à formatação do procedimento licitatório de Concessão de Serviços Públicos, na modalidade Concessão Comum, voltada à implementação do projeto (“Projeto”), e também a minuta do edital e contrato de concessão a ser celebrado com a Administração Pública.

Os elementos que justificam o modelo jurídico adotado e as regras do procedimento licitatório são apresentados sob a forma de um parecer jurídico e está em total consonância com a legislação aplicável.

Os temas, expostos a seguir, são complementares e inter-relacionados com os demais assuntos tratados nos estudos, de forma que as premissas e conclusões apresentadas em uma seção devem ser compreendidas de acordo com todo o Estudo.

Todas as premissas e definições apresentadas neste parecer, relativas à Modelagem Jurídica do Projeto, estão refletidas nas Minutas propostas do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão Comum, incluindo seus Anexos.

Assim, o conteúdo aqui exposto permitirá ao Poder Público avaliar a viabilidade jurídica do Projeto de acordo com as características ora propostas, demonstrando-se que a sua implementação da forma sugerida permitirá ao Poder Público, a consecução dos seus objetivos e o seguimento com a contratação pretendida.

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

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

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

2 DESENHO E ESTRUTURAÇÃO DO MODELO JURÍDICO

2.1 Do Objetivo da Concessão

O Terminal Rodoviário de Porto Velho, tem por objetivo prestar os serviços necessários para apoiar o embarque e desembarque dos usuários do transporte público coletivo interestadual e intermunicipal, além de oferecer comodidades como praça de alimentação, caixas eletrônicos, sanitários, estacionamento, dentre outros.

Logo, trata-se de serviço público, que é formado pelo conjunto das atividades necessárias para o embarque e desembarque de passageiros dos serviços de transporte coletivo. Embora, diverso do

serviço do transporte público coletivo em si, o apoio ao embarque e desembarque de passageiros é atividade indissociável, essencial e imprescindível ao serviço de transporte rodoviário.

Portanto, para o usuário utilizar o serviço de transporte, é necessário uma infraestrutura adequada e os serviços de apoio ao embarque e desembarque (serviços de informação, despacho de encomendas e local para instalação das bilheterias e bilheterias/guichês das empresas de transporte).

No mesmo sentido que, para que as empresas de transporte possam transportar os passageiros, deve existir a referida infraestrutura e serviços de apoio adequados para o bom funcionamento do Terminal.

Desta forma, entende-se que o objeto da Concessão do Terminal Rodoviário de Porto Velho não é apenas os serviços de apoio ao embarque e desembarque de passageiros, mas se estende a exploração dos serviços públicos de utilidade pública e comercial, com execução de obras de complementação. Consoante a isso, a futura Concessionária deverá exercer serviços adequados para os usuários do Terminal, conforme dispõe o art. 6º da Lei nº 8.987/95.

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

2.2 Aspectos Legais da Modelagem Jurídica

A demonstração da viabilidade jurídica do Projeto e a compreensão dos principais conceitos e premissas que o circundam pressupõe o adequado exame do regime jurídico aplicável ao projeto e da legislação a ele aplicável.

As normas possuem relevância para os aspectos distintos da implementação do Projeto, sendo tanto relativas ao modelo jurídico em si, quanto às diversas facetas existentes na execução do objeto da futura concessão.

Neste sentido destacam-se, a seguir, as principais normas aplicáveis ao desenvolvimento do Projeto, em vista das premissas definidas pelo Município e considerando as peculiaridades identificadas ao longo do desenvolvimento dos estudos.

Tabela 1 - Referências legislativas e competências

Norma	Objeto
Constituição Federal - 1988 (especialmente o Artigo 6º; Artigo 21, XX; Artigo 23, VI; Artigo 30; Artigo 37, caput e inciso XXI; Artigo 175)	Dentre outros temas, destacam-se: (i) direito social ao transporte; (ii) a competência da União para instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes urbanos; (iii) a definição da competência legislativa dos Municípios; e (iv) a previsão do dever de licitar e (iv) definição de competência para a prestação de serviços públicos e previsão da possibilidade de

	delegação da prestação dos serviços públicos por meio de concessão.
Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993	Regulamenta o Artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública ("Lei de Licitações").
Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021	Regulamenta o artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública, além de revogar a Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1994. ("Lei de Licitações e Contratos Administrativos").
Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal ("Lei de Concessões")
Lei Federal nº 9.074, de 07 de julho de 1995	Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.
Lei Complementar nº 366, de 06 de fevereiro de 2007	Dispõe sobre os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Rondônia, o regime de concessão e autorização dos serviços, a concessão de terminais rodoviários e dá outras providências.
Decreto Municipal nº 18.925, de 17 de abril de 2023	Delega à Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos – SEMUSB, competência em relação ao Terminal Rodoviário e dá outras providências.
Lei Complementar nº 716, de 04 de abril de 2018	Dispõe sobre o regime de concessão, permissão e autorização de serviços públicos e de utilidade pública, de concessão de obras públicas e dá outras providências

Fonte: elaboração própria

Todas as normas dispostas no quadro anterior possuem relevância na implementação do Projeto, de forma que compõem o alicerce de todas as decisões tomadas no presente estudo quanto à modelagem mais adequada para a consecução dos fins visados pelo Município.

Oportuno destacar que o quadro acima não é um rol exaustivo das normas aplicáveis ao Projeto, tendo sido destacadas as principais. eventuais normas legais e infralegais não mencionadas deverão ser consideradas pelo Poder Público Municipal e por aqueles que desejarem participar do futuro procedimento licitatório. Outras normas serão mencionadas e explicitadas ao longo deste capítulo e nos demais documentos que compõem os Estudos.

3 MODELAGEM JURÍDICA E FORMAS DE CONTRATAÇÃO, EMBASADA EM AVALIAÇÃO JURÍDICA DA VIABILIDADE DE MODELOS INSTITUCIONAIS ALTERNATIVOS OU COMPLEMENTARES PARA O FINANCIAMENTO E A IMPLANTAÇÃO DO PROJETO

3.1 Stakeholders

Consoante o Decreto Municipal nº 18.925/23, fica delegada a Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos a administração dos serviços do Terminal Rodoviário de Porto Velho realizar todos os atos necessários à celebração de acordos, contratos e convênios, bem como a representação quanto

aos contratos vigentes, visando a manutenção de seus serviços da sede do Terminal Rodoviário de Porto Velho.

A administração dos serviços no Terminal, no que diz respeito à conservação, manutenção e levantamento patrimonial tanto do espaço provisório quanto do definitivo em que está o Terminal atualmente é desempenhada pela Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos, realizar essa distinção de responsabilidades é relevante na medida em que é necessário mapear, no caso de outorga dos serviços à iniciativa privada, a quem seria atribuída a qualidade de Poder Concedente.

Ademais, com base no art. 2º do Decreto Municipal nº 18.925/23, compete a Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos, “realizar todos os atos afetos necessários à celebração de acordos, contratos e convênios, bem como a representação quanto aos contratos vigentes, visando a manutenção de seus serviços, da sede do Terminal Rodoviário de Porto Velho.”

Neste caso, o futuro contrato de concessão será celebrado entre a futura concessionária e a Prefeitura do Município de Porto Velho, por meio da Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos, que será a instituição responsável em realizar a fiscalização, gestão e autorizações relativas ao objeto deste projeto.

Nesta esteira, em âmbito nacional, compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres a regulação dos serviços de transporte de passageiros e da exploração de infraestrutura concedida com finalidade de atividade vinculada ao setor rodoviário, na forma do disposto pela Lei Federal n.º 10.233/2001. Confira-se:

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

[...]

IV - Elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infraestrutura.

No âmbito estadual, a AGERO (Agência de Regulação de Serviços Públicos Delegados do Estado de Rondônia) é encarregada em planejar, dirigir, executar, controlar, avaliar e regular as ações setoriais a cargo do Estado conforme demonstrado abaixo, e controlar e fiscalizar o transporte intermunicipal de passageiros.

I - geração, transmissão e distribuição de energia elétrica;

II - gás natural, petróleo e seus derivados e álcool combustível;

III - saneamento, compreendidos o abastecimento de água, o esgotamento sanitário, a drenagem, o manejo de águas pluviais urbanas, a limpeza urbana e o manejo de resíduos sólidos;

IV - comunicações;

V - transporte intermunicipal de passageiros e terminais de cargas e passageiros; e

VI - outras atividades que caracterizem a prestação de serviços em regime de delegação.

VII - transportes hidroviários e aeroviários;

VIII - portos; e

IX - mineração.

3.2 Análise Jurídica Sobre a Modalidade de Contratação para o Projeto de Avaliação Comparativa de Viabilidade entre o Modelo Indicado e Outros Modelos Alternativos

A prestação de serviços públicos constitui-se como uma das atribuições inerentes à Administração Pública, como forma de atendimento das necessidades básicas da população e consecução de direitos fundamentais. Nos termos do artigo 175 da Constituição Federal¹, os serviços públicos poderão ser prestados diretamente pelo Poder Público ou indiretamente, a partir de delegação a terceiros.

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

-Grifos nossos-

Neste caso, a outorga dos serviços será realizada por meio de concessão, conforme o objeto do edital já delimita, mas também poderá ser por meio de outras modalidades de concessão, sendo que devidamente justificadas.

A realização de procedimento licitatório para seleção do particular contratado decorre da aplicação do artigo 37, caput, e inciso XXI da Constituição Federal, que impõe o dever de licitar à Administração Pública. Em âmbito federal, os procedimentos licitatórios são regulamentados por meio da Lei Federal nº 8.666/93, bem como pela Lei Federal nº 14.133/21 ("Nova Lei de Licitações"), que revogou o referido ato normativo legal de 1993. Ainda que os estados e municípios venham a possuir regulamentação própria sobre licitação, as diretrizes previstas pela legislação federal deverão ser observadas em todos os casos.

A promulgação da Lei Federal nº 14.133/2021 ("Nova Lei de Licitações") teve como um dos seus principais objetivos aprimorar a eficiência das contratações públicas e otimizar os benefícios tanto para os órgãos governamentais quanto para os usuários dos serviços públicos.

Nesse contexto, é relevante destacar que essa legislação trouxe diversas inovações para as aquisições públicas, entre elas a introdução de um novo modelo conhecido como "fornecimento e prestação de serviços associados". De acordo com o inciso XXXIV do artigo 6º, esse modelo é definido como um "método de contratação no qual o contratado não apenas fornece o objeto, mas também assume a responsabilidade por sua operação, manutenção ou ambos, por um período determinado". Esse novo formato pode resultar em melhorias substanciais na eficiência e agilidade das contratações administrativas que abrangem múltiplas atribuições.

A justificativa por trás desse modelo reside na intenção da Administração Pública de garantir maior qualidade nos serviços fornecidos pelo contratado, que assume integralmente os riscos associados. Além disso, do ponto de vista econômico, o contratado é incentivado a atingir um desempenho que atenda aos padrões exigidos pela Administração, geralmente mais elevados do que o padrão convencional.

Uma das formas de incentivo é a obrigação imposta ao contratado de operar e manter os bens utilizados na prestação dos serviços, o que naturalmente o leva a fornecer bens de maior produtividade e durabilidade. Além disso, esse modelo de contratação possibilita a criação de subsídios cruzados entre diferentes partes do contrato, contribuindo para reduzir assimetrias de informações em diversas etapas do processo.

O sistema de fornecimento e prestação de serviços associados se desenvolve em duas fases: a primeira engloba o fornecimento do objeto e/ou das estruturas físicas, incluindo a implantação de infraestruturas para a execução dos serviços; a segunda fase diz respeito à prestação dos serviços diretamente relacionados ao objeto fornecido ou realizados por meio desse objeto.

Portando, a licitação é exigível para que a seleção do contratado: (i) ocorra em igualdade de condições entre todos os concorrentes (princípio da isonomia); (ii) permita a contratação da proposta mais vantajosa para a Administração; e (iii) viabilize o processamento e julgamento segundo os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos¹.

¹ Lei Federal nº 8.666/93. Art. 3º. A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

No âmbito infraconstitucional, o regime jurídico da concessão é delimitado, prioritariamente, pela Lei Federal nº 8.987/95, pela Lei Federal nº 9.074/95 e pela Lei Federal nº 11.079/04 sendo estas duas últimas atinentes às denominadas Parcerias Público-Privadas (“PPPs”).

As diferentes modalidades de concessão estão sujeitas a regimes jurídicos parcialmente distintos, podendo, de forma sintética, serem assim identificadas:

- **Concessão Comum:** disciplinada pela Lei Federal nº 8.987/1995, diferencia-se em virtude do objeto de contratação, serviço público prestado diretamente ao particular-usuário, e da forma de remuneração, promovida por meio da tarifa paga pelos usuários ou de outros recursos derivados da própria exploração do serviço, inexistindo, mesmo que parcialmente, contraprestação pública, admitindo-se a exploração de projetos e atividades associadas visando à obtenção de receitas acessórias;
- **Concessão Administrativa:** disciplinada pela Lei Federal nº 11.079/2004, tem por objetivo a prestação de serviço de que a Administração Pública é usuária, direta ou indireta, que pode envolver a execução de obra ou fornecimento e instalação de bens, sendo que a sua remuneração se dá por meio de contraprestação feita pelo parceiro público, sem o recebimento de qualquer receita tarifária, sendo também admitida a exploração de projetos e atividades associadas visando à obtenção de receitas acessórias;
- **Concessão Patrocinada:** disciplinada igualmente pela Lei Federal nº 11.079/2004, constitui modalidade de concessão de serviço público a ser prestado diretamente ao usuário; contudo, sua remuneração decorrerá da conjugação da tarifa paga pelos usuários e de contraprestação vinda do parceiro público, além da possibilidade de exploração de projetos e atividades associadas visando à obtenção de receitas acessórias.

Com relação à concessão de serviços públicos, apesar da falta de um conceito expreso para este instituto, a Constituição Federal contém indicativos de seu conteúdo ao longo dos Artigos 21, 25, 30, 37 e 175. Trata-se de instituto jurídico mediante qual o Poder Concedente, titular de um determinado serviço público, delega, total ou parcialmente, mediante licitação, a sua prestação a pessoa jurídica privada ou consórcio de empresas que deverá prestá-lo em nome próprio, em atenção aos riscos e obrigações assumidos, durante prazo determinado e sob condições contratuais e extracontratuais estabelecidas pelo próprio Poder Público.

A Lei Federal nº 8.987/95, cuja incidência recai sobre as três espécies de concessão, prescreve as regras gerais aplicáveis ao instituto, especialmente quanto aos direitos e deveres das partes envolvidas; à forma e remuneração da prestação do serviço objeto; e às disposições contratuais que deverão reger esta relação jurídica.

Regra geral, a concessão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, cujos parâmetros são previstos em lei e delimitados em normas infralegais e no próprio contrato de concessão. No que tange às disposições legais, parágrafo primeiro do Artigo 6º aponta que “serviço adequado” é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação.

A Lei estabelece um conjunto de direitos e obrigações dos usuários do serviço público. Dentre outros aspectos, são previstos: (i) o direito de receber serviço adequado; (ii) receber do PODER CONCEDENTE e da CONCESSIONÁRIA informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos; (iii) levar

ao conhecimento do poder público e da CONCESSIONÁRIA as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado e (iv) contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

Nas concessões é necessária também a observância da Lei Federal nº 9.074/95 e o Decreto Federal nº 7.624/11, que estabelece as normas para a outorga de concessões e permissões de serviço público. Dentre as disposições desta norma, relevante ressaltar o teor do seu Artigo 2º, que determina a necessidade de lei que autorize a realização das concessões, fixando os termos em que esta irá se realizar². Este tema está cercado por grandes discussões na doutrina e no Poder Judiciário. Apesar de existirem divergências, cabe destacar o entendimento de que o regime geral previsto nas leis federais, especialmente na Lei nº 8.987/95 e Lei nº 11.079/04, seria suficiente para que os Chefes do Poder Executivo optassem pela via concessória como forma de prestação do serviço público, não dependendo do crivo do Poder Legislativo para tal, nem mesmo para disciplinar as normas regulamentares do serviço.

Assim menciona o jurista Marçal Justen Filho:

“A concessão comum de serviço público é um contrato plurilateral de natureza organizacional e associativa, por meio do qual a prestação de um serviço público é temporariamente delegada pelo Estado a um sujeito privado que assume seu desempenho diretamente em face dos usuários, mas sob controle estatal e da sociedade civil, mediante remuneração extraída do empreendimento”

Os projetos envolvendo a prestação de serviços públicos, precedidos ou não da execução de obras, que sejam financeiramente viáveis, são considerados Concessões Comuns, reguladas pelas Leis acima citadas, de modo que os projetos de serviços públicos que sejam totalmente autofinanciáveis são viabilizados através de Concessão Comum.

As concessões comuns apresentam as seguintes características principais:

- (i) Delegação por meio de um processo de licitação, geralmente conduzido na modalidade de concorrência.
- (ii) Aplicáveis especificamente à transferência de serviços públicos para a esfera privada.
- (iii) A prestação dos serviços ocorre sob a jurisdição do Direito Público.
- (iv) O Poder Público detém a autoridade para modificar ou rescindir o contrato unilateralmente, caso haja interesse público. Além disso, possui a responsabilidade de fiscalizar a execução do contrato e impor sanções ao concessionário em caso de violação das normas legais ou contratuais.
- (v) O vínculo contratual é estabelecido entre o concedente (entidade pública) e o concessionário (entidade privada).
- (vi) O concessionário assume uma posição semelhante à do Estado perante os usuários, sendo responsável de forma objetiva por eventuais danos causados.

² Lei nº 9.074/95. Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei nº 8.987, de 1995.

- (vii) Investimentos essenciais para a oferta dos serviços aos usuários são realizados pelo concessionário.
- (viii) O prazo da concessão é projetado para permitir a amortização e a remuneração dos investimentos feitos pelo concessionário.
- (ix) A remuneração do concessionário provém da cobrança de tarifas junto aos usuários dos serviços.
- (x) As tarifas são determinadas e fixadas pelo poder concedente, que regula esse aspecto do contrato.

Estas são as características essenciais das concessões comuns, delineando os princípios fundamentais que norteiam esse modelo de delegação de serviços públicos à iniciativa privada.

A Concessão Comum de Serviços Públicos ou a Concessão Patrocinada pode ser contratadas pelos entes públicos com competência legal para a prestação/delegação dos serviços públicos que serão objeto do contrato. Já a Concessão Administrativa pode ser contratada pelos entes públicos interessados nos serviços que serão objeto do contrato.

A contratação de Concessão Comum de Serviços Públicos e a Concessão Patrocinada exigem legislação específica, conforme estabelecido no art. 2º da Lei Federal nº 9.074/95, salvo nas condições estabelecidas na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observando, em qualquer caso, os termos da Lei Federal nº 8.987/95.

Verifica-se, ainda, notável distinção entre as Parcerias Público-Privadas e as concessões comuns de serviços públicos, pois nas PPPs o poder público divide com o particular os ganhos obtidos com a redução do risco de crédito de seus financiamentos, bem como porque nas PPP é possível o compartilhamento dos riscos entre as partes, inclusive: caso fortuito; força maior; riscos decorrentes das flutuações do mercado; alterações unilaterais do contrato; atos do poder público não relacionados ao contrato, mas que o afetam adversamente (por exemplo: edição de leis novas, proibições legais); atos do poder público relacionados ao contrato que o afetam adversamente (por exemplo: não realização de desapropriações, retardamento na expedição de ordens de serviços); eventos imprevisíveis e estranhos às partes do contrato, capazes de alterar o equilíbrio econômico-financeiro (por exemplo: desvalorização cambial, crise econômica); outras hipóteses de risco relacionadas pelas partes.

Somam-se aos fatores descritos, o regime jurídico aplicável à Concessão Comum, com um marco legal mais sólido, com definições e limites mais claros para a exploração da infraestrutura do Terminal Rodoviário. Dentre outros pontos, a adoção deste regime permitirá uma estrutura jurídica e contratual mais adequada às necessidades do Poder Público na estruturação do Projeto, incluindo a responsabilidade direta, assumida pela Concessionária por sua conta e risco de todos os danos consequentes da prestação do serviço público concedido, a previsão de uma estrutura de garantias a serem prestadas pela Concessionária e por não envolver contraprestação pecuniária do ente público ao parceiro privado.

Por conseguinte, de acordo com os diplomas normativos explanados tornam-se suficiente para suprir o requisito previsto no art. 2º, da Lei nº 9.074/1995, e assim o Poder Público sob regime de concessão, a prestação de serviços públicos. Por fim, ressalta-se que não há restrição ou premissa que condicione a realização de concessão por Estados e Municípios à edição de lei específica autorizativa sobre concessão, com base no Decreto Federal nº 7.624/11.

Outrossim, o cenário descrito permite o alinhamento ao conceito fixado no Artigo 2º, inciso II, da Lei nº 8.987/95, de modo que a Concessão Comum de Serviços Públicos figura como melhor modelo a ser adotado para o caso concreto, vez que se mostra acertada por possibilitar uma execução mais eficiente e coordenada do contrato.

Em se tratando de uma atividade com escopo complexo, que reúne uma série de serviços, a celebração de um contrato de Concessão Comum de Serviços Públicos com este fim propicia maior celeridade à realização das atividades necessárias.

Adicionalmente, na concessão comum é legalmente imposto encargos ao Poder Concedente, sendo, o dever de fiscalizar, impor cumprimento contratual, e garantir acesso às informações pertinentes ao negócio, e mais, intervir diretamente na concessão, podendo aplicar sanções. Da mesma forma que, a Concessionária deverá cumprir com as disposições contratuais, e demais normas impostas à execução dos serviços, permitindo a fiscalização e acesso dos responsáveis do Poder Concedente.

Neste sentido, proporcionará o cumprimento integral do objeto do Contrato de Concessão Comum de Serviços Públicos com qualidade e eficiência, de acordo com os parâmetros de qualidade e desempenho. Para tanto, entende-se oportuna contratação, pelo Poder Concedente, de verificador independente. Trata-se de entidade que prestará serviço técnico na verificação do cumprimento das metas de desempenho do Contrato.

Insta mencionar que, embora a Lei de Concessões não determine um prazo máximo para as concessões comuns, será estabelecido no presente estudo o prazo de **25 (vinte e cinco) anos**, prorrogáveis por igual período. Considerando esta premissa, o prazo de contrato é definido com fundamento e justificativa econômica, uma vez que se volta ao cálculo de amortização dos investimentos e remuneração do parceiro privado. Dessa forma, mantém-se intacto o dever de reversão dos bens instalados em perfeita qualidade e atualidade, independente do pagamento de qualquer indenização ao término do contrato.

A definição do Projeto como uma **CONCESSÃO COMUM** reflete um conceito tradicional, onde a atribuição do risco da concessão recai sobre a "CONCESSIONÁRIA" por determinação legal. Entretanto, atualmente, essa teoria de transferir integralmente os riscos da Concessão de Serviço Público para a Concessionária está sendo gradualmente questionada. Isso ocorre devido ao reconhecimento de que a transferência completa dos riscos para a Concessionária pode resultar em aumento dos custos envolvidos, o que, por sua vez, poderia levar a tarifas mais elevadas e impactar negativamente os usuários.

Essa mudança de perspectiva implica que o parceiro público deve assumir um papel ativo no gerenciamento dos riscos, em vez de simplesmente transferi-los para o parceiro privado. Isso é particularmente evidente nos riscos contratuais, que são especificamente atribuídos ao Poder Concedente. Portanto, no Contrato de Concessão de Serviços Públicos, os riscos associados tanto à Concessionária quanto ao Poder Concedente se tornam mais explícitos e claros.

Essa abordagem reconhece a necessidade de um equilíbrio entre os riscos e os benefícios nas concessões de serviço público. Em vez de apenas responsabilizar a Concessionária por todos os riscos, há uma compreensão crescente de que a alocação estratégica e compartilhada dos riscos pode levar a resultados mais sustentáveis e equitativos para todas as partes envolvidas, incluindo os usuários finais dos serviços. Portanto, essa evolução na compreensão dos riscos na concessão de serviços públicos visa encontrar um ponto de equilíbrio que otimize a eficiência, a acessibilidade e a qualidade dos serviços prestados.

Deste pilar normativo decorrem efeitos, dentre os quais ganha relevo o direito da Concessionária de não ser compelida a desempenhar atividade estranha ao objeto contratado. Além disso, impõe limite à eventual exorbitância dos direitos e prerrogativas atribuídas pela lei ou contrato ao Poder Concedente, i.e., sanções, poder de intervenção, dentro outros.

Noutra face, como contraprestação pela remuneração percebida, caberá ao concessionário cumprir com os encargos que lhe foram impostos pela lei e pelo contrato. As obrigações legais estão previstas predominantemente no Artigo 31 da Lei de Concessões, umbilicalmente atreladas à obrigação de respeito à adequada prestação do serviço concedido, sempre sujeita à fiscalização do Poder Concedente.

Com vistas a tornar a execução contratual mais eficiente e coordenada, entende-se que o Contrato deverá prever que as obras e os serviços objeto da Concessão deverão ser realizados em fases ou etapas. Desta forma, a CONCESSIONÁRIA poderá concentrar seus esforços e recursos de maneira direcionada, otimizando a utilização dos recursos e reduzindo os riscos envolvidos na execução do objeto da concessão comum, o que culmina na redução dos custos totais incorridos com o contrato.

Ademais, como encargos acessórios legalmente prescritos, encontram-se, por exemplo: (i) a obrigação de manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão; (ii) a prestação de contas da gestão do serviço; (iii) se for o caso, promover as desapropriações e construir servidões autorizadas pelo PODER CONCEDENTE; e (iv) se necessário, captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

O contrato de concessão é instrumento apto a detalhar e impor encargos variados ao concessionário atrelados prioritariamente à natureza do serviço sob sua execução. Tais obrigações não podem afrontar a legislação, ao passo que pautaram o montante da remuneração e a equação econômica da referida avença.

Em adendo ao descrito, cumpre ressaltar que conforme a Lei Complementar nº 366/07 “os serviços públicos de terminais rodoviários poderão ser prestados por particulares por meio de concessão, precedida ou não da execução de obra pública, que abrangerá a sua implantação e/ou sua exploração, sempre através de licitação na modalidade de concorrência pública.”

Art. 128. Os serviços públicos de terminais rodoviários poderão ser prestados por particulares por meio de concessão, precedida ou não da execução de obra pública, que abrangerá a sua implantação e/ou sua exploração, sempre através de licitação na modalidade de concorrência pública, observado o seguinte:

I - o prazo da concessão de que trata este artigo será de 10 (dez) anos nos casos de concessão somente da exploração do terminal e de 20 (vinte) anos nos casos de concessão para construção ou reforma substancial, implantação e exploração do terminal;

II - nos casos de concessão para implantação e exploração do terminal, precedida de execução de obra pública, ao final do prazo da concessão, a obra reverterá ao patrimônio público do Estado de Rondônia;

Da Nova Lei de Licitações nº 14.133/21

A licitação, em conformidade com dispositivos constitucionais (art. 37, XXI, da CF/88) e normas infraconstitucionais (art. 2º da Lei 8.666/1993 e Lei nº 14.133/21), é um requisito essencial para a Administração Pública ao selecionar seus fornecedores ou prestadores de serviços por meio de um processo seletivo prévio e público.

Deste modo, a licitação é um instrumento processual que possibilita à Administração Pública escolher, para fins de contratação, a proposta que melhor atende ao interesse público envolvido, sempre garantindo igualdade de condições para todas as empresas interessadas em participar do certame. Seus objetivos estão claramente delineados no art. 3º da Lei Federal 8.666/1993 e no art. 11 da Lei Federal nº 14.133/2021.

Como dito anteriormente a Lei Federal nº 14.133/2021 trouxe novas disposições sobre licitações e contratos administrativos a serem seguidos pela Administração Pública e revogou integralmente a Lei nº 8.666/93 dois anos após sua publicação, ou seja, a partir de 1º de abril de 2023. Essa lei também permite que a Administração Pública escolha qual legislação seguir em procedimentos licitatórios até março de 2023.

No que diz respeito à concessão de serviços públicos ou concessão de serviços públicos precedidos de execução de obra pública, a Lei Federal nº 14.133/2021 estabeleceu que essas licitações devem ser realizadas nas modalidades de concorrência pública ou diálogo competitivo.

A concorrência pública, conforme o art. 22, §1º, da Lei nº 8.666 de 1993, é a modalidade de licitação na qual qualquer interessado que comprove possuir os requisitos mínimos de qualificação exigidos no edital pode participar na fase inicial de habilitação preliminar.

A Lei 14.133/2021 também define os critérios de julgamento das propostas na concorrência pública (incluindo menor preço/menor tarifa e maior retorno econômico/maior valor de outorga) e estabelece que o rito será o mesmo do pregão, com a inversão de fases, onde o concorrente apresenta primeiramente o valor da proposta econômica antes da análise dos documentos de habilitação.

Por fim, é importante notar que o prazo de disponibilização pública do Edital para recebimento das propostas depende agora do objeto a ser contratado, não mais da modalidade de licitação escolhida, conforme estabelecido no art. 55 da Lei 14.133/2021.

Observa-se, portanto, a possibilidade de escolha do procedimento licitatório para a concessão dos serviços públicos do terminal rodoviário entre o rito estabelecido na Lei Federal nº 8.666/93 ou a adoção dos novos regulamentos trazidos pela Lei Federal nº 14.133/2021. Isso assegura a segurança e validade jurídica em ambos os processos licitatórios, permitindo que o processo de licitação continue sendo um instrumento de gestão pública íntegra, eficiente e transparente, promovendo um processo público igualitário.

No caso da opção pela nova legislação federal, especialmente na modalidade de concorrência pública, é fundamental observar os prazos de publicação do edital e a inversão de fases, de acordo com as regras estabelecidas no art. 55, II, III ou IV, da Lei Federal 14.133/2021.

Adicionalmente, é importante mencionar a possibilidade de escolher a modalidade diálogo competitivo, conforme conceituado no art. 6º, XLII, da Lei 14.133/2021. Os requisitos para a aplicação dessa modalidade estão previstos no art. 32 da mesma lei.

O diálogo competitivo é particularmente adequado para situações em que o objeto da licitação não é um bem ou serviço de uso comum ou quando o objeto precisa ser adaptado de acordo com as necessidades específicas. No entanto, considerando que a concessão de terminais rodoviários é uma prática comum entre os municípios brasileiros, sugere-se que a contratação seja realizada por meio da modalidade concorrência pública, com critério objetivo de julgamento baseado no maior valor de outorga fixa.

Enquadramento Legal das Parcerias Público-Privadas

O regime legal das Parcerias Público-Privadas (PPPs) incorpora elementos suplementares em conformidade com as disposições estipuladas na Lei nº 11.079/04, a qual se estende às três instâncias da Administração Pública (União, Estados e Municípios).

Como já delineado anteriormente, as PPPs podem adotar duas formas: concessão administrativa ou concessão patrocinada. Estes formatos se diferem fundamentalmente em virtude de dois elementos essenciais: (i) o beneficiário dos serviços e (ii) o método de remuneração. No contexto da concessão patrocinada, os serviços têm como destinatário direto os usuários, que em contrapartida são obrigados a pagar a tarifa correspondente. O atributo distintivo deste modelo provém do fato de que a receita

tarifária não é suficiente para compensar adequadamente a Concessionária, demandando um complemento proveniente de bens e recursos do orçamento público, em forma de contraprestação pública.

Por outro lado, no cenário da Concessão Administrativa, a característica distintiva é a ausência da cobrança de tarifas dos usuários. Neste caso, o destinatário direto ou indireto dos serviços prestados pela Concessionária é a própria Administração Pública. Sem a presença de tarifas a serem arrecadadas, a remuneração da Concessionária é principalmente composta por recursos provenientes do PODER CONCEDENTE, que são transferidos à Concessionária mediante a contraprestação pública.

A legislação federal estipula restrições à formalização de Parcerias Público-Privadas. Conforme o §4º do Artigo 2º da Lei nº 11.079/04, é proibido celebrar PPPs nos seguintes casos: (i) quando o valor contratual for inferior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais); (ii) quando o período de prestação do serviço for menor que 5 (cinco) anos ou superior a 35 (trinta e cinco) anos; e (iii) quando o objeto exclusivo da parceria for a disponibilização de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a realização de projetos de infraestrutura pública.

A legislação federal também estabelece princípios orientadores a serem considerados ao contratar uma PPP, a saber:

- Eficiência na realização das metas municipais e na alocação dos recursos da comunidade.
- Consideração pelos interesses e direitos dos beneficiários dos serviços e das entidades privadas encarregadas da execução.
- Preservação da não-delegação de funções reguladoras, judiciais, do exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Município.
- Adesão aos padrões de responsabilidade fiscal durante a celebração e implementação das parcerias;
- Transparência nas etapas e decisões do processo.
- Distribuição clara de riscos entre as partes envolvidas.
- Viabilidade financeira e benefícios socioeconômicos dos projetos de parceria.

Neste ponto, para ilustrar as diferenças entre os modelos, é viável efetuar uma comparação entre as diversas formas de concessão, conforme exemplificado a seguir:

Modalidade	Usuário do Serviço	Cobrança de Tarifa	Pagamento de Contraprestação Pública	Garantias	Valor	Prazo
Concessão Comum Lei nº 8.987/95 e Lei nº 9.074/1995 e Lei nº 11.079/04	Indivíduo	Sim	Não	Apenas o privado oferece	Não definido	Não definido
Concessão Patrocinada Lei nº 8.987/95, Lei nº 9.074/1995 e Lei nº 11.079/04	Indivíduo	Sim	Sim Parcela complementar à Tarifa	Poder Público e Parceiro Privado oferecem garantias	Mínimo de R\$ 10 milhões	De 5 a 35 anos
Concessão Administrativa	Administração Pública	Não	Sim Parcela Integral	Poder Público e Parceiro	Mínimo de R\$	De 5 a 35 anos

Lei nº 8.987/95, Lei nº 9.074/1995 e Lei nº 11.079/04				Privado oferecem garantias	10 milhões	
---	--	--	--	----------------------------------	---------------	--

3.3 Análise Jurídica dos Aspectos Tributários do Modelo de Contratação, Contemplando as Diretrizes Regulatórias Legais e Infralegais, Municipais, Estaduais e Federais

Diante da modelagem proposta de concessão comum, não existe qualquer implicação, ou necessária modificação, no campo legal ou infralegal do sistema tributário no Estado de Rondônia. Para este empreendimento, não há previsão de que a Modelagem Jurídica prevista para os estudos pudesse prever qualquer espécie de benefício tributário ou contraprestação pública pecuniária.

A operação do Terminal Rodoviário de Porto Velho estará baseada em dois grandes tipos de contratos: a) um contrato de concessão comum; b) contratos de natureza eminentemente privada com os ocupantes das unidades comerciais existentes dentro do Terminal Rodoviário de Porto Velho. Os fatos geradores, as hipóteses de incidência, as modalidades de lançamento, valores e alíquotas, no que compreende os tributos federais, estaduais e municipais vigentes, são os mesmos que ordinariamente incidem para esta modalidade de exploração de uma estrutura pública a partir da assinatura de um contrato de concessão comum.

Na verdade, o Estado se desonera dos gastos, seja para a necessária requalificação ou mesmo a demanda constante por manutenção da estrutura pública e dos equipamentos públicos. Se beneficia, ainda, do recebimento do valor de outorga fixa mensal, do incremento da atividade comercial no Terminal Rodoviário a partir das intervenções (as obras de requalificação) e consequentemente do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços gerado (ICMS).

Os serviços públicos típicos de terminal rodoviário, por sua vez, sofrem incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), de competência do Município de Porto Velho, com alíquota usualmente praticada entre 2%. Tais serviços estão contidos previstos no art. 8º da Lei Complementar nº 369/2009³.

³ Art. 8º. O Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) tem como fato gerador a prestação dos serviços constantes da lista seguinte, ainda que esses não constituam atividade preponderante do prestador:

20 – Serviços portuários, aeroportuários, ferroportuários, de terminais rodoviários, ferroviários e metroviários.

20.03 – Serviços de terminais rodoviários, ferroviários, metroviários, movimentação de passageiros, mercadorias, inclusive suas operações, logística e congêneres. Disponível em: < https://arquivos.portovelho.ro.gov.br/uploads/docman/lei_comp_369_2009_consolidada_pela_lc_455.pdf>. Acesso em 22 de nov. 2023.

3.4 Análise Jurídica Institucional, Legal e Regulatória Pertinentes ao Projeto, Incluindo Aspectos Regulatórios Ambientais, de Patrimônio Histórico, de Zoneamento, de Trânsito e Outros Aspectos

A matéria urbanística teve bastante destaque na Constituição Brasileira de 1988 (“CF”), com inúmeros dispositivos tratando de temas como o desenvolvimento urbano (CF, arts. 21, XX e 182), a respeito de preservação ambiental (CF, arts. 23, III, IV, VI e VII, 24, VII, VIII, e 225), planos urbanísticos (CF, arts. 21, IX, 30 e 182) e, por último, das funções sociais (e/ou urbanísticas) da propriedade urbana. Quanto à competência constitucional geral, o estabelecimento das diretrizes que orientam o desenvolvimento urbano é da União, por exemplo, na mobilidade (CF, art. 21, inciso X). Para os Municípios, por sua vez, coube estruturar as políticas de desenvolvimento urbano, ou seja, o conformar e concretizar as funções sociais da cidade, com o objetivo central de melhorar a vida dos cidadãos (CF, art. 182). Na execução da política urbana tem-se como um pressuposto fundamental que o uso da propriedade será sempre em prol do coletivo, existindo normas de ordem pública e interesse social que revelam essa linha de orientação (CF, arts. 182 e 183).

A construção de um sistema urbano capaz de efetivamente atender às funções sociais da cidade requer uma combinação de medidas tangíveis que protejam e promovam tanto o patrimônio material quanto o imaterial compartilhado (conforme disposto na Lei n.º 10.257/2001, art. 2º). A cidade surge como resultado da colaboração entre os cidadãos e o Poder Público, ainda que essa separação seja utilizada para fins de entendimento simplificado. Na realidade, o tecido urbano, dentro do qual se destaca a infraestrutura física e os espaços públicos funcionais e acolhedores, engloba as interações sociais que ganham vida no ambiente urbano. À medida que a organização espacial da cidade gera movimento, surgem novas demandas por um maior desenvolvimento urbano, em um ciclo virtuoso que estimula a expansão da infraestrutura pública urbana, fortalecendo as interações sociais e, por consequência, a própria cidade.

O conceito de cidade sustentável depende da infraestrutura urbana, do transporte e dos serviços públicos em pleno funcionamento, o que envolve a construção coletiva de planos, programas e projetos vinculados ao conceito de desenvolvimento urbano (Lei n.º 10.257/2001, art. 2º, incisos I e II). A ação concertada de governos, iniciativa privada e demais setores da sociedade, tendo como ponto de chegada o atendimento ao interesse social, deve produzir um ambiente perfeito para o desenvolvimento das cidades, sua distribuição espacial e as atividades econômicas, sem impor prejuízos ao meio ambiente (Lei n.º 10.257/2001, art. 2º, incisos III e IV). Nessa linha, a oferta de equipamentos urbanos que tenham um desempenho harmônico com as preocupações ambientais, de patrimônio histórico, equilibrando regras de zoneamento e mobilidade, serve para prevenir qualquer cenário de risco capaz de provocar, ao longo do tempo, a deterioração das áreas urbanizadas (Lei n.º 10.257/2001, art. 2º, incisos V e VI). Tudo isso foi contemplado neste trabalho. A requalificação, manutenção permanente e operação eficiente do Terminal Rodoviária de Porto Velho, nos moldes propostos, tende a potencializar de maneira hegemônica externalidades positivas para a cidade de Porto Velho.

O crescimento da infraestrutura pública e, por conseguinte, de suas atividades, aproxima a realidade cotidiana do Plano Diretor do Município de Porto Velho (Lei Complementar n.º 838, de 04 de fevereiro de 2021). A partir desse documento, emergem os fundamentos que abarcam áreas como o meio ambiente, o patrimônio histórico, o zoneamento e o trânsito, alinhados com as regulamentações nacionais e estaduais que também tratam dessas questões em suas respectivas esferas. O propósito central é organizar a cidade visando maximizar sua utilidade para a comunidade, seguindo o

raciocínio delineado na Constituição Federal (artigos 182 e 183), e implementado de maneira primordial pela Lei Complementar mencionada, que estabelece as diretrizes gerais da política urbana para todos os níveis de governo. A revitalização do terminal rodoviário, aliada a cuidados diários de manutenção e à atração de novas populações para suas instalações, acarretará uma série de impactos no entorno, os quais serão identificados e resolvidos conforme necessário para minimizar eventuais interferências na rotina urbana. No contexto ambiental e da mobilidade urbana, será crucial implementar ações de controle e compensação, à medida que forem observados os efeitos da nova dinâmica introduzida. No caso específico, a questão da exigência do EIV (Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança) e do EIA (Estudo Prévio de Impacto Ambiental) merece aprofundamento, possivelmente em uma versão simplificada.

O propósito subjacente a esses estudos, está intimamente ligado à vontade política do governo municipal, refletindo o anseio coletivo, um traço distintivo de uma administração democrática, de revitalizar, otimizar a manutenção e administrar a infraestrutura pública de uma nova perspectiva. Isso inaugura a oportunidade real de uma parceria entre o setor público e o privado, entre o Poder Concedente e a Concessionária, e, por consequência natural, entre a Concessionária e os ocupantes locatários das unidades comerciais, com o objetivo de aprimorar as condições de uso do Terminal Rodoviário de Porto Velho.

Todos os envolvidos têm uma genuína preocupação com a sustentabilidade ambiental, social e econômica do empreendimento. Atualmente, é inegável a necessidade de estabelecer um ponto de equilíbrio entre as atividades comerciais que ocorrem em suas instalações internas e a salvaguarda do patrimônio material e imaterial que ele representa para a cidade. É imperativo assegurar que o terminal rodoviário opere em padrões de funcionamento e exploração econômica apropriados, de maneira a harmonizar suas atividades comerciais com a preservação do patrimônio, cumprindo um papel adequado tanto para a comunidade quanto para o desenvolvimento econômico da região.

As intervenções previstas e referendadas por este estudo, não se resumem às estruturas físicas, mas envolvem também uma reengenharia de operação, porque o concessionário (o investidor-gestor), entre outras responsabilidades, além de substituir o Poder Público em algumas tarefas, precisará coordenar, dimensionar e contratar a ocupação adequada de todas as unidades comerciais existentes no equipamento público, criando vínculos que transitem do direito público para o direito privado, aproximando a realidade das relações jurídico-comerciais do Terminal Rodoviário dos marcos legais e infralegais do sistema jurídico brasileiro. Busca-se segurança jurídica, estabilidade e eficiência para a operação, o que tende a produzir um bem-estar geral e a sustentabilidade ambiental, social e econômica necessária para essa estrutura pública tão importante para a história, para o turismo e a cultura da cidade.

Por dentro do conceito amplo de infraestrutura, existe o mobiliário urbano, sujeito a um regime jurídico predominantemente de direito público, que privilegia a sua proteção física e a preservação das suas funcionalidades públicas, ainda que se admita a presença do elemento privado como ator relevante (e compatível) com iniciativas governamentais que busquem a requalificação, a manutenção ou a operação do equipamento.

A coordenação entre as vias públicas e os elementos urbanos, ou seja, entre os componentes de mobilidade urbana e o Terminal Rodoviário, é uma questão que pode ser aprofundada e refinada posteriormente, após o investidor-gestor assumir a operação do empreendimento - ou logo após a apresentação de sua proposta comercial. Mesmo que o edifício público mantenha sua funcionalidade, é possível antecipar os impactos que podem derivar de um aumento na circulação de pessoas nas áreas do Terminal e, conseqüentemente, nos arredores. No papel de ferramentas da política urbana, juntamente com o plano diretor (e os planos de desenvolvimento econômico e social), o Estudo de

Impacto Ambiental (EIA) e o Estudo de Impacto de Vizinhaça (EIV), em determinadas situações, são elementos cruciais para obter licenças ou autorizações para a construção, expansão ou operação de empreendimentos, sejam eles privados ou públicos. Em geral, eles são vitais para avaliar os impactos positivos e negativos do projeto, não apenas em termos de tráfego gerado e demanda por transporte público, mas também os possíveis efeitos na paisagem urbana e no patrimônio natural e cultural.

Em resumo, ressalta-se a relevância dos estudos técnicos para preservar as ações que abrangem o amplo conceito de política urbana. O espaço urbano é o resultado de um processo contínuo, com implicações nas esferas sociocultural, econômica e política. De fato, alguns empreendimentos afetam a dinâmica urbana ao influenciar a qualidade de vida dos cidadãos, o que amplia a importância do EIV como um instrumento essencial para o desenvolvimento sustentável das cidades - de acordo com a situação específica.

Nesse sentido, o EIV tem o propósito de fornecer ao gestor público informações sobre as consequências de determinados empreendimentos, visando prevenir desequilíbrios no crescimento urbano, garantir a qualidade do ambiente urbano e preservar a ordenação urbana, ao mesmo tempo que se busca uma utilização justa e ecologicamente equilibrada dos espaços urbanos. Ele é um suporte fundamental nos processos de licenciamento, inclusive ao identificar a necessidade de medidas compensatórias. Consequentemente, um EIV abrangente deve contemplar: a) a descrição do empreendimento; b) a caracterização do entorno; c) a avaliação dos impactos (incluindo possíveis aumentos populacionais); e d) a delimitação das medidas mitigadoras. Dentro dessa abordagem, um estudo de mobilidade deve incorporar: a) a análise das condições de tráfego, transporte e circulação, abrangendo pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; b) a previsão do incremento no volume de viagens gerado pelo empreendimento; e c) a demanda por novas rotas de transporte e paradas de ônibus, bem como a análise das condições de movimento de pessoas e veículos na zona de influência direta do empreendimento, para citar apenas alguns exemplos.

Após a conclusão dessas análises, define-se quais obras e equipamentos serão providos pelo empreendedor, que podem englobar ajustes na infraestrutura física e nos serviços de transporte público, melhorias nas vias de tráfego e a implementação de mecanismos de segurança para pedestres. Dependendo do contexto, esses instrumentos podem ser aplicados em conjunto ou, quando necessário, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) pode incorporar o conteúdo do Estudo de Impacto de Vizinhaça (EIV) para avaliar questões urbanísticas ou relativas ao meio ambiente urbano. No entanto, é válido observar que, uma vez que a requalificação se concretize e a manutenção seja constante, a melhoria realizada na infraestrutura pública, por si só, pode representar uma medida mitigadora, o que talvez torne desnecessária a renovação do EIV (Lei n.º 6.938/1981 e Resolução Conama 001 de 1986) e do EIA. Portanto, em face de uma instalação pública que mantém suas características mesmo após intervenções e uma nova operação, é razoável concluir que a renovação dos estudos não seria necessária nesse estágio inicial, embora não seja proibida.

Em realidade, nem tudo pode ser resolvido (ou totalmente previsto) antes do início da implantação da nova operação, visto que, em tese, pode-se estimular um fluxo ainda maior de pessoas - em progressão geométrica -, o que provocaria uma reprogramação para a política de mobilidade para o entorno, com possíveis repercussões ambientais, de patrimônio histórico e de parâmetros de zoneamento. O Terminal, com certeza, a partir das intervenções previstas neste estudo, não apenas multiplicará o seu impacto social, mas auxiliará à efetivação das funções sociais da cidade. Em outras palavras, as externalidades positivas, por si só, podem cumprir o papel das medidas mitigadoras, uma demanda natural dos estudos de impacto.

O direito à cidade e sua função social são verdadeiros fios condutores da ação política do Poder Público, o que compreende, em qualquer sentido ou ideologia, equipamentos públicos e redes de

infraestrutura vocacionadas às necessidades coletivas. Dessa missão o Terminal Rodoviário de Porto Velho não pode se desviar. Dentro desse contexto, aspectos ambientais, de patrimônio histórico, de zoneamento, de trânsito e de segurança, entre outros desdobramentos, relacionam-se direta ou indiretamente com as conclusões desses estudos.

Cada vez mais, o conceito de revitalização sustentável depende, sem dúvida, desse conjunto de ações, que estimulam um ambiente perfeito para a convivência entre atores públicos e privados. Tudo isso foi considerado, dentro dos limites de tempo e amplitude de informações - as informações consistentes, ou mesmo as inconsistentes - que este trabalho pode explorar na medida em que, de forma gradativa, foi sendo permitido o acesso.

De certa maneira, essas preocupações foram observadas no resultado desses estudos, na medida em que a governança pública, preservada no modelo proposto neste estudo, não se dissipa quando o Poder Público delega para terceiros a operação de um equipamento público e dos serviços públicos nele praticados. O papel de condutor - ou indutor - do desenvolvimento humano e econômico da cidade não se fragiliza quando o setor privado se torna também um ator relevante neste processo. Ao contrário, a cooperação entre governo, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade são estimulados para conformar um processo de urbanização que satisfaça o interesse social. Espera-se do Poder Público a construção artesanal e democrática das políticas públicas, sendo cada vez mais utilizada a ferramenta, ou a metodologia, que delega para os particulares a responsabilidade pela execução direta dessas competências.

Para a população o que importa mesmo é a política pública efetivada, é a cidade que dialoga com todos, que aproxima as forças, permitindo o surgimento de soluções inovadoras, na medida em que o bem maior a ser alcançado é a melhoria das condições de vida da população de maneira estável e permanente - o conceito de desenvolvimento sustentável. As finalidades públicas, insiste-se, podem materializar-se pela ação pública ou privada regulada, quando se está tratando com a infraestrutura pública direta. Tudo isso, naturalmente, dentro dos limites da área de concessão para a execução do objeto do contrato.

Para uma melhor contextualização, com a ordem de início, ou seja, quando se desencadeará efetivamente a execução do objeto descrito neste estudo, o particular contratado, para além de sua proposta comercial, começará a intervenção no prédio público. Por óbvio, para seguir todas as normativas existentes, nacionais, estaduais e municipais, inclusive em relação a aspectos ambientais, requalificação, manutenção e operação do Terminal Rodoviário de Porto Velho, dependerá de filtros prévios, acompanhamentos concomitantes e fiscalizações posteriores para assegurar a intangibilidade dos valores materiais e imateriais que pertencem, em última medida, à coletividade. Logo, apenas para exemplificar, todos os órgãos de proteção ao patrimônio histórico terão o direito e o dever de acompanhar todos os andamentos desses processos, em especial, o que envolve direta e indiretamente a requalificação e manutenção do equipamento público - assim é o que está previsto na legislação municipal em relação ao tema. A política urbana, em todos os sentidos, sempre estará comprometida com a "(...) proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico" (Lei n.º 10.257/2001, art. 2º, inciso XII).

Os projetos básicos, a serem elaborados pela Concessionária previamente à realização de qualquer obra, incluindo o programa de intervenção, observarão as normas técnicas seguidas no Município de Porto Velho e no Estado de Rondônia, bem como as regulamentações vigentes na ocasião, porque o caso concreto - o resultado deste estudo - não cria nenhuma circunstância que mereça enquadramento em qualquer exceção.

De fato, devido às características peculiares deste equipamento público, as exigências são mais rigorosas, e os procedimentos associados a essas intervenções tornam-se mais complexos, especialmente devido à necessidade de cuidados especiais para preservar o patrimônio histórico da cidade. Isso exemplifica mais uma ação governamental respaldada por um planejamento e um conceito de política urbana bem definidos.

No contexto específico deste projeto, a conclusão dos estudos indica que a concessão comum dos serviços, precedida pela realização de uma obra pública em prol de interesses privados, é, de fato, a abordagem mais apropriada para delegar a terceiros a responsabilidade de revitalizar, manter e operar esse equipamento público. Isso deve ser feito com a constante orientação de assegurar a sustentabilidade econômica, social e ambiental do empreendimento.

A estratégia de planejamento urbano, a identificação do sistema de espaços públicos e a criação de equipamentos públicos convergem e fazem sentido como instrumentos para promover o uso qualificado da cidade. O desenvolvimento econômico, o desenvolvimento social (abrangendo aspectos como segurança alimentar, lazer e cultura, por exemplo), mobilidade e acessibilidade, segurança, preservação do patrimônio histórico e cultural, bem como a promoção da gestão democrática, são temas totalmente relevantes para a discussão deste projeto.

Se a intenção é aumentar a circulação de pessoas dentro do terminal rodoviário, isso, como mencionado anteriormente, terá impacto no entorno. Portanto, durante a operação e após as intervenções no equipamento público, será necessário calcular esse impacto na mobilidade urbana da região com base em dados reais, o que também pode implicar na revisão das funções das ferramentas de mobilidade existentes.

De qualquer forma, é importante lembrar, com exceção das obrigações contratuais, as informações provenientes desse estudo, as pesquisas, os projetos, as planilhas e demais documentos ou dados relacionados à concessão comum e/ou disponibilizados pelo Poder Concedente têm caráter meramente referencial, cabendo ao concessionário o exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao instrumento contratual, responsabilizando-se, ainda, pelos custos e despesas referentes ao desenvolvimento de anteprojeto, projetos básico e executivo, estudos topográficos, geológicos e geotécnicos e de fundações que se mostrarem pertinentes.

E, observando-se as diretrizes de mobilidade urbana - e a questão do trânsito -, a intervenção do mercado e o resgate de sua relação com o espaço público, pode-se estimular ainda o surgimento de uma rede intermodal de transporte coletivo e ciclovias, inclusive com reorganização dos leitos existentes, incentivo ao transporte coletivo e da bicicleta, com o total aproveitamento da potencialidade topográfica para ciclovias no perímetro central. Valorização da circulação da bicicleta e pedestres, conformando as vias como espaços de encontro e eixos de vinculação entre moradias, serviços e espaços públicos de lazer e cultura.

O impacto ambiental significa um processo de mudanças sociais e os efeitos do desenvolvimento não controlado. Como um processo em constante movimento, o impacto ambiental decorrerá de intervenções, justamente o caso do processo de requalificação de mudança de operação do Terminal Rodoviário. Compreende uma análise multidisciplinar, ou multidimensional, ou seja, a avaliação dos impactos de intervenções do Poder Público ou de agentes delegados precisa ser mensurada a partir de critérios técnicos, econômicos e sociais, que norteiam o conceito de desenvolvimento sustentável. Inclusive, dimensionado as vantagens e desvantagens técnicas, econômico-sociais e ambientais, quando se está diante de uma realidade concreta. Aqui, a requalificação, manutenção e mudança do modelo de gestão do Terminal Rodoviário de Porto Velho, diante do atual contexto, só oferece para o

equipamento público e o seu entorno externalidades positivas, esse é o nosso diagnóstico, anteriormente referido, na medida em que se qualifica a infraestrutura pública, bem como os serviços nela prestados, e torna-se mais racional a sua exploração, sempre com o objetivo de atender de maneira efetiva os interesses da coletividade.

Ao mesmo tempo cuida-se de planejamento, para minimizar os riscos de impactos negativos e potencializar os positivos, por meio de intervenções reguladas e concertadas entre o Poder Público e o gestor privado. Qualquer projeto de intervenção urbana que contemplo a requalificação de um equipamento público, deve promover a eficiência em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos. Um plano de mobilidade local, a definição de áreas a serem afetadas pelo implantação do projeto, a demonstração da expectativa de qualificação do desenvolvimento urbano local específico a partir da intervenção na área restrita da concessão de uso, a demonstração da racionalização do uso da infraestrutura instalada - o que pode inclusive representar a ampliação dos fluxos populacionais, atraindo a coletividade de zonas mais afastadas (a ponto de identificar-se uma migração de certos grupos), revelando uma o aproveitamento ampliado da função estratégica do equipamento público, principalmente, depois da requalificação e início da nova metodologia de operação. Aliás, o próprio concessionário pode propor um conjunto de intervenções urbanísticas adequadas para potencializar a eficiência das transformações produzidas por ele, no caso específico, com a requalificação e operação do Terminal, expandindo assim o raio de influência do equipamento na medida em que consolida para a região um outro caráter urbanístico. Obviamente, somente as intervenções previstas no contrato de concessão comum são obrigatórias, mas isso não pode constranger iniciativas no sentido de cooperar com o Poder Público na identificação de espaços para uma atuação consequente. Para tudo o que se pretende para o Terminal Rodoviário de Porto Velho, todos precisam assumir o compromisso de colaborar na construção deste modelo - do projeto à execução.

Além de tudo, cabe frisar que para a realização de obras e edificações do Novo Terminal Rodoviário de Porto Velho, a futura Concessionária deverá observar o disposto no Decreto Municipal nº 18.110/22, no que tange sobre licenciamento ambiental e área de terra urbana denominada preservação permanente – APP.

4 DIRETRIZES PARA O PROCESSO LICITATÓRIO

Conforme já disposto, o processo licitatório é um instrumento por meio da qual a Administração Pública para fins de contratação escolhe a proposta mais vantajosa ao interesse público, respeitando as condições de igualdade e transparência para as empresas que desejam participar do processo. Estas condicionantes estão referenciadas no art. 11 da Lei Federal nº 14.133/21.

A Nova Lei de Licitações, trouxe novos dispositivos sobre o processo licitatório e para os contratos administrativos, incluindo a obrigatoriedade de licitação, nos casos de concessão de serviços públicos ou concessão de serviços públicos precedidos de execução de obra pública, ser realizada nas modalidades de concorrência pública ou diálogo competitivo. No art. 6º, XXXVIII, os critérios de julgamento das propostas na concorrência pública (incluindo menor preço/menor tarifa e maior retorno econômico/maior valor de outorga) e estabelece que o rito será o mesmo do pregão, com a inversão de fases, devendo o licitante apresentar primeiramente a proposta econômica, para depois serem analisados os documentos de habilitação.

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

(...)

XXXVIII - concorrência: modalidade de licitação para contratação de bens e serviços especiais e de obras e serviços comuns e especiais de engenharia, cujo critério de julgamento poderá ser:

- a) menor preço;
- b) melhor técnica ou conteúdo artístico;
- c) técnica e preço;
- d) maior retorno econômico;
- e) maior desconto;

-Grifos nossos-

Conforme explanado anteriormente, para o presente projeto é cabível a Concessão Comum, a ser realizado por meio de Concorrência Pública, sendo assim, a Administração Pública deve respeitar as regras previstas no art. 55, II, III ou IV, da Lei Federal nº 14.133/21:

“Art. 55. Os prazos mínimos para apresentação de propostas e lances, contados a partir da data de divulgação do edital de licitação, são de:

(...)

II - no caso de serviços e obras:

- a) 10 (dez) dias úteis, quando adotados os critérios de julgamento de menor preço ou de maior desconto, no caso de serviços comuns e de obras e serviços comuns de engenharia;
- b) 25 (vinte e cinco) dias úteis, quando adotados os critérios de julgamento de menor preço ou de maior desconto, no caso de serviços especiais e de obras e serviços especiais de engenharia;
- c) 60 (sessenta) dias úteis, quando o regime de execução for de contratação integrada;
- d) 35 (trinta e cinco) dias úteis, quando o regime de execução for o de contratação semi integrada ou nas hipóteses não abrangidas pelas alíneas “a”, “b” e “c” deste inciso;

III - para licitação em que se adote o critério de julgamento de maior lance, 15 (quinze) dias úteis;

IV - para licitação em que se adote o critério de julgamento de técnica e preço ou de melhor técnica ou conteúdo artístico, 35 (trinta e cinco) dias úteis.

§ 1º Eventuais modificações no edital implicarão nova divulgação na mesma forma de sua divulgação inicial, além do cumprimento dos mesmos prazos dos atos e procedimentos originais, exceto quando a alteração não comprometer a formulação das propostas.

-Grifos nossos-

E mais, respeitar o modo de disputa mencionado no art. 56, da Lei Federal nº 14.133/21:

Art. 56. O modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente:

- I - aberto, hipótese em que os licitantes apresentarão suas propostas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes;
- II - fechado, hipótese em que as propostas permanecerão em sigilo até a data e hora designadas para sua divulgação.

§ 1º A utilização isolada do modo de disputa fechado será vedada quando adotados os critérios de julgamento de menor preço ou de maior desconto.

§ 2º A utilização do modo de disputa aberto será vedada quando adotado o critério de julgamento de técnica e preço.

§ 3º Serão considerados intermediários os lances:

I - iguais ou inferiores ao maior já ofertado, quando adotado o critério de julgamento de maior lance;

II - iguais ou superiores ao menor já ofertado, quando adotados os demais critérios de julgamento.

§ 4º Após a definição da melhor proposta, se a diferença em relação à proposta classificada em segundo lugar for de pelo menos 5% (cinco por cento), a Administração poderá admitir o reinício da disputa aberta, nos termos estabelecidos no instrumento convocatório, para a definição das demais colocações.

-Grifos nossos-

5 APRESENTAÇÃO DA MATRIZ DE RISCOS COM ALOCAÇÃO DE RESPONSABILIDADES E RESPECTIVOS MECANISMOS DE MITIGAÇÃO

A presente análise tem o objetivo exclusivo de servir como um diagnóstico estruturado de informações, permitindo dar suporte à tomada de decisões por parte do Poder Concedente, no que diz respeito ao futuro procedimento licitatório para exploração do Terminal Rodoviário de Porto Velho

É essencial destacar diversos tipos de riscos associados ao empreendimento - que também deverão estar presentes, direta ou indiretamente, nos editais e no contrato que serão redigidos pelo Poder Público, também para definir parâmetros e especificações técnicas que deverão ser observadas e monitoradas durante a execução do futuro contrato de concessão pública.

Esta análise é realizada mediante a utilização de uma Matriz de Risco, que tem por objetivo traçar as diretrizes das cláusulas contratuais. Por isso, os riscos são indicados de forma genérica para, quando da elaboração do contrato de concessão de uso de bem público, ser possível a inclusão da devida cláusula mitigadora para as partes.

Passa-se, desse modo, à descrição da matriz de riscos com a sua adequada alocação entre as partes, análises de consequências, estimativas de probabilidade e medidas mitigadoras, de modo que a alocação do risco seja assumida pela parte capacitada em gerenciá-lo da forma mais econômica possível.

6 ALOCAÇÃO DE RISCOS

Deverão ser de responsabilidade da futura Concessionária os riscos relacionados a seguir:

- A aprovação ou não junto ao Poder Concedente dos projetos necessários à realização das obras para a perfeita exploração do terminal rodoviário;
- A obtenção das licenças ambientais;
- A realização das obras e investimentos previstos na concessão para a requalificação e viabilização da exploração do terminal rodoviário;

- Passivos e/ou irregularidades ambientais cujo fato gerador tenha se materializado após a assunção do terminal rodoviário;
- Variação de custos de insumos, custos operacionais, de manutenção, investimentos ou qualquer outro custo incorrido pela Concessionária na execução do objeto do contrato de concessão;
- Atraso no cumprimento dos cronogramas e prazos estabelecidos do contrato de concessão, especialmente no prazo dos marcos finais expressos no(s) cronograma(s) vigentes, sempre que o atraso estiver relacionado a obrigações e riscos que não tenham sido expressamente alocadas ao ente regulador ou ao Poder Concedente;

Observação: Excluem-se os atrasos desde que devidamente justificados pela Concessionária e aceitos pelo Poder Concedente. A Concessionária deverá comprovar expressamente quando o atraso verificado nos cronogramas vigentes for de responsabilidade do ente regulador ou do Poder Concedente.

- Alterações propostas pela Concessionária nos Planos de Negócios vigentes ou nos projetos de engenharia respectivos;
- Riscos relacionados à contratação dos seguros e garantias obrigatórios, respeitando os prazos, os limites e as regras estabelecidas no contrato de concessão, inclusive risco de eventual dificuldade ou inviabilidade de execução de seguros e garantias pelo Poder Concedente e pelo Ente Regulador nas hipóteses que ensejariam direito a sua execução;
- Erro de projeto, erro na estimativa de custos e/ou gastos, quando obtida a aprovação do Projeto Executivo por parte do Poder Concedente;
- Falhas na prestação dos serviços, defeitos nas obras ou equipamentos, bem como erros ou falhas causadas pelos terceirizados ou subcontratados;
- Todos os riscos inerentes à prestação do serviço adequado, incluindo, entre outros, variações nos custos ou despesas necessárias para o atendimento aos indicadores de desempenho vigentes, bem como das normas técnicas e regras contratuais;
- Roubo, furtos, destruição, perdas ou avarias nos locais de obras ou em seus ativos;
- Segurança e saúde dos trabalhadores do terminal rodoviário que estejam subordinados à Concessionária, seus subcontratados ou terceirizados;
- Greves e dissídios coletivos de funcionários da Concessionária, de seus fornecedores, subcontratados ou terceirizados;
- Alteração do cenário macroeconômico, aumento do custo de capital, e alteração de taxas de juros praticados no mercado;
- Variação nas taxas de câmbio;
- Atraso na entrada em operação do terminal rodoviário, salvo quando comprovado que o atraso decorreu exclusivamente de fato imputável ao Poder Concedente ou ao Ente Regulador;
- Adequação à regulação exercida por quaisquer outros órgãos ou entidades distintas do Poder Concedente e do ente regulador, cuja competência inclua as atividades objeto deste contrato;
- Adequação à regulação exercida pelo Poder Concedente, quando meramente procedimental ou para fins de padronização;

- Prejuízos causados a terceiros pela Concessionária, seus empregados, prestadores de serviço, terceirizados, subcontratados ou qualquer outra pessoa física ou jurídica vinculada à Concessionária, no exercício das atividades abrangidas no contrato de concessão;
- Planejamento tributário da Concessionária;
- Capacidade financeira e/ou de captação de recursos da Concessionária, assim como os custos de empréstimos e financiamentos obtidos para arcar com as obrigações decorrentes deste contrato;
- Inadimplência dos Usuários, das Operadoras de transporte rodoviário e dos terceiros interessados;
- Decisões judiciais que suspendam as obras ou a prestação dos serviços decorrentes de atos comissivos ou omissivos da Concessionária;
- Constatação superveniente de erros ou omissões nos planos de negócios, bem como nos projetos de engenharia relacionados a cada investimento aprovados pelo Poder Concedente;
- Variação na arrecadação da receita tarifária da Concessionária em função da queda da demanda pela utilização do terminal rodoviário, cuja variação da queda seja até 10% (dez por cento) do número estimado de passageiros anual do Estudo de Avaliação Econômico-Financeira, bem como variação na arrecadação da receita não tarifária da Concessionária referente a receita anual dos e alugueis dos espaços do terminal rodoviário, cuja variação da queda seja até 10% (dez por cento) da receita anual do plano de negócios;
- Criação, alteração e/ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, salvo aquelas atinentes a impostos/contribuições sobre a renda, quando comprovado seu impacto direto nas receitas ou despesas da Concessionária, a seu favor, especificamente relacionados a execução do objeto do contrato de concessão.

O contrato de concessão deve prever que é de integral responsabilidade da Concessionária o conhecimento e assunção dos riscos a ela atribuídos nesta concessão promovendo, às suas expensas e por sua conta e risco, levantamento pormenorizado das possíveis consequências em face da eventual materialização dos riscos a ela atribuídos.

A Concessionária deverá adotar as soluções, processos e técnicas que julgar mais adequados e eficientes para mitigar os riscos a ela atribuídos, responsabilizando-se pelas consequências decorrentes.

A Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à concessão, com exceção dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente.

Por sua vez, o Poder Concedente deverá assumir os seguintes riscos relacionados à concessão:

- Impactos decorrentes de decisões judiciais ou administrativas que diretamente alterem ou onerem, impeçam ou impossibilitem a Concessionária de prestar integral ou parcialmente os serviços objeto da concessão, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa à situação sobre a qual estiverem fundadas referidas decisões;
- Atrasos ou inexecução das obrigações da Concessionária, causados pela demora ou omissão do Poder Concedente, ou de demais órgãos ou entidades da Administração Pública do Estado, incluindo, mas não se limitando a, a emissão de licenças e autorizações necessárias ao

adequado desenvolvimento do objeto da concessão, desde que comprovada a regularidade formal, a tempestividade e a adequação dos requerimentos e solicitações encaminhados pela Concessionária, e desde que os órgãos ou entidades competentes provocados deixem de observar o prazo regulamentar a eles conferido para a respectiva manifestação;

- Descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando a, o descumprimento de prazos a ele aplicáveis;
- Atraso no cumprimento dos prazos estabelecidos no contrato relacionados às obrigações assumidas pela Concessionária, bem como o descumprimento do IQS, quando decorrentes diretamente de ação ou omissão ilícita do Poder Concedente;
- imposição, pelo Poder Concedente, de novas obrigações ou alteração unilateral das obrigações originalmente contempladas no contrato, que provoque impacto nos custos e encargos da Concessionária;
- Alterações no projeto básico, por solicitação do Poder Concedente, salvo se tais mudanças decorrerem da não conformidade do projeto básico em relação à legislação em vigor;
- Alterações nas especificações dos serviços por solicitação do Poder Concedente, ou decorrentes do advento de nova legislação ou regulamentação pública;
- Restrição operacional decorrente de decisão ou omissão do Poder Concedente, exceto se decorrente de fato imputável exclusivamente à Concessionária;
- Atrasos na liberação do acesso da Concessionária à área da concessão por fatos imputáveis ao Poder Concedente;
- Revisões sobre os parâmetros e medidores referentes ao IQS que acarretem, comprovadamente, encargos adicionais para a Concessionária;
- Greve dos funcionários e empregados do Poder Concedente que comprovadamente impeça ou impossibilite a Concessionária de prestar integral ou parcialmente o objeto;
- Prejuízos causados a terceiros, ou ao meio ambiente, pelos administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviço, ocorridos antes da data da ordem de início, hipótese em que, além do direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, terá a Concessionária o direito ao ressarcimento pelo Poder Concedente de eventuais indenizações que vier a pagar em razão do passivo ambiental e/ou casos de responsabilidade civil que tenham como causa fato anterior à concessão;
- Resultados de ações judiciais ou demandas administrativas originárias de serviços prestados anteriormente à data da ordem de início;
- Custos de recuperação, prevenção, correção e gerenciamento de passivo ambiental relacionados à concessão, cujo fato gerador tenha ocorrido anteriormente à data da ordem de início;
- Superveniência de tombamento dos imóveis e/ou de bens materiais ou imateriais relacionados à concessão que enseje investimentos, custos e despesas, em função de impactos nas premissas e projetos originais no âmbito da concessão, exceto os elementos cujo processo de tombamento já estiver em tramitação na data da entrega das propostas;
- Criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, que incidam diretamente sobre os serviços prestados pela Concessionária, ou sobre o objeto, e cuja criação, alteração ou extinção ocorra após a data de entrega das propostas, com comprovada repercussão direta sobre a prestação do serviço objeto do contrato;

- Fato do Príncipe que efetivamente onere a execução do contrato de concessão, salvo quando o ato ou fato caracterizar risco que já tenha sido atribuído expressamente à Concessionária nesta concessão.

6.1 Quadro 1 - Riscos Operacionais

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPART.)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Atraso na entrega de licenças, permissões e autorizações relacionadas ao objeto da concessão, exceto por culpa da Concessionária	PRIVADO	ALTO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Gestão e fiscalização do Contrato pelo Poder Concedente.
Variação de custos de insumos, custos operacionais, de manutenção e investimentos, inclusive em razão de flutuação cambial e de variação no preço da energia elétrica	PRIVADO	MÉDIO	FREQUENTE	Fixação de cláusula contratual prevendo a variação dos insumos faz parte do risco da Concessionária
Impactos nos custos e nos prazos decorrentes de mudanças no plano de investimentos ou nos projetos, por mera liberalidade da Concessionária	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual prevendo que a variação dos custos faz parte do risco da Concessionária
Riscos referentes à segurança e saúde dos trabalhadores que estejam subordinados à Concessionária na execução do objeto do contrato de concessão e/ou seus subcontratados	PRIVADO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Execução de Plano de Seguros (Riscos de Engenharia e Riscos Cíveis)
Variação do valor de mercado do metro quadrado da área da concessão	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual prevendo que a variação do valor de mercado do metro quadrado da área de concessão faz parte do risco da Concessionária
Aumento do custo de financiamento(s) assumido(s) para a realização de investimentos ou para o custeio dos serviços objeto do contrato de concessão, inclusive em razão do aumento de taxas de juros	PRIVADO	ALTO	FREQUENTE	Fixação de cláusula contratual prevendo que a variação dos custos faz parte do risco da Concessionária
Perdas econômicas decorrentes de ineficiências, falhas, negligência, inépcia ou omissão no cumprimento do objeto do contrato de concessão, exceto por atos ou omissões do Poder Concedente	PRIVADO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual prevendo que a perda econômica por ineficiência faz parte do risco da Concessionária
Precimento, destruição, roubo, furto, vandalismo, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos bens vinculados à concessão	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula com obrigação de contratação de seguro para responsabilização civil
Ocorrência de caso fortuito ou força maior	PRIVADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual prevendo as espécies de extinção da concessão
Custos relativos à eventual rescisão de contratos celebrados para utilização de espaços no terminal rodoviário que esteja em vigor quando da finalização da transferência operacional	PRIVADO	MÉDIO	PROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Alterações tecnológicas relativas à exploração do mercado que não tenham sido solicitadas pelo Poder Concedente	PRIVADO	MÉDIO	PROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando

				comprovada a efetiva necessidade de atualização tecnológica
--	--	--	--	---

6.2 Quadro 1 - Riscos Operacionais (Continuação)

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPART.)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Realização e o pagamento de eventuais ajustes e adequações necessários para o cumprimento das diretrizes mínimas estabelecidas no contrato de concessão e seus Anexos	PRIVADO	MÉDIO	PROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Inadimplemento de consumidores ou tomadores de serviço da Concessionária pelos pagamentos que lhe forem devidos a qualquer título	PRIVADO	MÉDIO	PROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual prevendo que o eventual inadimplemento dos consumidores ou tomadores de serviços faz parte do risco da Concessionária
Custos envolvendo ações judiciais de terceiros contra a Concessionária ou subcontratadas decorrentes da execução da concessão	PRIVADO	ALTO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual prevendo que os custos envolvendo demandas contra a Concessionária faz parte do risco da concessão
Descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares	PÚBLICO	ALTO	IMPROVÁVEL	Fixação de cláusula de resolução de conflitos Fixação de cláusula prevendo as hipóteses de encerramento da concessão e eventual indenização da Concessionária
Atraso no cumprimento dos prazos estabelecidos no contrato de concessão relacionados às obrigações assumidas pela Concessionária, bem como o descumprimento do IQS, quando decorrentes diretamente de ação ou omissão ilícita do Poder Concedente	PÚBLICO	ALTO	IMPROVÁVEL	Fixação de cláusula de resolução de conflitos Fixação de cláusula prevendo as hipóteses de encerramento da concessão e eventual indenização da Concessionária
Alterações no Projeto Básico, por solicitação do Poder Concedente	PÚBLICO	MÉDIO	OCASIONAL	Reestabelecimento de prazos Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Alterações nas especificações dos serviços por solicitação do Poder Concedente ou decorrentes do advento de nova legislação ou regulamentação pública	PÚBLICO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Atrasos na liberação do acesso da Concessionária à área da concessão por fatos imputáveis ao Poder Concedente	PÚBLICO	ALTO	IMPROVÁVEL	Reestabelecimento de prazos Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Greve dos funcionários e empregados do Poder Concedente que impeça ou impossibilite a Concessionária de prestar integral ou parcialmente o objeto	PÚBLICO	MÉDIO	OCASIONAL	Reestabelecimento de prazos

				Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Cancelamento de apólices de seguro	PRIVADO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Exigência, no Contrato, de notificação prévia ao Poder Concedente por parte da seguradora; aplicação de multas contratuais; decretação de caducidade da concessão.

6.3 Quadro 2 - Riscos de Demanda

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTILHADO)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Não efetivação da demanda projetada ou sua redução decorrente de concorrência praticada pelo Poder Concedente	PRIVADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Variação da demanda relativa à exploração dos mercados que impacta diretamente nas receitas tarifárias e não tarifárias da concessão	PRIVADO	BAIXO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual prevendo que a diminuição da demanda até 10 % faz parte do risco da Concessionária. Se a variação da diminuição da demanda, seja nas receitas tarifárias e/ou nas receitas não tarifárias, for maior que 10 % haverá um reequilíbrio contratual na(s) receita(s) comprovadamente(s) afetada(s).
Aumento do custo de capital, inclusive os resultantes do aumento da taxa de juros, relativo às atividades necessárias execução do objeto	PRIVADO	ALTO	PROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual prevendo que o aumento ou diminuição do custo do capital faz parte do risco da Concessionária
Alteração substancial da demanda por modificação das ferramentas e do modelo de mobilidade urbana, como, por exemplo, o eventual predomínio de aplicativos de transporte privado remunerado (<i>ridesharing</i>)	PRIVADO	ALTO	IMPROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro Fixação de cláusula de revisão, em comum acordo, do objeto da concessão, das atividades operacionais e da forma de remuneração, possibilitando-se a abertura do objeto para atendimento das novas ferramentas de mobilidade

6.4 Quadro 3 - Riscos dos Projetos de Engenharia

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTILHADO)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Dificuldades de aderência às especificações técnicas do projeto	PRIVADO	MÉDIO	REMOTA	Obrigação de mudança do projeto pelo Privado Não haverá direito a reequil�rio contratual. Fixa�o de cláusula contratual para aplica�o de san�o�es administrativas e multa � Concessionária
Dificuldades de atendimento ao cronograma inicial de elabora�o do projeto básico, gerando custos adicionais	PRIVADO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Concessionária propõe e se compromete com um cronograma detalhado do projeto, sob aprova�o do Poder Concedente Fixa�o de cláusula contratual para aplica�o de san�o�es administrativas e multa
Atraso no cronograma de implementa�o das obras de melhoria Descumprimento, pela Concessionária, do cronograma de obras previsto no Contrato	PRIVADO	ALTO	MÉDIA	
Mudança do projeto básico por solicita�o do concessionário	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Obriga�o de apresenta�o prévia pela Concessionária dos projetos executivos e estabelecimento de prazo para manifesta�o favorável ou contrária do Poder Concedente, podendo incidir a cláusula de equil�rio do contrato Fixa�o de cláusula contratual para aplica�o de san�o�es administrativas e multa
Mudanças de projeto básico por solicita�o ou requisia�o de entidades públicas, exceto no caso de necessidade de adapta�o do projeto ao contrato de concessão ou � legisla�o em vigor	PÚBLICO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixa�o de cláusula contratual de recomposi�o do equil�rio econômico-financeiro em razão da amplia�o do custo e/ou a perda de receita
Erro nos projetos e obras, erro nas suas estimativas de custos, de gastos e/ou de cronograma, falhas na presta�o dos serviços e atividades e os erros ou falhas causadas pelos seus subcontratados, exceto	PRIVADO	ALTO	OCASIONAL	Obriga�o de mudança do projeto pelo Privado com indica�o do prazo para corre�o dos erros

aqueles decorrentes exclusivamente de determinações diretas e expressas do Poder Concedente				Todo os ônus serão do Privado Não haverá direito a reequilíbrio contratual.
---	--	--	--	---

6.5 Quadro 5 - Riscos de Performance

RISCO	ALOCACÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTI.)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Má-qualidade na prestação dos serviços e atividades objeto do contrato de concessão, à luz dos parâmetros previamente estabelecidos	PRIVADO	ALTO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual para declaração de caducidade do contrato. Previsão de auditoria independente para avaliação da qualidade dos serviços Fixação de cláusula contratual para aplicação de sanções administrativas e multa à Concessionária
Dificuldades na interface com as subcontratadas, consumidores e tomadores de serviços da Concessionária, bem como com os usuários	PRIVADO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Responsabilidade civil da Concessionária
Interrupção e/ou intermitência no fornecimento de energia elétrica, água, ou outros serviços necessários ao funcionamento das atividades exploradas no terminal rodoviário	PRIVADO	ALTO	OCASIONAL	Responsabilidade civil da Concessionária
Manifestações sociais e/ou públicas que comprometam a execução do objeto do contrato de concessão, ou que acarretem danos aos bens vinculados à concessão	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Plano de Seguros (Riscos de Cíveis)
Imposição, pelo Poder Concedente, de novas obrigações ou alteração unilateral das obrigações originalmente contempladas no contrato de concessão, que provoque impacto nos custos e encargos da Concessionária	PÚBLICO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Reestabelecimento de prazos Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro

6.6 Quadro 6 – Riscos de Término Antecipado

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPART.)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Ocorrência de caso fortuito ou força maior cujas consequências não sejam cobertas por seguro disponível no mercado securitário brasileiro e em condições comerciais viáveis	COMPARTILHADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula com a previsão de opção, de comum acordo pelas partes, entre a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou a extinção da concessão, fazendo <i>jus</i> a Concessionária ao recebimento da indenização pela(s) parcela(s) dos investimentos relacionados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, os quais tenham sido realizados com o objetivo de garantir a viabilidade, continuidade e atualidade do serviço concedido
Ocorrência de intervenção na concessão	PRIVADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual, contendo os requisitos e procedimentos para a intervenção Fixação de critérios de reembolso do valor residual/lucros cessantes
Ocorrência de encampação da concessão por interesse público	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual, contendo os requisitos e procedimentos para a encampação Fixação de critérios de reembolso do valor residual
Declaração de caducidade da concessão por insuficiência de desempenho do concessionário	PRIVADO	ALTO	IMPROVÁVEL	Monitoramento e fixação de procedimentos para avaliação de desempenho operacional. Estabelecimento de critérios para o início do processo de declaração de caducidade
Risco de rescisão contratual	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual, contendo os procedimentos para a rescisão e os critérios para reembolso do valor residual
Risco de anulação do contrato de concessão por falhas de natureza diversa e insanável	PÚBLICO/PRIVADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual, contendo critérios específicos de reembolso do valor residual
Ocorrência de decisão judicial com ordem de paralisação das atividades do concessionário pôr termo indeterminado	COMPARTILHADO	ALTO	OCASIONAL	Cláusula com a previsão de opção, de comum acordo pelas partes, entre a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou a extinção da concessão, fazendo <i>jus</i> a Concessionária ao recebimento da indenização pela(s) parcela(s) dos investimentos relacionados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, os quais tenham sido realizados com o objetivo de garantir a viabilidade, continuidade e atualidade do serviço concedido

Quadro 7 – Riscos Ambientais

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTI.)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Despesas ocasionadas por danos causados ao meio ambiente pela Concessionária, seus empregados, prestadores de serviço, terceirizados, subcontratados ou por qualquer pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas no contrato de concessão	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Reparação do dano pela Concessionária. Possibilidade de execução de Plano de Seguros
Eventuais instabilidades geológicas na área da concessão	PRIVADO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, bem como definição de novo prazo
Custos incorridos e as perdas assumidas em razão da alteração superveniente de normas do Corpo de Bombeiros, de normas técnicas e/ou de normas de segurança	PRIVADO	MÉDIO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, bem como definição de novo prazo
Prejuízos causados ao Poder Concedente devido ao uso da área da concessão e suas adjacências em desacordo com as previsões do contrato de concessão e seus anexos	PRIVADO	MÉDIO	REMOTA	Possibilidade de execução de Plano de Seguros Os prejuízos deverão ser pagos pelo Concessionário.
Custos de recuperação, prevenção, correção e gerenciamento de passivo ambiental relacionados à concessão, cujo fato gerador tenha ocorrido anteriormente à data da ordem de início	PÚBLICO	MÉDIO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, bem como definição de novo prazo
Superveniência de tombamento dos imóveis e/ou de bens materiais ou imateriais relacionados à concessão que enseje investimentos, custos e despesas, em função de impactos nas premissas e projetos originais no âmbito da concessão	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, bem como definição de novo prazo

6.7 Quadro 8 – Riscos da Licitação

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTILHADO)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Custos decorrentes da eventual necessidade de complementação ou reestruturação da concessão	PÚBLICO	MÉDIO	BAIXA	Aplicação das regras e condições do chamamento público.
Não participação de licitantes	PÚBLICO	ALTO	BAIXA	Divulgação do projeto e dos estudos da concessão, mediante audiência pública e publicações oficiais.
Disputa acirrada que enseja aumento relevante do valor de outorga	PÚBLICO	ALTO	BAIXA	Edital com critérios objetivos de comprovação de qualificação técnica e econômico-financeira.
Impugnação e/ou recursos Custos decorrentes de eventual atraso na licitação em decorrência de impugnações e/ou recursos	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Disponibilização de comissão de licitação capacidade e de procuradores municipais para atuar nos respectivos processos administrativos e/ou judiciais
Cancelamento das garantias de proposta	PÚBLICO	ALTO	BAIXA	Desclassificação da licitante.

6.8 Quadro 9 - Outros Riscos

RISCO	ALOCÇÃO (PÚBLICO, PRIVADO OU COMPARTILHADO)	IMPACTO (ALTO, MÉDIO, BAIXO)	PROBABILIDADE (FREQUENTE, PROVÁVEL, OCASIONAL, REMOTA, IMPROVÁVEL)	MITIGAÇÃO (MEDIDAS, PROCEDIMENTOS OU MECANISMOS PARA MINIMAR O RISCO)
Impactos decorrentes de decisões judiciais ou administrativas que diretamente alterem ou onerem, impeçam ou impossibilitem a Concessionária de prestar integral ou parcialmente os serviços objeto da concessão	PÚBLICO	ALTO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico- financeiro Execução de Plano de Seguros Fixação de cláusula prevendo as hipóteses de encerramento da concessão e eventual indenização da Concessionária
Atrasos ou inexecução das obrigações da Concessionária, causados pela demora ou omissão do Poder Concedente na vistoria para aceitação das obras	PÚBLICO	MÉDIO	OCASIONAL	Obrigações do Poder Concedente, quando notificado pela Concessionária, realizar a vistoria para aceitação das obras. A aceitação se dará de forma tácita, na hipótese de silêncio da Administração. Após

				a aceitação das obras, expressa ou tácita, qualquer alteração solicitada pelo Poder Concedente que impacte em novos custos para a Concessionária, ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato
Restrição operacional decorrente de decisão ou omissão do Poder Concedente	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro Fixação de cláusula de resolução de conflitos Fixação de cláusula prevendo as hipóteses de encerramento da concessão e eventual indenização da Concessionária
Revisões sobre os parâmetros e medidores referentes ao IQS que acarretam encargos adicionais para a Concessionária	PÚBLICO	MÉDIO	IMPROVÁVEL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Prejuízos causados a terceiros, ou ao meio ambiente, pelos administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviço, ocorridos antes da data da ordem de início	PÚBLICO	MÉDIO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Resultados de ações judiciais ou demandas administrativas originárias de serviços prestados anteriormente à data da ordem de início	PÚBLICO	ALTO	OCASIONAL	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, cíveis e demais custos que decorram de atos ou fatos anteriores à data da ordem de início, salvo se decorrentes de atos da Concessionária	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
Limitações à exploração econômica da área da concessão posteriores à data de entrega das propostas	PÚBLICO	ALTO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro Fixação de cláusula prevendo as hipóteses de encerramento da concessão e eventual indenização da Concessionária
Aplicação de sanção administrativa por meio de Processo Administrativo de Responsabilização (PAR), decorrente da prática de ato contra a Administração Pública nacional e estrangeira, na forma da Lei Federal 12.846/2013	PRIVADO	MÉDIO	REMOTA	Fixação de cláusula contratual prevendo que os custos envolvendo sanções administrativas da espécie contra a Concessionária faz parte do risco da concessão Fixação de cláusula contratual que exige a adoção de Programa de Integridade pela Concessionária

7 METODOLOGIA DE CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, BEM COMO OS INDICADORES E TAXA DE DESCONTO A SER UTILIZADA

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face de eventos de desequilíbrio será efetuada com o objetivo de alcançar um valor presente líquido dos saldos do fluxo de caixa igual a zero. Esse processo considerará a taxa interna de retorno pertinente à natureza de cada evento de desequilíbrio, como detalhado a seguir:

- a) No caso de eventos de desequilíbrio derivados de antecipações, cancelamentos ou atrasos nos investimentos programados no cronograma detalhado, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato será realizada tendo em vista a distribuição físico-executiva dos investimentos estabelecidos no cronograma detalhado.
- b) Para quaisquer outros eventos de desequilíbrio que não se enquadrem na situação acima, incluindo os relacionados à inclusão de novos investimentos no contrato, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ocorrerá através da elaboração do fluxo de caixa marginal. Isso envolve: (i) a análise dos fluxos de caixa marginais, sejam eles positivos ou negativos, calculados com base na diferença entre as situações com e sem o evento de desequilíbrio; e (ii) a determinação dos fluxos de caixa marginais necessários para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
- c) A taxa interna de retorno a ser utilizada no cálculo do valor presente do evento de desequilíbrio será composta pela média dos últimos 12 (doze) meses da taxa bruta de juros de venda das Notas do Tesouro IPCA+ com juros Semestrais (NTN-B) ou, na ausência deste, outro que o substitua, ex-ante a dedução do Imposto de Renda, com vencimento em 2055, contados a partir da data de eficácia deste contrato ou vencimento mais compatível com a data do termo contratual, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, apurada no início de cada ano contratual, capitalizada de um spread ou sobretaxa sobre os juros equivalente a 5,76% ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis.
- d) Independentemente do resultado do cálculo indicado no item c, a taxa interna de retorno a ser utilizada no cálculo do valor presente não poderá ser inferior ao WACC do Estudo Econômico da Concessão.
- e) Os eventos de desequilíbrio consistentes em novos investimentos considerarão, para cálculo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a taxa interna de retorno calculada na data da assinatura do respectivo termo aditivo, conforme metodologia disposto no item b acima.
- f) Todas as demais hipóteses de eventos de desequilíbrio considerarão, para cálculo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a taxa interna de retorno calculada na data da materialização do evento de desequilíbrio, também conforme metodologia disposto no item b acima.
- g) A cada recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será definida a taxa interna de retorno daquele cálculo, definitiva para todo o prazo do contrato, de acordo com as taxas vigentes para os eventos de desequilíbrio nela considerados.

- h) Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento de desequilíbrio.
- i) A Concessionária deverá apresentar estimativas relacionadas ao valor do desequilíbrio, mesmo nos casos em que o pleito seja de iniciativa do Poder Concedente.

7.1 Modalidades de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

Deverão ser modalidades de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão:

- a) Prorrogação ou redução do prazo da concessão;
- b) Ressarcimento ou Indenização;
- c) Revisão das Tarifas;
- d) Readequação dos índices que compõem o IQS;
- e) Revisão dos encargos e obrigações assumidos pela Concessionária, inclusive prazos vinculantes à Concessionária;
- f) Outra forma definida em comum acordo entre o Poder Concedente e a Concessionária; ou
- g) Combinação das modalidades anteriores.

7.2 Procedimento para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

O procedimento para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ser instaurado por qualquer uma das partes, após processo de revisão ordinária ou extraordinária, quando se verificar o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, mediante a apresentação de relatório técnico.

A análise da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pressupõe a verificação das condições econômicas globais do ajuste, tomando-se como base os efeitos dos eventos que lhe deram causa, descritos em um relatório técnico a ser apresentado pela parte interessada, que poderá vir acompanhado de laudo pericial, estudos independentes e/ou outros documentos considerados pertinentes.

O relatório técnico deverá demonstrar os efeitos dos eventos nele citados em um fluxo de caixa elaborado especificamente para a sua demonstração, considerando, dentre outros, a estimativa de variação de investimentos, a demonstração fundamentada dos custos ou despesas incorridos e a sugestão das medidas a serem adotadas para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Para a confirmação das situações apontadas como ensejadoras de desequilíbrio econômico-financeiro e para o dimensionamento dos efeitos e medidas delas resultantes, as partes poderão contar com a participação de entidade especializada especialmente contratada para essa finalidade.

No caso de pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro iniciado pela Concessionária, observar-se-ão as seguintes disposições:

- a) o pedido deverá ser acompanhado de relatório técnico, laudo pericial e/ou estudo independente que efetivamente demonstre o impacto da ocorrência, contemplando ainda dados como a data da ocorrência e a provável duração da hipótese ensejadora da recomposição;
- b) o pedido deverá ser acompanhado de todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, podendo o Poder Concedente solicitar laudos econômicos específicos da Concessionária ou estudos elaborados por órgãos ou entidades da Administração Pública ou, ainda, por entidades independentes; e
- c) o pedido, conforme o caso, deverá conter a indicação da pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro numa das formas indicadas no contrato de concessão, trazendo a demonstração circunstanciada dos pressupostos e parâmetros utilizados e informando os impactos e as eventuais alternativas de balanceamento das prestações entre as partes.

O Poder Concedente deverá ter livre acesso a informações, bens e instalações da Concessionária, ou de terceiros por ela contratados, para aferir o quanto alegado pela Concessionária no pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apresentado.

O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro iniciado por qualquer uma das partes deverá ser objeto de comunicação à outra parte, consignando-lhe prazo de 30 (trinta) dias corridos, prorrogável por igual período, para manifestação da outra Parte.

A comunicação encaminhada à parte deverá estar acompanhada de cópia dos laudos e/ou dos estudos realizados para a caracterização da situação que levaria à recomposição.

Encerrado o prazo e não havendo manifestação da Concessionária, no caso de processo ser instaurado pelo Poder Concedente, será considerada aceita, de imediato, a proposta do Poder Concedente.

Se respondida a proposta pela Concessionária, no caso de o processo ter sido instaurado pelo Poder Concedente, ele terá o prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período, para decidir sobre a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro.

O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá ser concluído em prazo não superior a 90 (noventa) dias, ressalvada a hipótese em que seja necessária a prorrogação, devidamente justificada, para a complementação da instrução do respectivo procedimento.

Decorridos 90 (noventa) dias após a apresentação do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro por requerimento da Concessionária e não sendo encontrada solução amigável, ou ainda, em caso de discordância quanto à necessidade de recomposição ou quanto aos valores e/ou demais dados indicados, as partes poderão recorrer a alguma forma de resolução de conflitos.

Caso se verifique a procedência, ao final, do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apresentado, os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do procedimento serão arcados exclusivamente pela parte que deu causa ao desequilíbrio, ou seja responsável por absorvê-lo nos termos do contrato.

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizada de forma a compensar os impactos econômico-financeiros positivos e negativos decorrentes dos eventos de desequilíbrio.

Sempre que venha a ocorrer a recomposição do equilíbrio econômico contrato, as funções representativas do respectivo fluxo de caixa marginal, envolvendo os desequilíbrios passados e futuros e os instrumentos de reequilíbrio, serão acrescidas à equação de equilíbrio econômico-financeiro para

refletir a situação após essa recomposição. Fluxo de Caixa Marginal é a projeção da variação no desempenho da conta caixa da Concessionária, medindo a influência de alterações das atividades de operações, investimentos e financiamentos decorrentes de um determinado evento sobre o comportamento do caixa da Concessionária, nas hipóteses expressamente estabelecidas no contrato de concessão.

A eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mesmo quando o pleito tiver sido formulado pela Concessionária, deverá necessariamente considerar eventuais impactos a favor do Poder Concedente.

Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pelo Poder Concedente e não previstos no contrato de concessão, o Poder Concedente poderá requerer à Concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração de novos projetos básico e executivo a serem submetidos à sua análise, contendo todos os elementos necessários à precificação do investimento e às estimativas do impacto da obra ou serviço sobre as receitas da Concessionária.

No caso de o equilíbrio econômico-financeiro do contrato ser recomposto por alteração do prazo da concessão, deverá ser incluído no cálculo, caso haja, os custos e despesas com os reinvestimentos em decorrência da depreciação dos bens reversíveis.

No caso de revisão ordinária do contrato de concessão, o procedimento deverá ser instaurado de ofício pelo Poder Concedente, ou a pedido da Concessionária, no prazo de 90 (noventa) dias, prorrogável por igual período, da conclusão dos 5 (cinco) primeiros anos de vigência do contrato de concessão, e assim sucessivamente, até o final do prazo de duração da concessão.

No caso de revisão ordinária do contrato de concessão e para fins da análise da necessidade, conveniência ou oportunidade de tal revisão, cada parte detalhará, no prazo de 30 (trinta) dias da instauração do processo, as eventuais alterações sugeridas, com as justificativas correspondentes, estudos e outros documentos que embasem a sua proposta.

7.3 Hipóteses de não Incidência do Reequilíbrio Econômico-Financeiro:

Caso Fortuito ou Força Maior

Na ocorrência de caso fortuito ou força maior, cujas consequências não sejam cobertas por seguro disponível no mercado securitário brasileiro e em condições comerciais viáveis, as partes optarão de comum acordo entre a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou a extinção da concessão, tendo-se por base as consequências dos eventos para a continuidade do objeto do contrato.

Verificando-se a extinção da concessão, aplicar-se-ão, no que couberem, as regras e os procedimentos válidos para a extinção da concessão por advento do termo contratual, conforme instrumento contratual, fazendo jus a Concessionária ao recebimento da indenização pela(s) parcela(s) dos investimentos relacionados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados e que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a viabilidade, continuidade e atualidade do serviço concedido.

7.4 Processos de revisão contratual previstos

Além das revisões previstas nas hipóteses acima elencadas acima, o contrato de concessão deverá prever as seguintes situações de revisão:

REVISÃO ORDINÁRIA (5 ANOS): Promover-se-á a revisão dos parâmetros, condições e resultados gerais da concessão a cada 5 (cinco) anos, contados da data de ordem de início, no objetivo de (i) analisar criticamente e eventualmente alterar os encargos, atividades, planos, serviços e especificações previstos no contrato (ii) rever as especificações do objeto do contrato, em especial para incorporar eventuais avanços tecnológicos, quando for o caso, e aprimorar os serviços e as atividades objeto da concessão, em atenção ao princípio da atualidade; e (iii) analisar criticamente e eventualmente alterar os encargos incidentes sobre a atividade.

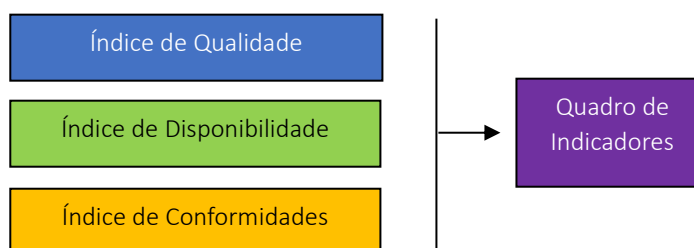
REVISÃO EXTRAORDINÁRIA: Poderá haver o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, por solicitação fundamentada da Concessionária, para preservar a regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade e generalidade dos serviços objeto da concessão, e desde que haja necessidade comprovada de inclusão e/ou exclusão de encargos, resultado de transformações tecnológicas supervenientes ou da necessidade de adequação dos sistemas de mensuração da qualidade dos serviços prestados no contrato a padrões técnicos reconhecidos nacional ou internacionalmente.

8 METODOLOGIA DE INDICADORES E MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO DA CONCESSIONÁRIA, COM A RESPECTIVA VINCULAÇÃO AO MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO, PREVENDO A REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA VARIÁVEL EM FUNÇÃO DO ATINGIMENTO DOS INDICADORES

A Lei Federal n.º 8.987/1995, em seu art. 23, dispõe sobre a obrigatoriedade da existência de indicadores de desempenho para avaliação e eventuais deduções na concessão comum. Trata-se de fator de avaliação dos parâmetros da concessão, como construção ou serviço. O indicador de desempenho pode vir a ser fator de extinção da concessão pelo Poder Concedente caso o indicador sinalize a baixa qualidade no serviço de acordo com os parâmetros estabelecidos, conforme o art. 35 do referido diploma legal.

Os indicadores de desempenho relacionados a seguir têm como objetivo avaliar a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária.

Na figura abaixo estão resumidos os grupos de indicadores sugeridos. O quadro de indicadores é formado por três grupos, sendo eles: qualidade, disponibilidade e conformidade.



Os indicadores de desempenho relacionados têm como objetivo avaliar a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária. A aferição e medição dos serviços prestados será feita através de 3 indicadores principais:

Índice de Qualidade (IQ): avalia a qualidade dos serviços prestados através de pesquisa de opinião realizada diretamente com os Usuários e os prestadores de serviços.

Índice de Disponibilidade (ID): avalia o nível de disponibilidade da infraestrutura e dos serviços prestados pela Concessionária.

Índice de Conformidade (IC): avalia a conformidade com as normas, certidões, licenças e relatórios exigidos.

A Nota de Desempenho (ND) será calculada pela fórmula:

$$ND = (0,4 \times IQ) + (0,30 \times ID) + (0,30 \times IC)$$

8.1 Índice de Qualidade (IQ)

O índice de qualidade IQ terá o peso de 40% na Nota de Desempenho e será composto pela nota de avaliação do Usuários (50%) mais a nota de avaliação dos Lojistas (25%) mais a nota de avaliação dos operadores (25%).

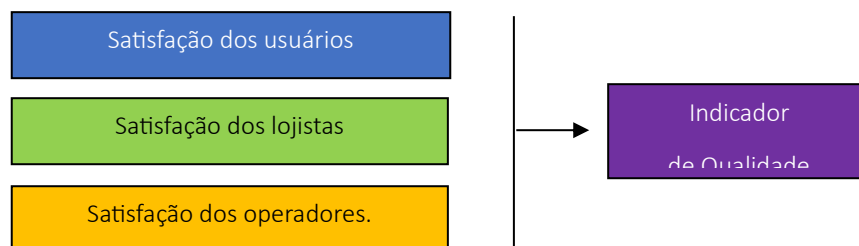
$$IQ = (0,50 \times SU) + (0,25 \times SL) + (0,25 \times SO)$$

Em que:

SU = Satisfação dos usuários;

SL = Satisfação dos lojistas;

SO = Satisfação dos operadores.



O Indicador de Qualidade (IQ) retratará o índice de satisfação das partes interessadas quanto aos serviços prestados no terminal, compreendendo uma Pesquisa de Satisfação realizada pela Concessionária, mediante aprovação do Poder Concedente.

O questionário, a ser desenvolvido pela Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e de Desenvolvimento do Município de Porto Velho – ARDPV, abordará todas as atividades listadas para a prestação do serviço e seus respectivos conceitos.

A pesquisa de satisfação deverá atender os Lojistas, as Operadoras e os Usuários, com amostras representativas de cada grupo. Os entrevistados classificarão o nível de qualidade dos serviços prestados conforme os “Conceitos de Aprovação” a seguir, que serão convertidos em Notas de 1 (um) a 5 (cinco), classificando-se a qualidade dos serviços conforme abaixo:

CONCEITO DE APROVAÇÃO	NOTA DE SATISFAÇÃO
Ótimo	5
Muito Bom	4

Bom	3
Regular	2
Ruim	1

O Poder Concedente, juntamente com a Concessionária, deverá estabelecer o período de 12 meses adotado para a aferição do índice de qualidade e, no final desse período, a média aritmética entre todas as notas aferidas será o índice de qualidade final do respectivo período. A seguir deverão ser apresentados os quesitos que serão avaliados nas pesquisas de satisfação, por subindicador.

O primeiro apresentado é o Satisfação dos Usuários (SU):

Grupo	Item
Terminal (Geral)	• Satisfação geral • Segurança • Limpeza • Conforto • Estrutura predial civil • Comunicação visual • Portfólio de produtos e serviços (variedade)
Sanitário	• Limpeza • Disponibilidade de material utilizado • Presença de odores desagradáveis • Atendimento
Central de Informações (presencial)	• Atendimento
Acessibilidade	• Acesso às plataformas • Circulação interna • Mobilidade reduzida
Área Externa	• Segurança • Iluminação • Acesso • Paisagismo/jardinagem • Limpeza

Em seguida, conforme demonstrado abaixo, são apresentados os quesitos para o subindicador de Satisfação de Lojistas (SL):

Grupo	Item
Terminal (Geral)	• Segurança • Limpeza • Estrutura predial civil • Disponibilidade de infraestrutura
Relacionamento com a Concessionária	• Acessibilidade via internet, telefone ou presencial • Facilidade na obtenção de informações • Cumprimento das obrigações acordadas
Sanitário	• Limpeza • Disponibilidade de material utilizado • Presença de odores desagradáveis
Manutenção	• Manutenção da infraestrutura predial

	• Agilidade na resolução de falhas
Utilidades	• Disponibilidade de água • Disponibilidade de energia

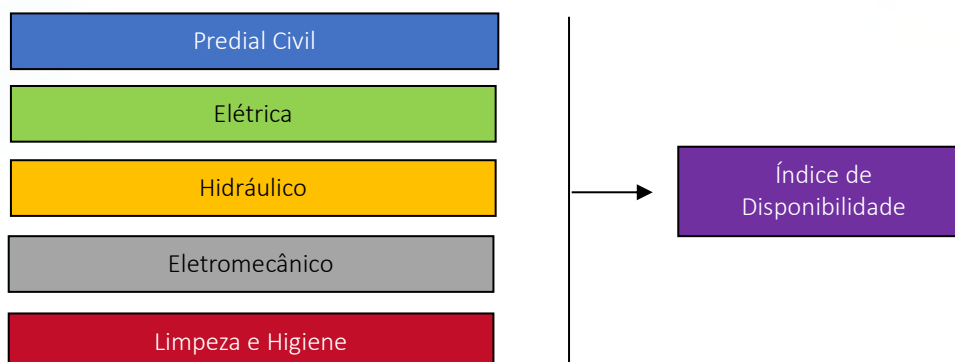
O último subindicador a ser demonstrado é de Satisfação das Operadoras:

Grupo	Item
Terminal (Geral)	• Segurança • Limpeza • Estrutura predial civil • Disponibilidade de infraestrutura
Relacionamento com a Concessionária	• Acessibilidade via internet, telefone ou presencial • Facilidade na obtenção de informações • Cumprimento das obrigações acordadas
Sanitário	• Limpeza • Disponibilidade de material utilizado • Presença de odores desagradáveis
Manutenção	• Manutenção da infraestrutura predial • Agilidade na resolução de falhas
Utilidades	• Disponibilidade de água • Disponibilidade de energia
Operações	• Organização e cumprimento da programação dos embarques e desembarques • Controle e acessibilidade dos ônibus • Gerenciamento e agilidade na resolução de problemas
Comercialização de Passagens	• Disponibilização de informações em tempo real • Gerenciamento e agilidade na resolução de problemas • Operacionalidade do sistema

8.2 índice de Disponibilidade (ID)

O Índice de Disponibilidade (ID) pretende retratar a disponibilidade da infraestrutura para o adequado atendimento dos Usuários e das empresas instaladas no Terminal, constituindo 30% da Nota de Desempenho. Os itens avaliados serão divididos em cinco grupos, para fins de definição da frequência e critérios de avaliação. A vistoria independente será a seguinte para cada grupo:

- Predial Civil: periodicidade trimestral;
- Elétrico: periodicidade trimestral, sendo que pelo menos 30% dessas vistorias devem ocorrer em dias/horários de pico;
- Hidráulico: periodicidade trimestral, sendo pelo menos 30% dessas vistorias devem ocorrer em dias/horários de pico;
- Eletromecânico: periodicidade trimestral;
- Limpeza e Higiene: as vistorias acontecerão 6 (seis vezes a cada trimestre, sendo que pelo menos 70% deverão ocorrer em dias/horários de pico;



Para cada setor foram definidos os itens específicos, que devem ter a sua disponibilidade avaliada, conforme tabela a seguir:

N	GRUPOS	QUANTIDADE DE ITENS	ITENS
1	PREDIAL	9	Pisos, Revestimentos de paredes, Cobertura, Portas, Vidros, Bebedouros, Lixeiras, Paisagismo, Mobiliário.
2	ELÉTRICO	5	Iluminação, Sistema de som, Sistema eletrônico de informação aos Usuários, CFTV, Câmeras de segurança e Rede de Telecomunicação.
3	HIDRÁULICO	5	Disponibilidade de água, Instalações Hidráulicas em geral, Instalações Hidrossanitários, Elementos de Controle, Combate a Incêndio.
4	ELETRO-MECANICO	4	Bombas Hidráulicas, Elevador, Catracas, Ar-Condicionado.
5	LIMPEZA-HIGIENE	5	Limpeza dos Sanitários, Limpeza das áreas de alimentação, Limpeza dos acessos, Limpeza das áreas comuns, Limpeza dos jardins.

Os itens descritos serão medidos através de verificações in loco. Cada um dos indicadores receberá uma nota, na escala de 1 (um) a 5 (cinco), sendo 1 a pior avaliação e 5 a melhor avaliação.

A média aritmética de todos os indicadores gerará uma Nota de Adequação, sendo que, para os grupos que são avaliados mais de uma vez durante um mesmo trimestre, a Nota de Adequação consistirá na média aritmética das notas previamente obtidas naquele mesmo trimestre.

A partir da Nota de Adequação será obtido o Índice de Disponibilidade de acordo com os seguintes parâmetros:

NOTA DE ADEQUAÇÃO	NOTA DE DISPONIBILIDADE (ID)
Nota $\leq 1,0$	0
$1,1 \leq \text{nota} \leq 2,0$	0,25
$2,1 \leq \text{nota} \leq 3,0$	0,50
$3,1 \leq \text{nota} \leq 4,0$	0,75

4,1 ≤ Nota ≤ 5,0

1,0

As notas apuradas, para fins de apuração do Índice de Disponibilidade, serão consideradas em periodicidade anual, de modo que a Nota de Adequação será a resultante do somatório das notas trimestralmente apuradas para cada grupo, divididas por quatro.

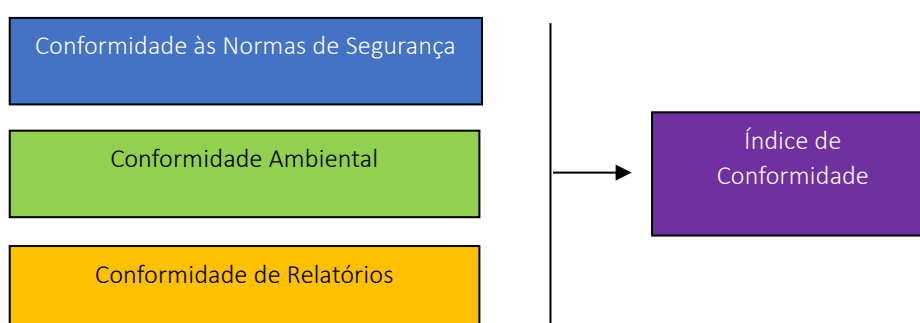
8.3 Índice de Conformidade (IC)

O Índice de Conformidade (IC) pretende retratar a conformidade do Terminal em relação a aspectos relevantes para sua operação segura e eficiente, cujo peso na Nota de Desempenho é de 30%, composto por meio de três indicadores:

Conformidade às Normas de Segurança (CN): avalia a conformidade do Terminal às exigências de alvarás de funcionamento dos equipamentos, cuja observância é determinada pela Polícia Militar e pelo Corpo de Bombeiros;

Conformidade Ambiental (CA): avalia o cumprimento do item de “Licença Ambiental”;

Conformidade de Relatórios (CR): avalia os itens “Relatório Operacional” e “Relatório Financeiro”.



As notas de cada um dos três Indicadores serão determinadas pela avaliação: Atende ou Não Atende, sendo que atende = 1,0 e Não Atende = 0,0. A mensuração do Índice de Conformidade será feita como média ponderada dos três Indicadores avaliados, obedecendo aos seguintes Pesos:

INDICADOR	PESO (%)
Conformidade às Normas de Segurança (CN)	40
Conformidade Ambiental (CA)	30
Conformidade dos Relatórios (CR)	30

8.4 Conformidade às Normas de Segurança

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Cumprimento das normas de Segurança	A apresentar todos os alvarás de funcionamento dentro do prazo de validade.	De acordo com a validade	Aprovado nas inspeções e no relatório de conformidade e laudos entregues no prazo com informações acuradas = 1 Não aprovado nas inspeções ou relatório, ou laudo não entregue = 0

8.5 Conformidade Ambiental

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Licenças Ambientais	A apresentar todos os alvarás de funcionamento dentro do prazo de validade.	De acordo com a validade das licenças	Entrega no prazo com informações acuradas = 1 Não entregue = 0

8.6 Conformidade de Relatórios

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Relatório Operacional	A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o Relatório dentro dos parâmetros requisitados. Os Relatórios Operacionais deverão ser entregues com as informações de movimentação de ônibus, passageiros e cargas	Trimestral	Entrega no prazo com informações acuradas = 1 Não entregue = 0
Relatório Financeiro	A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o Relatório contendo, no mínimo: resultados financeiros, Balanço Patrimonial/balancete.	Anual	Entrega dos Relatórios em até 150 dias do encerramento do ano civil informações acuradas = 1 Não entregue = 0

8.7 Metodologia de Avaliação

A Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e de Desenvolvimento do Município de Porto Velho – ARDPV irá calcular os Índices de Qualidade (IQ), de Disponibilidade (IDI) e de Conformidade (IC), conforme explicitados neste Item. Será elaborado, anualmente, o Relatório de Desempenho, contendo os dados relativos a todos os indicadores explicitados neste Item. O Relatório deverá conter a apuração periódica prevista para cada Indicador de Desempenho.

O Relatório de Desempenho, bem como todas as informações nele contidas, serão remetidos ao Poder Concedente, passando por um processo de verificação. Este verificará a acuidade do Relatório de Desempenho, por meio de análise da documentação e de dados disponibilizados pela Concessionária e pela entidade especializada, bem como por meio de visitas para a checagem in loco dos indicadores de disponibilidade.

Uma vez aprovado pelo Poder Concedente, será calculado, a partir dos resultados de cada um dos índices, o Índice de Desempenho (ID), conforme a fórmula a seguir:

$$ID = (0,4 \times IQ) + (0,30 \times IDI) + (0,30 \times IC)$$

A Nota de Desempenho também será um número entre 0 e 1,0.

8.8 Incidência do ID sobre o Reajuste Tarifário

A partir do resultado do Índice de Desempenho, a Concessionária estará sujeita à aplicação do fator correspondente ao ID sobre a fórmula de reajuste tarifário, prevista no contrato de concessão, nos seguintes termos:

$$\text{Tarifa (t)} = \text{Tarifa (t-1)} \times \text{IRT} \times (0,50 + 0,50 \times \text{ID})$$

Onde:

Tarifa (t): tarifa a ser efetivamente cobrada no ano t

Tarifa (t-1): tarifa cobrada no ano t-1

IRT: Índice de reajustamento = $(\text{IPCA } t-1 / \text{IPCA } t-1)$

IPCA_{t-1} = é o número índice acumulado do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao mês anterior à vigência da TARIFA reajustada t;

IPCA_{t-1} = é o número índice acumulado do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao mês anterior a data-base da elaboração dos estudos da concessão, ou seja, **maio/2025**, para a TARIFA básica (t-1).

ID: Índice de Desempenho

O reajuste das TARIFAS considerará, como data base, a data base dos estudos de viabilidade econômica (**junho/2025**).

O primeiro reajuste das tarifas irá considerar o período transcorrido desde a elaboração dos estudos da Concessão (**junho/2025**) até a assinatura do contrato.

8.9 Penalidades

O valor da penalidade será calculado conforme a tabela a seguir:

NOTA DE DESEMPENHO	PENALIDADE
$0,70 < ID \leq 0,80$	ID - Índice de Desempenho igual 0,90
$0,60 < ID \leq 0,70$	ID - Índice de Desempenho igual 0,70
$0,30 < ID \leq 0,60$	ID - Índice de Desempenho igual 0,50
$\leq 0,30$	ID - Índice de Desempenho igual 0

No período em que o Terminal se encontrar em obras de reforma/melhoria não haverá a aferição da Nota de Desempenho.

Após 6 meses da conclusão das obras, o Poder Concedente deverá dar início às avaliações de desempenho total da Concessionária.

Se no período de um ano a Concessionária obtiver 3 notas de desempenho menor que 0,30 (zero vírgula trinta) o Poder Concedente poderá declarar a caducidade do contrato, devendo para isso seguir o que define o contrato de concessão.

8.10 Bonificações

Caso a CONCESSIONÁRIA demonstre um desempenho excepcional e suas notas de desempenho sejam acima de 0,90, a partir do resultado Nota de Desempenho, a Concessionária estará sujeita a aplicação de uma bonificação, limitada a tabela abaixo.

NOTA DE DESEMPENHO	BONIFICAÇÃO
$0,95 < ID < 1,0$	ID - Índice de Desempenho igual 1,1
$0,90 < ID \leq 0,95$	ID - Índice de Desempenho igual 1,05

8.11 Sem bonificações e penalidades

NOTA DE DESEMPENHO	SEM PENALIDADE E SEM BONIFICAÇÃO
$0,80 < ID \leq 0,90$	ID - Índice de Desempenho igual 1

APÊNDICE- MINUTA DE EDITAL, CONTRATO E ANEXOS



ANEXO II

PLANO DE EXPLORAÇÃO DO TERMINAL

1. ADMINISTRAÇÃO GERAL DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO

Para a execução das atividades da CONCESSIONÁRIA, a gestão será baseada nos conceitos pertinentes de estrutura organizacional de empreendimento desse gênero, nas características específicas do empreendimento e no benchmarking levado a efeito em empresas similares.

As atribuições e a composição de cada área da estrutura organizacional foram definidas de modo a assegurar a adequada supervisão e o controle geral da CONCESSIONÁRIA em todos os níveis, deixando claras as atribuições de cada uma e evitando sobreposições.

A estrutura de gestão e administração, detalhada a seguir, foi projetada com base nos conceitos pertinentes e no benchmarking desenvolvido junto a empresas similares. A composição de cada gerência e as atribuições dos respectivos setores foram definidos de modo a garantir condições adequadas de supervisão e controle, qualidade dos serviços, segurança e preservação ambiental.

Essa estrutura será essencialmente dinâmica, podendo passar por alterações para atender às prioridades e necessidades de cada fase, sem perder a essência conceitual.

2. OPERAÇÃO DO TERMINAL

2.1. Horário de funcionamento

O Terminal Rodoviário ficará aberto durante 24 horas, todos os dias do ano, podendo ter seu horário de funcionamento alterado desde que acordado com o PODER CONCEDENTE.

Os serviços essenciais aos usuários, como alimentação, sanitários terão seu horário de atendimento igual ao do Terminal. É obrigatório que pelo menos um estabelecimento de alimentação permaneça aberto durante todo o período de operação do terminal.

O comércio em geral deverá funcionar, no mínimo, das 7h00 às 22h00, podendo acompanhar o horário de funcionamento do Terminal.

A CONCESSIONÁRIA deverá afixar em locais visíveis ao público, os horários de funcionamento de todas as unidades estabelecidas no Terminal.

A implantação ou reforma das instalações, a recepção de mercadorias, assim como a limpeza, manutenção e conservação das áreas e espaços ocupados obedecerão às tabelas de horários fixados pela CONCESSIONÁRIA e previamente acordadas com o PODER CONCEDENTE.

Os serviços essenciais aos usuários, como alimentação, sanitários terão seu horário de atendimento igual ao do Terminal. É obrigatório que pelo menos um estabelecimento de alimentação permaneça aberto durante todo o período de operação do terminal.

O comércio em geral deverá funcionar, no mínimo, das 7h00 às 22h00, podendo acompanhar o horário de funcionamento do Terminal.

A CONCESSIONÁRIA deverá afixar em locais visíveis ao público, os horários de funcionamento de todas as unidades estabelecidas no Terminal.

A implantação ou reforma das instalações, a recepção de mercadorias, assim como a limpeza, manutenção e conservação das áreas e espaços ocupados obedecerão às tabelas de horários fixados pela CONCESSIONÁRIA e previamente acordadas com o PODER CONCEDENTE.

2.2. Central de informações

A CONCESSIONÁRIA deverá manter central telefônica de informações disponível durante todo o período de operação do Terminal. As ligações com dúvidas referentes aos Operadores dos Ônibus, serão transferidas aos respectivos Operadores.

A CONCESSIONÁRIA deverá, ainda, manter uma central de informações presencial que funcionará ininterruptamente durante todo o período de operação, em local determinado na Proposta Arquitetônica. O PODER CONCEDENTE poderá a seu critério, alocar nessa central de informações um funcionário para atendimento dos usuários.

Além de informações relativas à operação do Terminal, a central deverá fornecer, dentre outras, informações sobre as linhas de transporte coletivo urbano por ônibus que atendam a região do Terminal.

Os funcionários deverão estar aptos a prestar informações sobre a cidade, seus principais pontos de atração turística, cultural, e lazer e os meios para seu acesso.

Um painel (monitor de tv) apresentará mapas da Região Metropolitana, do Município e dos arredores do Terminal.

A CONCESSIONÁRIA manterá ainda sítio eletrônico na rede de computadores, contendo informações relevantes sobre o Terminal e seu funcionamento.

A CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar espaço destinado a informativos PODER CONCEDENTE no portal de informações virtual, nos canais de comunicação tipo televisivos internos (especificados os pontos no projeto executivo de comunicação visual) ao Terminal, em murais localizados nas estações de embarque, nos guichês de compras de passagens e em áreas de grande circulação de passageiros.

2.3. Sistema de Informação e Gerenciamento do Terminal

A CONCESSIONÁRIA deverá dispor de um sistema de controle de entrada e saída de ônibus, que automaticamente fornecerá para o Sistema de programação de partidas e chegadas, incluindo as telas de cadastramento, de programação e de emissão de relatórios, com informações sobre os horários de partidas e chegadas de ônibus, por empresa e destino.

O Terminal terá uma rede de monitores ou TVs, alimentada pelo Sistema de programação de partidas e chegadas, onde serão informadas as partidas e chegadas de ônibus. Estes equipamentos deverão ser visíveis de todas as áreas de espera do Terminal e serão instalados, obrigatoriamente, nos seguintes locais, em quantidade compatível com o conforto dos usuários: saguão de espera; portão de embarque; portão de desembarque e central de informações.

Os equipamentos deverão apresentar: identificação da Plataforma; nome da empresa operadora; local de destino ou origem; horário programado e real de partida e chegada; e status da operação: embarque imediato, atrasado etc.

2.4. Sistema de Câmeras

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar ao PODER CONCEDENTE um Plano de Segurança e Monitoramento das Plataformas de Embarque e Desembarque, incluindo um sistema de monitoramento por câmeras (CFTV), ou seja, um sistema de segurança digital com equipamentos destinados a monitorar e gravar acontecimentos sob observação.

As imagens captadas pelas câmeras devem ser gravadas por pelo menos 24 horas por dia, 7 dias na semana, continuamente, devendo ser arquivadas por no mínimo 1 (um) ano e devendo ter todas as suas funções e especificações descritas no projeto executivo. A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o projeto executivo indicando o local de cada câmera e a área de abrangência de cada foco na planta do Terminal, de maneira que toda a área de Plataforma seja continuamente monitorada.

2.5. Sistema de Som

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar um sistema de som destinado a veicular informações relevantes aos passageiros, permanentemente e na ocorrência de anormalidades. Esse sistema deverá ser capaz de segregar avisos direcionados ao saguão e às plataformas.

O sistema de sonorização deverá funcionar durante todo o período em que houver operação do Terminal, divulgando os avisos de utilidade pública de forma clara e concisa.

O sistema de som deverá ser audível para todo o usuário que se encontre nas dependências internas do Terminal com exceção da praça, jardins e estacionamento descoberto.

2.6. Rede de Relógios

O Terminal Rodoviário será provido de relógios, distribuídos de modo que de qualquer ponto do saguão ou das plataformas será possível ver o relógio. Os relógios serão servidos por uma central e não deverão mostrar diferenças de tempo maior que um minuto do relógio mestre da CONCESSIONÁRIA.

2.7. Programação Visual e Sinalização

Todo o sistema de Sinalização Vertical e Horizontal do Terminal Rodoviário será requalificado e modernizado, facilitando o acesso às áreas comuns e dos serviços oferecidos no Terminal, orientando de maneira autônoma o fluxo dos passageiros e usuários através da estrutura da edificação.

A sinalização vertical compreenderá placas de identificação, orientação, quadros de aviso, dentre outros, em áreas internas e externas, fixadas em paredes, portas, postes e/ou fixadas no teto. Irá indicar as saídas, acessos, sanitários, guichês, praça de alimentação, farmácia, locais de espera, plataformas e outros.

As placas serão produzidas de materiais como chapas de aço, alumínio, acrílico, plástico, vidro, MDF, ACM e Metalon. O texto impresso na sinalização será feito em vinil adesivo e/ou em pintura automotiva, ou similar.

A sinalização interna será totalmente requalificada e modernizada, além das placas, serão implantados painéis eletrônicos, distribuídos no terminal, com indicação de Embarque/Desembarque, quadro de horários e identificação da Administração.

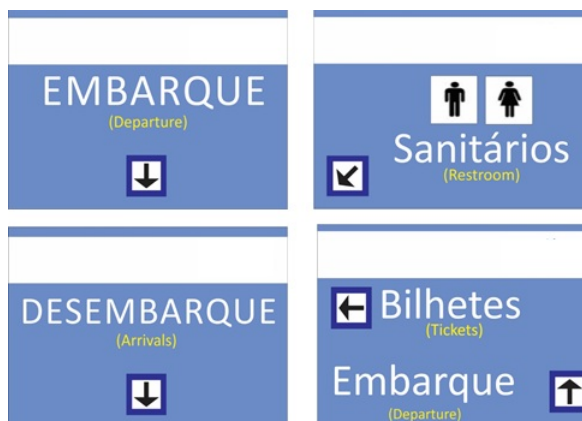
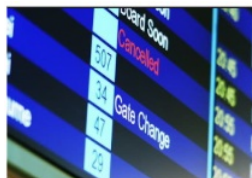
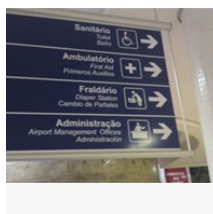
A sinalização horizontal complementar a sinalização vertical e orientará a formação de filas e os locais preferenciais para trânsito, permanência e onde deve ficar desimpedido pelos usuários por motivo de segurança.

A metodologia do plano de ação para a promoção da requalificação e modernização da programação visual e de sinalização do terminal, consiste em identificarmos as necessidades e carências existentes na edificação, tais como: adaptações aos novos projetos, elaboração do projeto executivo da programação visual e sinalização, e confecção e instalação das placas e televisores.

O projeto executivo da Programação Visual do Terminal Rodoviário será elaborado objetivando organizar e disciplinar a execução do sistema, com signos direcionais regulamentadores, inscrições e pictogramas.

A sinalização do terminal encontra-se inadequada, degradada e insuficiente, necessitando de revisão. A implantação da nova sinalização vertical e horizontal, deverá dar mais dinâmica e fluidez ao terminal, sendo sempre voltada para a acessibilidade com o uso de pista tátil e totens informativos em português, inglês e braile, mapa da região metropolitana, colocação de relógios no saguão e plataformas, assim como a padronização dos letreiros nos guichês.

A CONCESSIONÁRIA implementará um projeto de programação visual e de sinalização moderna e adequada ao Terminal, conforme placas de sinalização abaixo.



Haverá sinalização adequada, por meio de placas, para o limite de velocidade estipulada, bem como identificação das plataformas e faixas de circulação demarcadas no solo. A sinalização básica disposta para orientação de passageiros ao longo dos percursos será melhorada, observando-se suas dimensões, disposições, quantidades e clarezas de informação. Informações adicionais poderão ser obtidas com os fiscais e auxiliares que estarão no saguão de embarque do Terminal.

A CONCESSIONÁRIA, após assinatura do contrato de concessão, irá entregar o projeto executivo da sinalização vertical nos padrões acima exposto, para análise e aprovação do PODER CONCEDENTE, dentro do prazo estabelecido.

2.8. Publicidade

A exploração de propaganda comercial no recinto do Terminal Rodoviário é de exclusividade da CONCESSIONÁRIA, que poderá outorgar sua execução a terceiros, obedecidas as formalidades e disposições legais.

Fica assegurado ao MUNICÍPIO o direito de realizar, por iniciativa própria, publicidade de caráter exclusivamente institucional nas ambiências do Terminal Rodoviário, desde que previamente comunicada à CONCESSIONÁRIA e respeitadas as normas técnicas e de segurança aplicáveis ao local.

Nenhuma placa, cartaz ou dispositivo de propaganda visual poderá ser instalado no Terminal sem a aprovação prévia da CONCESSIONÁRIA, que observará as diretrizes do respectivo Plano de Programação Visual e legislação vigente.

Será expressamente proibido a colocação de cartazes, impressos, mercadorias ou quaisquer objetos, nas paredes externas das lojas, balcões, vitrinas, levando-se em conta a boa apresentação, uniformidade e estética de todo o conjunto.

2.9. Operação das Plataformas

A CONCESSIONÁRIA deverá organizar e fazer cumprir o Plano de Operação das Plataformas, sendo que o Plano de Programação das plataformas inicial deverá obter aprovação e regulação pelo PODER CONCEDENTE.

Para isso, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentá-lo no prazo de até 30 dias antes da entrada em operação do Terminal.

A programação deverá levar em conta o tempo de embarque ou desembarque característico de cada linha e horário, de forma a aumentar a eficiência do Terminal.

A programação do mês subsequente será enviada aos Operadores, com uma antecedência mínima de

15 dias. No caso da necessidade de incluir linhas extras ou alterar os horários estabelecidos, os Operadores deverão solicitar autorização à CONCESSIONÁRIA com antecedência mínima de 30 dias de sua entrada em vigor.

Os ônibus que se apresentarão para embarque devem chegar à mangueira com antecedência adequada e não superior ao tempo estabelecido no Plano de Operação das Plataformas, em relação ao horário marcado para ocupação da plataforma.

Os veículos não poderão efetuar embarque ou desembarque de passageiros em locais diferentes dos estabelecidos no Plano de Operações das Plataformas.

2.9.1 Sistema de Programação de Partidas e Chegadas

É recomendado a CONCESSIONÁRIA que possua um sistema automatizado que permita a reprodução gráfica do Plano de Programação das Plataformas, ou seja, da disponibilidade espacial e quantitativa de plataformas a serem alocadas para partidas e chegadas dos Operadores, permitindo que a estrutura do Terminal possa ser dividida e representada graficamente em setores e plataformas.

Esta subdivisão deverá ser totalmente flexível no software, adequando-o a qualquer possível atualização, mudança ou remanejamento operacional destas informações, quando necessário.

Este sistema deverá ainda permitir a programação das partidas com uma antecedência mínima de 90 dias, alocando os Operadores e seus destinos às respectivas plataformas, distribuídas em faixas horárias em intervalos parametrizáveis de acordo com a característica do percurso a ser cumprido.

Esta funcionalidade de alocação de plataformas versus horários versus Operadores deverá contar com o recurso de "inteligência artificial", ou seja, um recurso de otimização da programação e da alocação das linhas, que indique a ocorrência de conflitos de horários, sugerindo através de regras pré inseridas, soluções para eles.

Ficará a critério da CONCESSIONÁRIA a obtenção ou desenvolvimento do sistema, NÃO podendo ela optar pela substituição do sistema por um controle manual.

Toda a programação de partidas do Terminal deverá ser visualizada graficamente, permitindo a rápida identificação da ocupação de cada setor e suas plataformas em períodos escolhidos.

Esta "tela" deverá permitir "zoom-in" e "zoom-out" de forma a poder-se detalhar um determinado horário programado em uma plataforma com informações do Operador Alocado, Destino, e Tipo de Linha.

A entrada dos ônibus no Terminal para a efetivação das partidas somente se dará com a identificação destes nos acessos à área de Mangueira e liberação através da conferência com a programação previamente estabelecida neste sistema.

Da mesma forma, a entrada dos ônibus para os desembarques será autorizada nos acessos com a identificação destes e com a coleta de informações de origem, data de partida da origem e quantidade de passageiros a desembarcar, através de formulário específico preenchido. Após a liberação, será indicada a plataforma destinada ao desembarque.

A saída dos ônibus do Terminal será igualmente controlada, sendo coletadas informações complementares de sua permanência no Terminal, além do registro das quantidades de passageiros embarcados, nos casos das partidas.

Todas as informações pertinentes ao fluxo de partidas e chegadas dos ônibus, deverão ficar registradas no sistema de forma a possibilitar a geração de relatórios informativos, operacionais, financeiros e estatísticos.

Estes relatórios devem ser encaminhados para o PODER CONCEDENTE sistematicamente pelo menos uma vez ao mês e sempre que forem solicitados.

2.9.2. Característica do Sistema

A CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar acesso ao sistema de monitoramento dos embarques e desembarques em tempo real para o PODER CONCEDENTE.

O sistema deverá permitir:

- Gerenciar a alocação de horário versus plataforma sobre a programação básica;
- Gerenciar a programação/permanência dos ônibus no Terminal;
- Controlar a arrecadação da receita de tarifa de embarque dos usuários do Terminal;
- Monitorar os tempos para embarques e desembarques;
- Controlar as receitas de tarifa de utilização das plataformas pelas Operadoras de Transporte;
- Controlar a programação das partidas;
- Gerar relatórios sobre atrasos de ônibus;
- Gerar relatórios sobre partidas realizadas, não realizadas e canceladas;
- Gerar gráficos demonstrativos da operação;
- Gerar relatórios auxiliares de programação;
- Gerar relatórios de movimento diário consolidado;
- Gerar relatórios de volumes diários de ônibus e de passageiros classificados por Operador e tipo da linha;
- Gerar histograma de distribuição de partidas e passageiros versus horários; partidas e passageiros versus Operadores; partidas e passageiros versus plataformas;
- Gerar e compilar números de cancelamentos, inclusões, atrasos etc.;
- Gerar e compilar índices que retratem o nível de aproveitamento das plataformas, bem como indicadores relacionando as partidas programadas versus partidas realizadas.

O Sistema fornecerá informações automaticamente ao Sistema Integrado de Gerenciamento do

Terminal e estará disponível para acesso ao PODER CONCEDENTE.

2.9.3. Embarques

Somente poderão ter acesso às plataformas os portadores de bilhete de passagem. O acesso será realizado através de catraca eletrônica, de forma a manter um controle automatizado dos embarques, não dispensando o acompanhamento por 01 (um) funcionário do concessionário, para fins de controle.

A movimentação dessa catraca eletrônica deverá ter interface direta com o PODER CONCEDENTE.

Poderá ser recusado o embarque de passageiros nas condições seguintes:

- Não apresentar o bilhete de passagem;
- Estiver sob efeito de qualquer substância química ou outra de qualquer natureza, que altere o comportamento, de forma a comprometer a segurança do serviço ou o bem-estar dos demais passageiros;
- Portar arma de qualquer tipo e natureza sem autorização prevista na legislação vigente;
- Portar produtos ou substâncias de natureza perigosa, proibidos pela legislação vigente;
- Pretender embarcar com animais;
- Pretender embarcar com objetos de dimensões e acondicionamento incompatíveis com os compartimentos de carga do veículo;
- Comprometer a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros, ou atentar contra a moralidade pública.

2.9.4. Desembarques

O desembarque será feito em plataformas específicas e não deverá demorar mais que 15 minutos.

Se houver pico de demanda de chegada, mais plataformas deverão ser destinadas ao desembarque.

O sistema automatizado deverá possibilitar informações para que haja bloqueio ou liberação da entrada de ônibus em caso de ocupação de todos os berços.

2.9.5. Bilheterias

As bilheterias ou guichês existentes no Terminal Rodoviário de Porto Velho são suficientes e atendem à demanda. Portanto as bilheterias são adequadas para o porte do Terminal Rodoviário. As bilheterias existentes estão localizadas no extremo direito do salão do terminal, com acesso prático pela via frontal da rodoviária. A área dos guichês será bem-sinalizada para orientar de forma direta os passageiros que irão comprar seus bilhetes e terá também padronização dos letreiros com o nome da empresa e seus destinos e os painéis com as informações adicionais e avisos.

As bilheterias de cada empresa transportadora deverão abrir para atendimento ao usuário pelo menos 30 minutos antes do primeiro horário e permanecerão abertas até o último horário de partida ou trânsito das linhas da empresa. Deverá manter durante a operação de suas bilheterias, pessoal de contato permanente com o público devidamente uniformizado e com crachá de identificação, com indicação de sua função. Prestará informações aos usuários sobre itinerários, horários, preços de passagens, tempos de percurso, distâncias e outros dados sobre a operação do serviço:

O acesso ao interior das cabines é restrito aos funcionários das respectivas empresas. Cada empresa é responsável pelo procedimento da venda de passagens. A disciplina das filas, quando necessário, é feito através da formação de corredores com piquetes removíveis.

As empresas transportadoras deverão apresentar ao fiscal da CONCESSIONÁRIA, ao final de cada embarque, o mapa viagem informando a quantidade de passagens emitidas, assim bem como identificação dos passageiros e seus respectivos destinos.

2.9.6 Venda de Passagens

A operação das bilheterias na venda de passagens será realizada diretamente pela empresa transportadora através de seus representantes ou prepostos. As tarifas de utilização do terminal de passageiros, denominadas TUTE, serão cobradas por força da legislação vigente por intermédio das empresas transportadoras.

Os bilhetes de passagens serão adquiridos pelo usuário diretamente nos guichês das empresas transportadoras localizados no Terminal Rodoviário. A validade dos bilhetes de passagens seguirá a legislação vigente.

Os bilhetes de passagem serão emitidos pelas empresas transportadoras por qualquer processo admitido pelas autoridades fazendárias em, pelo menos, duas vias, uma das quais se destinará ao passageiro e não poderá ser recolhida pelo transportador, salvo em caso de substituição.

Os transportadores deverão dispor de arquivo próprio de registro das aquisições de bilhetes de passagens para, no caso de danos ou extravios por perda, roubo ou furto, possibilitar a obtenção de segunda via do bilhete original ou equivalente por parte do passageiro que o houver sofrido, mediante identificação pessoal.

As empresas transportadoras, através de seus guichês, serão responsáveis diretos pela venda das passagens e pela venda das tarifas de embarque.

O local será monitorado por câmeras de segurança, que estarão ligadas diretamente ao CFTV do Terminal Rodoviário. Além do monitoramento eletrônico, a segurança é garantida pela ação de agentes do corpo de fiscais do Terminal Rodoviário.

2.9.7. Atraso de ônibus

Na ocorrência de atraso de um ônibus, o veículo atrasado, se possível, será posicionado na programação da própria plataforma. Caso não seja possível, o veículo será encaminhado à plataforma mais próxima disponível.

No caso de atraso na operação de embarque dos ônibus, a alteração de plataforma deverá ser comunicada via sistema de som e sistema eletrônico de informações aos Usuários, sendo que os funcionários da CONCESSIONÁRIA deverão certificar-se de que todos os passageiros foram encaminhados à plataforma correta.

Feita a conferência de todos os passageiros, o veículo terá autorização de partida.

2.9.8. Planejamento para Picos de Demanda

A CONCESSIONÁRIA deverá escalar um contingente adequado de agentes para atender ao excedente de demanda em períodos de pico.

O acesso às plataformas poderá ser agilizado e a programação de ônibus otimizada de forma a minimizar as folgas entre os embarques e entre os desembarques.

As plataformas deverão ser reversíveis, podendo ser utilizadas para embarque ou para desembarque, de modo a priorizar o fluxo de passageiros, seja de chegada ou saída do Terminal.

Também deverá ser reforçada a organização dos embarques em táxis, buscando realizar mais de um embarque ao mesmo tempo, de modo enfileirado.

2.10. Circulação e Operação dos Ônibus no Terminal

Após o carregamento do compartimento de bagagens e o embarque de passageiros, o ônibus deverá ser conduzido até a cabine de controle de saída para os devidos registros e prosseguimento da viagem.

A circulação de veículos no recinto do Terminal será rigorosamente disciplinada, dentro dos limites de segurança estabelecidos pela CONCESSIONÁRIA sendo proibido:

- Ultrapassar o limite de velocidade determinado;
- Circular fora das faixas demarcadas;
- Efetuar ultrapassagem;
- Usar buzina;
- Fazer teste de motor;
- Impedir a circulação, permanecendo parado por tempo superior ao determinado para embarque e desembarque;
- O embarque ou desembarque de passageiros fora de plataforma;
- Manter o motor em funcionamento, quando o ônibus estiver parado nas plataformas, mesmo com o motorista na direção do veículo;
- Estacionar sem aplicação de freio auxiliar;
- O uso dos banheiros, nos coletivos que possuam este equipamento, enquanto ele estiver estacionado no Terminal;
- Efetuar limpeza interna ou externa, inclusive de vidro para-brisa.

A CONCESSIONÁRIA poderá estipular outras restrições que julgar convenientes ao trânsito de veículos.

Haverá sinalização adequada, por meio de placas, para o limite de velocidade estipulada, bem como identificação das plataformas e faixas de circulação demarcadas no solo, conforme especificado no Plano de Programação Visual do Terminal.

2.11. Centro de Operações

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar e manter um Centro de Controle de Operações, localizado conforme definido na Proposta Arquitetônica.

No Centro de Operações deverão ser concentradas todas as informações e dados enviados pelos diversos sistemas mantidos pela CONCESSIONÁRIA. Através de um software de integração (Sistema Integrado de Gerenciamento do Terminal), deverão ser processados os dados recebidos, permitindo aos controladores do Terminal, a partir de um único ponto, gerenciar todos os eventos em desenvolvimento.

O Centro de Operações gerenciará as centrais de segurança, incluindo o sistema de CFTV, alarme, alarme de incêndio de automação predial e o Sistema de programação de partidas e chegadas. Fornecerá dados e informes para alimentar de forma automática, a Central de Informações e o Sistema eletrônico de informações aos Usuários.

As condições de rotina, previamente programadas, deverão ser controladas pelo Sistema Integrado de Gerenciamento do Terminal, ficando sob responsabilidade do elemento humano a análise das não conformidades identificadas e registradas pelo Sistema, possibilitando a necessária atuação para correção operacional ou ação de segurança.

As informações e imagens (notadamente as imagens da operação do Terminal) processadas no Centro de Operações serão disponibilizadas ao PODER CONCEDENTE por meio de acesso remoto. Poderão ter acesso ainda a tais informações a Polícia Militar ou outros órgãos indicados pelo PODER CONCEDENTE.

2.11.1. Táxis

O embarque nos táxis será feito por fila única, orientada por agente designado pela CONCESSIONÁRIA, conforme sinalização horizontal adequada. Os táxis deverão se alinhar por ordem de chegada e não poderão obstruir a via parando em fila dupla.

A fila de táxis deverá ser monitorada por câmeras postadas de forma que identifiquem o veículo e o condutor, de maneira que o rastreamento possa ser feito em caso de ocorrência policial.

2.12. Acessibilidade - Atendimentos a Usuários com Deficiência ou Mobilidade Reduzida

Os usuários com deficiência ou com mobilidade reduzida receberão atendimento especial pelos agentes operacionais. Deverão ser assistidos por um agente da CONCESSIONÁRIA enquanto estiverem nas dependências do Terminal.

O agente deverá ter condições de se comunicar, mesmo com pessoas com deficiência auditiva, no que tange às suas necessidades básicas. As pessoas com deficiência visual deverão ser guiadas e as pessoas com

deficiência conduzidos se assim o desejarem.

A CONCESSIONÁRIA será responsável pela execução de todas as obras de acessibilidade constantes do projeto arquitetônico. A promoção da acessibilidade está regulamentada desde 2004 em forma de Lei: Decreto 5296 e Lei de Inclusão de 2015.

Todas as obras de acessibilidade deverão seguir o que dispõe a Norma Reguladora NBR 9050 criada pela ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas.

O Terminal deverá possuir no mínimo:

- Sanitários adaptados (masculinos e femininos);
- Elevador com acessibilidade em constante operação;
- Vagas exclusivas no estacionamento respeitando a NBR 9050/04 (1% das vagas em estacionamento acima de 100 vagas);
- Demais exigências da NBR 9050.

A CONCESSIONÁRIA deverá prever, em projeto específico, sinalização tátil, sonora e visual no Terminal, com o objetivo de abranger todos os usuários, respeitando as diferenças e limitações.

Após a conclusão das obras, a CONCESSIONÁRIA deverá obter a Certificação de Acessibilidade, a qual irá garantir ao PODER CONCEDENTE a adequação do prédio e instalações do Terminal à Norma ABNT NBR 9050.

A CONCESSIONÁRIA implementará o projeto de melhoria da acessibilidade no Terminal, tendo como referencial as imagens ilustrativas abaixo.



2.13. Fraldário

Deverá ser implantado fraldários com duas bancadas para troca de fraldas de 02 (duas) crianças, abrigadas de vento, com lixeira adequada ao recebimento de fraldas.

Deverá ser disponibilizada pia com provisão de sabonete, papel higiênico e papel toalha. Em cada bancada, deverá haver disponível, em local de fácil acesso, um porta-papel higiênico.

O uso do fraldário não poderá ser cobrado.

2.14. Acidentes

Os acidentes sem vítima devem ser registrados e os veículos imediatamente retirados do local e estacionados em local onde possam ficar até que as providências cabíveis sejam tomadas.

Caso o acidente tenha vítimas, deve-se acionar socorro imediato e solicitar a presença da polícia. Os casos que necessitem de atendimento médico serão encaminhados ao posto médico/pronto socorro mais próximo do Terminal.

Caso o veículo envolvido interfira com a circulação, deve se estabelecer um modo alternativo de

funcionamento até que a polícia libere o veículo para remoção.

2.15. Estacionamento

Além de estacionamentos frontais ao terminal com vagas demarcadas para servir aos seus usuários, todos sem cobertura e com demarcação necessitando de revitalização.

Os estacionamentos serão modernizados, para melhor servir ao usuário. Para tanto a CONCESSIONÁRIA propõe as melhorias necessárias e adequadas para um funcionamento racional e inteligente implantando um sistema de controle automático.

Entre os benefícios do sistema de controle destaca-se a maior facilidade e segurança para o usuário estacionar seu veículo, maior precisão na análise do fluxo de veículos e vagas e o controle de cobrança e consequente gerenciamento da demanda.

A CONCESSIONÁRIA deverá reservar vagas destinadas ao PODER CONCEDENTE e ANTT. Essas vagas deverão ser demarcadas e disponibilizadas gratuitamente.

O estacionamento deverá permanecer aberto durante todo o período de funcionamento do Terminal, com uma tolerância de, no mínimo, 20 minutos.

2.16. Guarda Volumes

Os serviços de guarda-volumes serão de inteira responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, que poderá delegá-lo a terceiros mediante Permissão de Uso.

Em qualquer situação, o horário de funcionamento e a sistemática de operação deverá corresponder ao funcionamento do Terminal e será definida pela CONCESSIONÁRIA, inclusive os valores a serem adotados pela prestação desses serviços.

2.17. Serviços de Sanitários e Banhos

Os serviços de sanitários e banho são de exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, que conforme já descrito, deverá manter as áreas destinadas ao uso destes serviços em perfeitas condições de higiene, limpeza e asseio.

A CONCESSIONÁRIA poderá cobrar pelo uso dos Banhos e Sanitários ao usuário, portanto, também deve disponibilizar sanitários gratuitos aos usuários.

Caso a ventilação natural não seja suficiente para suprir a necessidade mínima de trocas de ar nos banheiros, conforme normas vigentes, deverá ser implantada a ventilação forçada.

2.18. Serviço de Carregadores

O serviço de carregadores será operado diretamente pela CONCESSIONÁRIA ou mediante convênio com associação de classe desses profissionais.

Em qualquer hipótese, o preço dos serviços será estipulado pela CONCESSIONÁRIA com anuência do PODER CONCEDENTE, devendo a respectiva tabela ser afixada em locais visíveis ao público.

A CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar para os usuários do Terminal, carrinhos para bagagens. O uso desses carrinhos não será cobrado, permanecendo o uso gratuito.

Considerando o volume de passageiros que trafegam no Terminal, o PODER CONCEDENTE definirá a quantidade de carrinhos de bagagem a ser disponibilizada.

2.19. Unidades de Comércio e Serviços

São considerados ramos de atividades comerciais necessários ao Terminal:

- Lanchonete;
- Restaurante;
- Cafeterias;
- Banca de jornais e revistas;
- Farmácia;
- Caixas eletrônicos;
- Guichês de vendas de passagem;
- Salas vip;
- Lojas de conveniência;
- Lotérica e.
- Outros.

A CONCESSIONÁRIA deverá estabelecer contratos de locação, para as salas, lojas, e espaços comerciais, atentando para que o seu encerramento coincida com a data do vencimento do Contrato de Concessão, estabelecidos pela legislação civil.

Para os guichês de venda de passagens a CONCESSIONÁRIA assinará também contratos de locação com as empresas operadoras do transporte intermunicipal, interestadual e internacional, podendo celebrar outros contratos relativos ao uso do espaço do Terminal.

Os serviços de venda de passagens e despacho de encomendas são de inteira responsabilidade das empresas operadoras.

A remuneração de todos os espaços comerciais será livremente pactuada entre a CONCESSIONÁRIA e as partes contratantes.

O PODER CONCEDENTE terá acesso, a qualquer tempo, a todos os contratos que a

CONCESSIONÁRIA celebrar para formalizar a utilização dos espaços no Terminal Rodoviário.

2.20. Segurança

Compete à CONCESSIONÁRIA garantir a segurança dos Usuários e das instalações utilizadas para a prestação dos serviços, abrangendo a segurança das áreas externas do Terminal, situadas dentro de todo o terreno do imóvel, conforme definido no anexo da Proposta Arquitetônica.

A segurança das áreas externas será realizada pela Polícia Militar e pela Guarda Municipal, faculdade que não mitiga a responsabilidade da CONCESSIONÁRIA em relação às suas obrigações nas áreas que compõem a concessão.

A fila de táxis e as plataformas de embarque e desembarque também deverão ser monitoradas por câmeras postadas de forma que identifiquem o veículo e o condutor, possibilitando o rastreamento em caso de ocorrência policial.

Os vigilantes deverão estar uniformizados, com crachá de identificação; apito e cordão de Apito; lanterna de LED recarregável; rádios de comunicação HT; e todos outros acessórios pertinentes para assegurar a segurança dos usuários, fornecedores, funcionários e a população em geral dentro do terminal rodoviário.

2.21. Achados e Perdidos

O usuário que desejar informações sobre objetos perdidos e ou achados no Terminal poderá obter informações pessoalmente na Administração.

Objetos e/ou documentos perdidos ficarão sob a responsabilidade e disponíveis pelo serviço de manutenção e guarda dentro de um período de 60 (sessenta) dias. Terminado esse prazo os documentos serão enviados para os órgãos emissores e os objetos doados para instituições de caridade.

Volumes suspeitos serão verificados quanto a seu conteúdo pela polícia.

No momento do atendimento o colaborador que atendê-lo deve solicitar a descrição do objeto ou seu conteúdo principal, data e local da perda ou extravio.

Caso seja encontrado o objeto reclamado, serão exigidos maiores detalhes e será feita a confrontação. Não persistindo dúvida sobre a autenticidade da reclamação, o objeto será entregue mediante preenchimento do Recibo de Entrega – Achados e Perdidos, onde constará a identificação completa e o endereço do reclamante, além da data de devolução e do visto do colaborador que fez a entrega.

2.22. Proibidos

São consideradas atividades comerciais proibidas a finalidade precípua dos Terminais, e não poderão ser exploradas, nos termos da legislação vigente, ou que lidam com:

- Produto combustível, tóxico, corrosivo, explosivo ou inflamável, a menos de haver autorização específica da Concessionaria em conformidade com a regulamentação dos órgãos competentes;
- Produtos que venham a provocar poluição ambiental, causada por odor, sujeira, sonora, visual ou por outra forma indireta;
- Serviços ou produtos que pelas suas características, possam estimular frequência indesejável;
- Jogos de azar, bingos, caça-níqueis, poker etc.

2.23. Wi-fi

A CONCESSIONÁRIA será responsável pela contratação do serviço de internet com equipamentos que disponibilize rede de Wi-fi gratuito em toda área da edificação do Terminal.

No prazo de 12 meses após a assinatura do contrato a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar ao PODER CONCEDENTE o projeto para a disponibilização de wi-fi gratuito no âmbito do Terminal, definindo velocidade de dados, acesso e alcance da rede, quantidade e localização dos roteadores, Mbps dos roteadores.

O link dos operadores deverá ser de 1 Gb de banda com garantia de full (100% upload e 100% downloads).

2.24. Sistema Elétrico

A CONCESSIONÁRIA deverá adaptar e implantar novas instalações elétricas, adequando quadros, painéis elétricos, subestação e toda infraestrutura para atender a nova demanda elétrica.

A CONCESSIONÁRIA deverá adaptar e implantar nova instalação do sistema luminotécnico.

2.25. Grupo Gerador

A CONCESSIONÁRIA deverá manter em boas condições o grupo moto gerador existente para funcionamento de metade da demanda do Terminal Rodoviário.

Poderá a CONCESSIONÁRIA investir em novo Grupo Gerador para atendimento de todo o Terminal Rodoviário.

3. CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DO TERMINAL

3.1. Manutenção Preventiva

Todos os equipamentos (elevador, sistema de som, transformadores, sistema de bombeamento, sistemas eletrônicos, painéis de informação etc.) deverão ter planos de manutenção conforme recomendação dos fabricantes.

Deverá ser elaborado cronograma de manutenção preventiva para toda a estrutura predial, para os acabamentos, revestimentos, estruturas, forros, pisos, sanitários, sistemas elétricos, sistemas hidráulicos, sistema de esgoto e demais.

3.2. Manutenção Corretiva

Deverá ser elaborado cronograma e plano de ação para correção de falhas cuja natureza impeçam o funcionamento normal das instalações ou equipamentos do TERMINAL, bem como manutenção preventiva para toda a estrutura predial, para os acabamentos, revestimentos, estruturas, forros, pisos, sanitários, sistemas elétricos, sistemas hidráulicos, sistema de esgoto e demais.

3.3. Manutenção de Rotina

A manutenção de rotina engloba o conjunto de serviços de rotina pré-definidas visando o aumento da vida útil predial e antecipando a ocorrência de falhas, restaurando a originalidade dos ambientes e equipamentos destinados ao Terminal Rodoviário.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Todas as informações e explicações com mais detalhes relativos aos estudos e à elaboração do modelo de concessão podem ser encontrados nos cadernos a seguir:

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

MAXWEL MOTA DE ANDRADE
Secretário Executivo de Política Intersetorial
Gestor Jurídico do Conselho Gestor do Programa de PPP

THIAGO FELIPE CANTANHEDE PACHECO
Secretário Municipal de Infraestrutura - SEINFRA
Secretário Executivo do Conselho Gestor do Programa de PPP



Documento assinado eletronicamente por **Maxwel Mota De Andrade, Secretário(a)**, em 10/12/2025, às 17:18, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Thiago Felipe Cantanhede Pacheco, Secretário (a)**, em 10/12/2025, às 19:38, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Liandro De Almeida Loyola, Diretor (a)**, em 11/12/2025, às 14:51, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://www.portovelho.ro.gov.br/sei> informando o código verificador **0175166** e o código CRC **EFC8F227**.





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CONTRATOS, CONVÊNIOS E LICITAÇÕES - SMCL
Equipe 05 - SMCL-SEL-FLORDOMARACUJÁ

ANEXO III

MINUTA DE CONTRATO

CONTRATO de Concessão que entre si celebram, de um lado o Município de Porto Velho, por meio da Secretaria Municipal de Infraestrutura – SEINFRA, com personalidade jurídica de direito público, com sede na [...], doravante denominada **CONCEDENTE**, neste ato representada por [...], brasileiro, [...], CPF nº [...], residente e domiciliado nesta capital, e do outro lado a empresa [...], pessoa jurídica de direito privado, CNPJ nº [...], com sede na Rua [...], [...], doravante denominada **CONCESSIONÁRIA** ou **CONTRATADA**, vencedora da Concorrência Pública nº [...]/2026, nos termos do Processo Administrativo nº [...], neste ato representada pelo Sr. [...], brasileiro, CPF nº [...], residente e domiciliado na Cidade [...] sito [...], mediante as cláusulas e condições deste **CONTRATO**, mútua e reciprocamente aceitas pelas partes, e que se regerá pelas Lei Federal nº 14.133/21 e legislação pertinente:

1. CLÁUSULA PRIMEIRA - INTRODUÇÃO

1.1. Neste **CONTRATO** e nos seus **ANEXOS**, os termos abaixo indicados terão os seguintes significados:

1.2. Objeto: CONCESSÃO PARA A MODERNIZAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO – RO.

1.3. Base Econômica da Concessão: remuneração da **CONCESSIONÁRIA** por intermédio das receitas tarifárias, cujos valores de Tarifas serão preservados pelas cláusulas de reajuste e de revisão previstas neste **CONTRATO**, e receitas não tarifárias;

1.4. Bens Vinculados à Concessão: os bens relacionados e apurados antes da assinatura deste **CONTRATO**, assim como todos os bens imóveis, acessões, benfeitorias e os bens móveis adquiridos pela **CONCESSIONÁRIA** que sejam necessários à exploração do **TERMINAL**, o qual serão, na forma da lei, revertidos ao patrimônio público ao final da concessão;

1.5. Concedente ou Poder Concedente: Secretaria Municipal de Infraestrutura

1.6. Concessionária: a pessoa jurídica com a qual é celebrado o presente **CONTRATO** de concessão de serviços públicos;

1.7. CONTRATO de Concessão: Este documento que regula a relação entre as partes para realização do objeto da concessão;

1.8. Partes: A Secretaria Municipal de Infraestrutura – **SEINFRA** e a **CONCESSIONÁRIA**;

1.9. TERMINAL RODOVIÁRIO: bem público objeto desta **CONCORRÊNCIA** de propriedade da Prefeitura de Porto Velho, onde deverão ocorrer todos os embarques e desembarques de passageiros. O **TERMINAL** está localizado na cidade de Porto Velho, doravante referenciado simplesmente como **TERMINAL**, que é o único ponto autorizado de embarque e desembarque de passageiros das linhas intermunicipais, interestaduais, operacionalizadas com veículos tipo rodoviário, bem como das linhas interestaduais que possuem seccionamentos no Estado.

2. CLÁUSULA SEGUNDA - ANEXOS

2.1 Este **CONTRATO** possui os seguintes anexos:

2.2. ANEXO I – EDITAL

2.3. ANEXO II – TERMO DE REFERÊNCIA

2.4. ANEXO III – PLANO DE EXPLORAÇÃO DO TERMINAL

2.5. ANEXO IV - RELAÇÃO DE BENS REVERSÍVEIS QUE SERÃO CEDIDOS À CONCESSIONÁRIA;

2.6. ANEXO V – CRONOGRAMA FÍSICO CONTRATUAL DOS INVESTIMENTOS NA MODERNIZAÇÃO E FORNECIMENTO DE EQUIPAMENTOS E SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO NO TERMINAL;

2.7. ANEXO VI – CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO CONTRATUAL DOS INVESTIMENTOS PARA ADAPTAÇÃO DO TERMINAL ÀS NORMAS VIGENTES;

2.8. ANEXO VII – PLANO DE NEGÓCIOS DA CONCESSÃO

2.9. ANEXO VIII – PENALIDADES CONTRATUAIS

3. CLÁUSULA TERCEIRA - REGÊNCIA LEGAL

3.1. O presente Contrato de Concessão, que tem por objeto a modernização, operação, manutenção e exploração comercial do Terminal Rodoviário de Porto Velho – RO, localizado no Município de Porto Velho/RO, rege-se pelas disposições constantes neste instrumento contratual, no Edital da Concorrência e em seus Anexos, bem como pelo art. 175 da Constituição da República Federativa do Brasil, pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e, no que couber, pela Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, pela legislação municipal aplicável e pelas normas regulamentares pertinentes.

3.2. A presente concessão caracteriza-se como delegação da prestação de serviço público, precedida de licitação na modalidade concorrência, sendo executada por conta e risco da CONCESSIONÁRIA, nos termos do art. 175 da Constituição Federal e do art. 2º, inciso II, da Lei Federal nº 8.987/1995.

3.3. Aplicam-se subsidiariamente ao presente Contrato as normas de direito público e, de forma supletiva, os princípios gerais dos contratos e as disposições de direito privado, naquilo que não conflitarem com o regime jurídico das concessões de serviços públicos.

4. CLÁUSULA QUARTA - DO REGIME JURÍDICO DO CONTRATO

4.1. Este **CONTRATO** regula-se pelas suas disposições e pelos preceitos de direito público, se lhe aplicando, supletivamente, os princípios da teoria geral dos contratos e as disposições de direito privado.

5. CLÁUSULA QUINTA - DA INTERPRETAÇÃO

5.1. As divergências acerca da aplicação de cláusulas contratuais, que porventura não puderem ser sanadas por recurso às regras gerais de interpretação, resolver-se-ão de acordo com os seguintes critérios:

5.1.1. As normas da Lei Federal nº 14.133, de 01 de abril de 2021, no que for aplicável prevalecem sobre quaisquer outras;

5.1.2. Atender-se-ão, em segundo lugar, as cláusulas deste **CONTRATO**;

5.1.3. Em terceiro lugar, serão atendidas as normas de procedimento deste **CONTRATO** e seus **ANEXOS**, a Proposta de Preços apresentada pela CONCESSIONÁRIA na Licitação.

6. CLÁUSULA SEXTA - DO OBJETO

6.1. Constitui-se objeto deste **CONTRATO** a **CONCESSÃO PARA A MODERNIZAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO – RO**, já construído e em operação, em caráter de exclusividade, que é o único ponto autorizado de embarque e desembarque de passageiros das linhas intermunicipais e interestaduais, operacionalizado com veículos tipo rodoviário, segundo as condições definidas em Edital, considerando que dito **TERMINAL**, bem público objeto da Concorrência, é de propriedade da Prefeitura de Porto Velho.

6.2. A **CONCESSIONÁRIA** explorará o serviço objeto da concessão por sua conta e risco, sendo remunerada mediante receitas tarifárias e receitas não tarifárias definidas em Edital.

6.3. A **CONCESSIONÁRIA** prestará os serviços inerentes à concessão em caráter de exclusividade, em relação às linhas interestaduais e intermunicipais, metropolitanas e distritais, de acordo com suas propostas.

6.4. A **CONCESSIONÁRIA** se obriga a prestar o serviço objeto da concessão de forma a cumprir plenamente as obrigações de qualidade, universalização e continuidade inerentes ao regime público, que lhe é inteiramente aplicável, observados os critérios, fórmulas e parâmetros definidos no presente **CONTRATO**.

6.5. Ao longo de todo o prazo de vigência da concessão, a **CONCESSIONÁRIA** se obriga a manter os compromissos de qualidade, abrangência e oferta dos serviços constantes do presente **CONTRATO**, independentemente do ambiente de competição existente na área geográfica de exploração do serviço.

7. CLÁUSULA SÉTIMA - DO VALOR ESTIMADO DA CONCESSÃO E DA METODOLOGIA DE ESTIMATIVA

7.1. O valor estimado global da presente concessão corresponde a R\$ 128.320.175,94 (cento e vinte e oito milhões, trezentos e vinte mil, cento e setenta e cinco reais e quatro centavos), conforme apurado nos estudos técnicos que integram o processo administrativo.

7.2. O valor estimado referido no item anterior foi obtido a partir de estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e operacional, notadamente com base no Plano de Negócios da Concessão, nas projeções de receitas tarifárias e não tarifárias, no fluxo de caixa descontado, bem como na estimativa de investimentos necessários à modernização, operação e manutenção do Terminal Rodoviário de Porto Velho, conforme detalhado nos documentos técnicos anexos ao processo.

7.3. O valor estimado não implica garantia de receita à **CONCESSIONÁRIA**, constituindo-se em parâmetro técnico para fins de planejamento, fiscalização e controle da concessão, observado o regime de risco integral da exploração econômica.

8. CLÁUSULA OITAVA - DOS BENS OBJETO DA CONCESSÃO

8.1. Para os efeitos deste **CONTRATO** são considerados bens reversíveis, vinculados ao objeto da concessão, todos os bens imóveis e benfeitorias construídos pela **CONCESSIONÁRIA** dentro da área do **TERMINAL** concedidos ao longo da vigência da concessão, bem como os bens móveis adquiridos e instalados no **TERMINAL**, ao longo do período da concessão, que sejam diretamente necessários à operação do equipamento.

8.2. Após 12 (doze) meses de **CONTRATO** e término do exercício anual, a **CONCESSIONÁRIA** deverá disponibilizar ao **CONCEDENTE** o Relatório Anual de Investimentos e Controle de Bens Reversíveis, contendo a relação dos bens reversíveis, originalmente previstos ou agregados no curso da concessão, com indicação do seu estado de conservação, avaliação e depreciação considerados e a parcela dos investimentos amortizada no período, observando o quanto segue:

8.2.1. Para a avaliação e depreciação dos bens reversíveis no período em referência serão utilizadas, no que couber, as normas emanadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT;

8.2.2. Recebido o relatório, o **CONCEDENTE** disporá do prazo de 30 (trinta) dias para manifestar-se sobre o mesmo, acatando-o ou apontado as divergências que entender pertinentes;

8.2.3. Não chegando as partes a um consenso quanto aos termos do citado relatório, será instaurado o competente processo administrativo de verificação, no qual poderá o **CONCEDENTE** valer-se de perícia técnica e avaliação por empresa especializada, ficando assegurado à **CONCESSIONÁRIA** o direito ao contraditório.

8.3. A **CONCESSIONÁRIA** se compromete a manter e conservar todos os bens móveis e imóveis, equipamentos e instalações empregados no serviço em perfeito estado de conservação e em condições de funcionamento, promovendo a conservação e as reformas necessárias, nos momentos oportunos, as substituições demandadas em função do desgaste ou superação tecnológica nos equipamentos e sistemas, ou ainda promovendo os reparos ou modernizações necessárias à boa execução do serviço e à preservação do serviço adequado, conforme determinado no presente **CONTRATO**.

9. CLÁUSULA NONA - DO PRAZO DA CONCESSÃO

9.1. O prazo da concessão é de 25 (vinte e cinco) anos, contados da data do Termo de Entrega e Recebimento das Instalações do **TERMINAL** concedido para a **CONCESSIONÁRIA**, prazo este dentro do qual, Proposta de Preços apresentadas pela **CONCESSIONÁRIA** na Concorrência

Pública nº [•]/2025, é considerado como o necessário e suficiente para a recuperação e amortização dos investimentos a serem realizados ao longo da concessão.

9.2. É admissível a prorrogação do presente CONTRATO por igual período, a critério exclusivo do **CONCEDENTE**.

10. CLÁUSULA DÉCIMA - DOS DIREITOS E GARANTIAS DOS USUÁRIOS

10.1. Constituem direitos dos usuários do serviço objeto da presente concessão, sem prejuízo do disposto na Lei que o regula:

10.1.1. Acesso ao serviço e a sua fruição dentro dos padrões de qualidade, regularidade e eficiência previstos no presente **CONTRATO**, em seus **ANEXOS** e nas normas vigentes;

10.1.2. Tratamento não discriminatório quanto às condições de acesso e fruição do serviço;

10.1.3. A obtenção de informações adequadas quanto às condições de prestação do serviço e às tarifas e aos preços praticados;

10.1.4. A resposta eficiente e pronta às suas reclamações pela **CONCESSIONÁRIA**;

10.1.5. O encaminhamento de reclamações ou representações contra a **CONCESSIONÁRIA** junto ao **CONCEDENTE**; e

10.1.6. A reparação dos danos causados pela violação dos seus direitos.

10.2. Os conflitos entre a **CONCESSIONÁRIA** e o(s) usuário(s) serão resolvidos administrativamente pelo **CONCEDENTE**.

11. CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - DAS OBRIGAÇÕES, DIREITOS, GARANTIAS DA CONCESSIONÁRIA

11.1. Além das outras obrigações decorrentes em Edital e no **CONTRATO** e inerentes à concessão, e das previstas na Lei nº 14.133/21, incumbirá à **CONCESSIONÁRIA**:

11.1.1. Manter representantes que deverão estar credenciados a representá-la em todos os atos referentes à execução do objeto da presente licitação;

11.1.2. Fornecer todo o aparelhamento técnico, equipamentos, materiais, sistemas e pessoal necessários à prestação de serviços;

11.1.3. Efetuar a limpeza de todas as áreas integrantes do **TERMINAL** concedidos destinadas à sua operação, das áreas referentes às unidades utilizadas pelos órgãos públicos, bem como exigir dos respectivos ocupantes a limpeza das áreas de utilização privativa das transportadoras, unidades comerciais e órgãos de serviço. O lixo deverá ser acondicionado seletivamente em recipientes próprios e recolhidos pela **CONCESSIONÁRIA** até o ponto de coleta pública e o recolhimento será de responsabilidade do **CONCEDENTE**;

11.1.4. Organizar e fazer cumprir o plano de operação das Plataformas;

11.1.5. Proporcionar serviços adequados de embarque e desembarque para os passageiros das linhas que se utilizem do **TERMINAL** concedido;

11.1.6. Assegurar que as bilheterias de cada empresa transportadora permaneçam abertas até o último horário de partida ou trânsito das linhas da empresa;

11.1.7. Manter o bom desempenho operacional do **TERMINAL**;

11.1.8. Conservar e manter corretiva e preventivamente as edificações do complexo arquitetônico e seus equipamentos;

11.1.9. Efetuar a vigilância e segurança de toda a área do **TERMINAL**, para tanto se valendo da Segurança Pública da Prefeitura de Porto Velho;

11.1.10. Fazer cumprir os Contratos de locação de unidades comerciais, módulos, áreas, agências, bilheterias e espaços publicitários, que terão prazos máximos de vigência dentro do período da concessão, recolhendo cópia de tais contratos, e colocando à disposição do **CONCEDENTE**, sempre que solicitado;

11.1.11. A **CONCESSIONÁRIA** deverá, para fins de reordenamento interno, observar e dar preferência aos permissionários e locatários que já possuem boxes e comércios no terminal concedido, bem como celebrar novos contratos de locação a preços de mercado, exigindo que os mesmos cumpram com as normas internas dessa **CONCESSIONÁRIA**;

11.1.12. Arcar com as despesas decorrentes do adequado cumprimento de suas obrigações contratuais, tais como: serviços de gestão da operação, administração, manutenção e conservação das instalações, sistemas de controle e informações, impostos, taxas e contribuições aplicáveis, registros, pessoal, etc;

11.1.13. Manter sob sua exclusiva responsabilidade a supervisão e direção da mão de obra necessária para a execução completa e eficiente dos serviços objeto deste **CONTRATO**;

11.1.14. Contratar e manter os seguros previstos neste **CONTRATO**;

11.1.15. Elaborar as contas e efetuar os controles de cobrança dos débitos das firmas comerciais e transportadoras estabelecidas no **TERMINAL** concedido;

11.1.16. Exercer o gerenciamento dos serviços do **TERMINAL** especialmente os de limpeza, manutenção, conservação, reparos, segurança, guarda-volumes, sanitários, informações e todos os outros ligados à coordenação da administração do mesmo;

11.1.17. Proceder pontualmente o pagamento à União, ao Estado e aos Municípios dos impostos, taxas e contribuições aplicáveis, incidentes sobre as receitas decorrentes da locação dos espaços comerciais e dos serviços objeto da concessão.

11.1.18. Preservar o **TERMINAL** concedido nas condições em que o recebeu, não efetuando nem permitindo que seja efetuada qualquer alteração nas suas instalações físicas, ou outras que venham a ser expressamente determinadas ou autorizadas pelo **CONCEDENTE**;

11.1.19. Obter todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício do **CONTRATO**, à exceção das licenças ambientais, a cargo do **CONCEDENTE**;

11.1.19.1. O atraso na expedição, incluindo a demora na análise e aprovação da documentação, bem como a não obtenção ou a negativa injustificada, por parte das **AUTORIDADES COMPETENTES**, das licenças e autorizações necessárias às **OBRAS** e aos **SERVIÇOS** objeto do **CONTRATO**, não será imputado à **CONCESSIONÁRIA** nem acarretará a sua responsabilização pelo inadimplemento total ou parcial de obrigações contratuais, desde que esta comprove ter cumprido diligentemente todas as exigências que lhe cabem no procedimento de obtenção de licenças, em especial quanto ao protocolo do respectivo requerimento, que deve estar completo e acompanhado de todos os documentos necessários ao seu processamento.

11.1.20. Não permitir que sejam afixados no **TERMINAL**, através de pinturas, dísticos e impressos ou ainda veiculados anúncios, notícias, notas ou propagandas amorais, políticas ou discriminatórias sob o ponto de vista de credo, religião ou cor, bem como atentatórios à ordem pública e às autoridades constituídas;

11.1.21. Anotar de forma destacada as alterações e omissões de horários praticadas por empresas bem como as linhas em que foram aplicadas, fornecendo ao **CONCEDENTE** semanalmente, a relação de tais alterações, caso ocorram;

11.1.22. Receber das empresas transportadoras as solicitações de horários extras, informando a disponibilidade de plataformas para as partidas e apresentando relatório sobre tais procedimentos ao **CONCEDENTE** ;

11.1.23. Permitir livre acesso aos encarregados da fiscalização da execução do **CONTRATO**, em qualquer época, aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros, assim como às instalações e equipamentos do **TERMINAL** concedido;

11.1.24. Cumprir as normas legais e regulamentares concernentes aos serviços concedidos;

11.1.25. Arcar com todas as despesas de transporte, operação e manutenção relativos à mobilização e desmobilização de seu pessoal e equipamento;

11.1.26. Devolver ao **CONCEDENTE**, ao final da concessão, em perfeito estado de conservação e funcionamento, o **TERMINAL** concedido.

11.2. A **CONCESSIONÁRIA** é responsável pelos danos causados aos bens que integram a concessão, não se excluindo ou reduzindo essa responsabilidade pelo fato de existir a fiscalização do **CONCEDENTE**.

11.3. A **CONCESSIONÁRIA** é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do **CONTRATO**, durante todo o período de sua efetiva vigência, de sorte que a **CONCESSIONÁRIA** será a única responsável, perante terceiros, pelos atos praticados pelo seu pessoal, prepostos e contratados, na prestação dos serviços concedidos, excluída o **CONCEDENTE** de polo passivo de quaisquer reclamações e/ou indenizações.

11.4. Proceder à **elaboração e à publicação periódica de suas demonstrações financeiras**, relativas à execução da concessão, em periodicidade **mínima anual**, observadas as normas contábeis vigentes, devendo tais demonstrações permanecer disponíveis para consulta pública e para fiscalização do **CONCEDENTE**, inclusive por meio eletrônico.

11.5. As demonstrações financeiras deverão evidenciar, de forma segregada, as receitas tarifárias, receitas não tarifárias, custos operacionais, investimentos realizados e demais informações relevantes relacionadas à execução do objeto da concessão.

11.6. A **CONCESSIONÁRIA** responderá, nos termos da lei, por quaisquer prejuízos causados aos usuários ou terceiros no exercício da execução das atividades da concessão, não sendo imputável ao **CONCEDENTE** qualquer responsabilidade, direta ou indireta. A fiscalização exercida pelo **CONCEDENTE** não exclui ou atenua essa responsabilidade.

11.7. A **CONCESSIONÁRIA** responde, também, nos termos da relação comitente-comissário, pelos prejuízos causados a terceiros pelas entidades que contratar para a execução de atividades vinculadas à concessão.

11.8. Todos os empregados da **CONCESSIONÁRIA**, ligados diretamente à execução dos serviços objeto do CONTRATO oriundo desta Licitação, deverão estar uniformizados, munidos de todos os EPI's necessários às atividades e portando identificação (crachá) fornecida pela **CONCESSIONÁRIA**.

11.9. Preferencialmente a **CONCESSIONÁRIA** deverá recrutar pessoal habilitado no Prefeitura de Porto Velho, local da prestação dos serviços.

11.10. A **CONCESSIONÁRIA** se obriga a realizar, periodicamente, ou quando se fizerem necessárias, a inspeção, vistoria e manutenção dos equipamentos envolvidos na prestação dos serviços.

11.11. Os equipamentos não poderão ser utilizados quando não possuírem condições técnicas e de segurança necessárias à realização plena dos serviços.

11.12. No caso de utilização excepcional de equipamentos de propriedade do **CONCEDENTE**, a **CONCESSIONÁRIA** ficará responsável pela sua operação, conservação e manutenção, corretiva e preventiva, e devolução ao término da prestação dos serviços, no mesmo estado em que lhes forem cedidos, admitido o seu desgaste pelo uso.

11.13. Os equipamentos, caso cedidos para execução dos serviços, quando da sua devolução, serão inspecionados e testados conjuntamente. Caso apresentem alguma anormalidade, os mesmos serão reparados pela **CONCESSIONÁRIA** e entregues ao **CONCEDENTE**.

11.14. Todos os equipamentos listados no **CONTRATO** deverão ser apresentados no início do expediente, limpos e em boas condições de funcionamento, e com manutenção preventiva em dia.

11.15. São vedadas nas dependências do **TERMINAL**, entre outras, práticas como:

11.15.1. Aliciamento de qualquer natureza, notadamente de passageiros de táxi, hóspedes para hotéis da cidade ou de passageiros para empresas de ônibus;

11.15.2. Funcionamento de qualquer aparelho sonoro em unidades comerciais ou agências de passagens de modo a interferir no som ambiente, ou na atenção aos usuários/consumidores;

11.15.3. Comércio de jogos de azar ou qualquer outro de natureza similar;

11.15.4. Deve ser coibida a circulação de mendigos, camelôs, mascates, vendedores ambulantes ou vadios, nas áreas internas e externas do conjunto arquitetônico do **TERMINAL**, podendo a **CONCESSIONÁRIA** recorrer ao auxílio e aos bons ofícios da Segurança Pública e aos Poderes Públicos.

11.16. São consideradas atividades inconvenientes à finalidade precípua do **TERMINAL**, e não poderão ser exploradas, além das já citadas, aquelas que lidam com:

11.16.1. Produtos tóxicos, corrosivos ou inflamáveis, quer para venda, quer para uso próprio;

11.16.2. Produtos que venham a provocar poluição do meio ambiente, pelo odor, ruído, sujeira ou outra forma indireta;

11.16.3. Gêneros alimentícios perecíveis, de consumo não imediato, a não ser quando necessários ao suprimento das atividades relacionadas à alimentação dos passageiros e desde que existam, instalações e equipamentos destinados à sua conservação.

11.17. É vedado aos veículos, na área do **TERMINAL**:

11.17.1. Trafegar com ônibus em velocidade superior a 20 km/h nas áreas internas do **TERMINAL**, ou circular fora das faixas delimitadoras;

11.17.2. Efetuar ultrapassagens;

11.17.3. Usar buzina;

11.17.4. Impedir circulação, permanecendo parado em tempo superior ao determinado para embarque e desembarque;

11.17.5. Permitir embarque ou desembarque fora da plataforma;

11.17.6 Manter o motor funcionando sem motorista na direção do veículo;

11.17.7 Usar a toalete nos ônibus que possuam este equipamento;

11.17.8 Estacionar sem aplicação do freio auxiliar;

11.17.9 Efetuar limpeza interna ou externa inclusive do para-brisa, no sítio do **TERMINAL**.

11.18. Sem prejuízo das demais disposições constantes em Edital, **CONTRATO** e das garantias asseguradas em lei constituem direitos da **CONCESSIONÁRIA**:

11.18.1 Receber do **CONCEDENTE** o conjunto arquitetônico do **TERMINAL** concedidos e suas áreas externas e acessos nas condições em que foi licitado e conforme foi constatado na visita de inspeção;

11.18.2 Garantia de ampla defesa na aplicação das penalidades previstas no Regulamento de Transporte, no **CONTRATO** de Concessão e na legislação, respeitados os prazos, formas e meios especificados;

11.18.3 Equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, respeitados os princípios legais e regulamentares que regem a forma de exploração do serviço;

11.18.4 Administrar, operar e explorar economicamente o **TERMINAL** concedido enquanto vigente o **CONTRATO** firmado com o **CONCEDENTE**, em particular os setores de comércio, guarda-volumes, sanitários/banhos, estacionamento, guichês, lojas, salas, publicidade abrangendo a veiculação de sons ou imagens, inclusive programação televisiva, e demais áreas ou serviço que se viabilizem comercialmente, observadas as limitações de ordem legal e assegurada a continuidade das atividades e serviços considerados essenciais, ou cuja destinação não é passível de ser alterada;

11.18.5 Celebrar com terceiros contratos de locação, cessão de uso de áreas locáveis ou passíveis de exploração comercial, inclusive de espaços publicitários e outros, devendo, para tanto, observar que o termo final previsto para a concessão vincula o prazo de vigência de tais ajustes, estipulação esta que deverá constar dos respectivos instrumentos contratuais, sob pena de nulidade;

11.18.6 Realizar o distrato dos contratos comerciais de locatários inadimplentes. Cabendo a **CONCESSIONÁRIA** notificar previamente o locatário sobre a inadimplência para fins de acordo e não tendo a obrigação de notificar sobre a rescisão do contrato de locação;

11.18.7 Cobrar receitas tarifárias especificadas para o **TERMINAL** concedido segundo preços fixados pelo **CONCEDENTE**;

11.18.8 Cobrar receitas não tarifárias definidas em Edital;

11.18..9 Cobrar dos locatários, arrendatários ou ocupantes a qualquer título dos espaços comerciais do **TERMINAL** concedido ea quota de rateio de despesas comuns (QMCL), a título de reembolso de condomínio.

11.18.10 Contratar, em seu nome e a seu custo e responsabilidade, a mão de obra necessária, cujas relações serão regidas, exclusivamente, pelas disposições de direito privado aplicável e, quando for o caso, pela legislação trabalhista ou civil, de direito privado, não se estabelecendo qualquer relação entre aqueles contratados pela **CONCESSIONÁRIA** e o **CONCEDENTE**;

11.18.11 Promover, nos eventuais contratos e instrumentos de empréstimo ou financiamentos obtidos em operações no mercado financeiro ou de capitais, a cessão, parcial ou total do crédito aqui constituído, inclusive mediante securitização em garantia, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação dos serviços, inclusive os direitos emergentes do **CONTRATO**, sem a necessidade prévia de anuência do **CONCEDENTE**.

11.18.12. Realizar, como condição para assinatura do Contrato, o pagamento do ressarcimento à empresa autorizada a realizar os estudos de viabilidade relacionados ao objeto da **CONCESSÃO**, nos termos da Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada – MIP, **no valor de R\$ 659.948,19 (seiscentos e cinquenta e nove mil, novecentos e quarenta e oito reais e dezenove centavos)**, em favor da empresa SINART – Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda., CNPJ nº 13.534.698/0001-77, referente à elaboração dos estudos de mercado, arquitetura e engenharia, avaliação econômico-financeira e análise jurídica e fundamentação legal, valor este a ser atualizado anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, divulgado pelo IBGE, a partir de junho de 2025 até a data do efetivo pagamento.”

12. CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - DAS OBRIGAÇÕES E PRERROGATIVAS DO CONCEDENTE

12.1. Além das outras obrigações decorrentes deste Edital e do **CONTRATO** e inerentes à concessão, e das previstas na Lei nº 14.133/21, são encargos do **CONCEDENTE**:

12.1.1. Entregar as áreas do **TERMINAL** concedido, que fazem parte da concessão, livre, desembaraçadas, e desimpedidas para à **CONCESSIONÁRIA**, no início da concessão;

12.1.2. Aprovar os projetos executivos e acompanhar as obras de modernização e fornecimento de equipamentos e sistemas de tecnologia da informação e de monitoramento no **TERMINAL**;

12.1.3. Exercer a fiscalização das obras e dos serviços através de seus setores técnicos e administrativos próprios, com o objetivo de assegurar o estrito cumprimento do **CONTRATO** e a melhor prestação de serviços aos usuários, atendidos os preceitos contidos nos artigos 6º e 7º, ambos da Lei Federal nº 8.987/95;

12.1.4. Intervir na prestação dos serviços, nos casos e condições previstos na Lei Federal nº 8.987/95;

12.1.5. Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

12.1.6. Coibir a ação de embarques e desembarques fora do **TERMINAL** uma vez que este é o equipamento público destinado a concentrar os embarques e desembarques de passageiros do sistema de transporte rodoviário do Estado;

12.1.7. Exercer seu poder de polícia no sentido de impedir, terminante e rigorosamente, a interferência de qualquer atividade que possa prejudicar o equilíbrio econômico-financeiro da equação inicial a ser pactuada, em especial vedando a ação dos transportadores alternativos que, de alguma forma, fraudem, burlam, ou tentem fraudar ou burlar a destinação básica do **TERMINAL**.

12.1.8. Acompanhar e fiscalizar a prestação do serviço e a conservação dos bens reversíveis, visando ao atendimento das normas, especificações e instruções estabelecidas em Edital, **CONTRATO** e **ANEXOS**;

12.1.9. Apoiar a **CONCESSIONÁRIA** na obtenção de licenças relacionadas as obras e ao terminal;

12.1.10. Autorizar o reajuste e proceder à revisão das Tarifas, nos termos e conforme o disposto em Edital e **CONTRATO**; e

12.1.11. Zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários.

12.1.12. Aplicar as penalidades previstas neste contrato, quando necessário;

12.1.13. Além das outras prerrogativas inerentes ao **CONCEDENTE** e das demais obrigações decorrentes do Edital e do presente **CONTRATO**, e do previsto na Lei nº 14.133/21, incumbirá ao **CONCEDENTE** de recuperar o sistema viário do entorno e acessos do **TERMINAL** concedido que incluem Obras de pavimentação asfáltica, passeios, drenagem, iluminação e canteiros, cujos Projetos Executivos serão desenvolvidos internamente pelo **CONCEDENTE** ou preposto no prazo de 90 dias a contar do Termo de Entrega do **TERMINAL**, bem como recuperar o sistema de iluminação pública com postes, transformadores e luminárias das vias de acesso e do seu entorno no prazo de 60 dias a contar do Termo de Entrega do **TERMINAL**.

13. CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA - DO SISTEMA TARIFÁRIO

13.1. A fonte de remuneração principal da **CONCESSIONÁRIA** advirá do recebimento das receitas tarifárias, compreendendo as tarifas de embarque do **TERMINAL**.

13.2. Para o cálculo da receita gerada pelas tarifas de embarque deverão ser utilizadas as tarifas abaixo:

Tarifa		Valor
Intermunicipal		R\$ 5,10
Interestadual		R\$ 10,20

13.3. As tarifas serão reajustadas anualmente pelo **CONCEDENTE**, mediante estudos elaborados, para incorporar a variação do O Índice de Preços ao Consumidor Amplo (**IPCA**), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (**IBGE**)devendo ser calculadas pela seguinte fórmula:

$$\text{Tarifa (t)} = \text{Tarifa (t-1)} \times \text{IRT} \times (0,50 + 0,50 \times \text{ID})$$

Onde:

Tarifa (t): tarifa a ser efetivamente cobrada no ano t

Tarifa (t-1): tarifa cobrada no ano t-1

IRT: Índice de reajustamento = $(\text{IPCA t-1} / \text{IPCA to-1})$

IPCA t-1 = é o número índice acumulado do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (**IPCA**), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (**IBGE**), referente ao mês anterior a vigência da **TARIFA** reajustada t.

IPCA to-1 = é o número índice acumulado do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (**IPCA**), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (**IBGE**), referente ao mês anterior a data-base da elaboração dos estudos da concessão, ou seja, maio/2025, para a **TARIFA** básica (t-1).

ID: Índice de Desempenho

13.4. O reajuste das tarifas considerará, como data base, a data base dos estudos de viabilidade econômica (**junho/2025**).

13.5. O primeiro reajuste da tarifa irá considerar o período transcorrido desde a elaboração dos estudos da Concessão (**junho/2025**) até a assinatura do contrato.

13.6. Após a aferição do reajuste serão considerados valores das Tarifas com duas casas decimais, sendo efetuado o arredondamento na última casa decimal. Dessa maneira, após se efetuar o reajuste, se a segunda casa decimal se situar ente 0 a 4, o arredondamento será para 0, se for 5 ficará em 5 e se situar ente 6 a 9 a primeira casa decimal será acrescida de 1 e a segunda casa decimal será 0.

13.7. Fica assegurado à **CONCESSIONÁRIA** o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, a ser pactuado nos termos da Lei nº 14.133/21, em caso de redução dos valores previstos de receitas, decorrentes de atos de conveniência da administração, em caso de redução do número de embarques e desembarques de passageiros decorrente da fixação de novos pontos fora do **TERMINAL**, extinção de linhas operadas com veículos tipo rodoviário iniciadas no **TERMINAL** por motivo de integração com outros serviços e/ou obras, em virtude da construção de novo **TERMINAL** no curso do presente **CONTRATO** e/ou qualquer outro fato, inclusive no tocante ao reajuste, que cause desequilíbrio econômico-financeiro ao **CONTRATO** administrativo.

14. CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - DAS FONTES COMPLEMENTARES DE RECEITAS

14.1. A fonte de receita principal da **CONCESSIONÁRIA** advirá do recebimento das receitas tarifárias, considerando-se, entretanto, como fonte de receita complementar as receitas não tarifárias definidas em Edital, tais como receitas de exploração das áreas comerciais, sanitários/banhos, guarda-volumes, estacionamento, publicidade e/ou quaisquer outras decorrentes da exploração comercial das áreas integrantes do conjunto do **TERMINAL**.

14.2. Os tipos de receitas previstas para o Terminal Rodoviário de Porto Velho, estão de acordo com o Regimento Interno do terminal Rodoviário.

14.3. Todos os contratos firmados pela **CONCESSIONÁRIA** relacionados às fontes complementares de receita e/ou seus aditamentos, poderão ser disponibilizados para o **CONCEDENTE**, mediante solicitação formal, dentro de um prazo a ser acordado entre as partes.

14.4. Deverá a **CONCESSIONÁRIA** apresentar, trimestralmente, Relatório de Prestação de Contas do **TERMINAL** informando a movimentação de passageiros mensal de cada trimestre.

15. CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA - DO PAGAMENTO PELA OUTORGA DA CONCESSÃO

15.1. O valor da outorga devido pela **CONCESSIONÁRIA** ao **CONCEDENTE** é composto pela outorga fixa, conforme o regramento estabelecido neste **CONTRATO**. A outorga fixa no valor de [●] deverá ser pago pela **CONCESSIONÁRIA**, como condição para assinatura do presente **CONTRATO**.

15.2. Além da **OUTORGA FIXA**, a **CONCESSIONÁRIA** deverá pagar mensalmente ao **CONCEDENTE**, a **OUTORGA VARIÁVEL** calculada em 2,00% (dois por cento) aplicados sobre as **RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS**, auferida pela **CONCESSIONÁRIA**.

16. CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA - DAS REVISÕES ORDINÁRIAS DO CONTRATO

16.1. A cada 04 (quatro) anos, a partir da data da assunção do Terminal Rodoviário, serão conduzidos os processos de **REVISÕES ORDINÁRIAS** da **CONCESSÃO**, os quais poderão culminar com a revisão do **ANEXO IV – DO CONTRATO – PLANO DE NEGÓCIOS e do PLANO DE EXPLORAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO**, presente no **VOLUME 2** Estudo de Arquitetura e Engenharia Tomo II, vigente ou elaboração de novos Planos de Negócios, bem como dos seus correspondentes cronogramas, e dos **INDICADORES DE DESEMPENHO**, a fim de adaptá-los às modificações ou alterações que tenham sido percebidas em cada ciclo de **REVISÃO ORDINÁRIA**, sempre observando o equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO** e as demais normas contratuais pertinentes.

16.2. Caso existam demandas urgentes, por razões técnicas, econômico-financeiras, de segurança ou de interesse público, que demandem intervenção imediata, sem que se possa aguardar o término do ciclo contratual de 04 (quatro) anos de cada **REVISÃO ORDINÁRIA**, proceder-se-á a implementação de tais novos investimentos via **REVISÃO EXTRAORDINÁRIA**, que observará os termos e procedimentos previstos neste **CONTRATO** e na legislação e regulação pertinentes.

16.3. A revisão dos **INDICADORES DE DESEMPENHO** poderá ser processada em sede das **REVISÕES ORDINÁRIAS**, podendo o **CONCEDENTE** exigir a adequação dos **INDICADORES DE DESEMPENHO** ou a criação de novos indicadores que reflitam padrões de atualidade, modernidade e inovação na execução das obras e serviços objeto deste **CONTRATO**.

16.4. Cada ciclo de **REVISÕES ORDINÁRIAS** será processado pelo **CONCEDENTE** por meio das seguintes etapas:

16.4.1. Recebimento, avaliação, processamento e priorização técnica de demandas;

16.4.2. Solicitação à **CONCESSIONÁRIA** para a elaboração de projetos funcionais para o caso de demanda por novas obras, intervenções ou investimentos;

16.4.3. Definição das adequações necessárias à melhoria da prestação dos serviços e condições do **TERMINAL** objeto da concessão;

16.4.4. Priorização de investimentos, adequações e intervenções necessárias à concessão ou no **TERMINAL**, para realização pela **CONCESSIONÁRIA** nos anos seguintes, se for o caso;

16.4.5. Não objeção aos projetos funcionais apresentados com a definição dos novos investimentos, adequações e intervenções necessárias;

16.4.6. Solicitação à **CONCESSIONÁRIA** da elaboração dos projetos executivo, orçamentação dos investimentos, observando as Tabelas do **SINAPI e SICRO**;

16.4.7. Mensuração de eventuais impactos gerados no Plano de Negócios vigente do **CONTRATO**, pelo **CONCEDENTE**;

16.4.8. Promoção, quando for o caso, do procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, conforme as normas contratuais aplicáveis, ouvido o **CONCEDENTE**;

16.4.9. Celebração do Termo Aditivo correspondente, que deverá ser assinado pelas **PARTES**.

16.4.10. A antecipação de obra prevista em Plano de Negócios vigente, por proposição da **CONCESSIONÁRIA**, deverá ser analisada pelo **CONCEDENTE** em sede de **REVISÃO**

ORDINÁRIA ou **REVISÃO EXTRAORDINÁRIA**, se for o caso;

16.4.11. O **CONCEDENTE** também poderá propor a antecipação de obras, promovendo as devidas **REVISÕES ORDINÁRIA** ou **EXTRAORDINÁRIA**, se for o caso.

17. CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA - DAS REVISÕES EXTRAORDINÁRIAS DO CONTRATO

17.1. Qualquer das **PARTES** poderá pleitear **REVISÃO EXTRAORDINÁRIA** do **CONTRATO** em face da materialização concreta ou iminente de evento cujas consequências sejam suficientemente gravosas a ponto de ensejar a necessidade de avaliação e providências urgentes.

17.2. O procedimento necessário ao reequilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO** é o previsto neste **CONTRATO**.

18. CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS

18.1 A **CONCESSIONÁRIA** é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos definidos no contrato de concessão relacionados à presente concessão, com exceção dos riscos expressamente alocados ao **CONCEDENTE**.

18.2 São de responsabilidade da **CONCESSIONÁRIA**, os riscos relacionados a seguir:

18.2.1 A aprovação ou não junto ao **CONCEDENTE** dos projetos necessários à realização dos investimentos conforme dispostos no **VOLUME 2** Estudo de Arquitetura e Engenharia, para a perfeita exploração do **TERMINAL RODOVIÁRIO**;

18.2.2 A obtenção das Licenças Ambientais;

18.2.3 A realização das obras e investimentos previstos neste **CONTRATO**, após aprovação dos projetos executivos, tal como disposto no **VOLUME 3** Avaliação Econômico- Financeira e respeitando o limite do montante.

18.2.4 Passivos e/ou irregularidades ambientais cujo fato gerador tenha se materializado após a assunção do Terminal Rodoviário ou que sejam relacionadas na listagem de condicionantes, passivos e programas ambientais, constantes no **VOLUME 2** Estudo de Arquitetura e Engenharia;

18.2.5 Variação de custos de insumos, de manutenção, de custos de obras, ou qualquer outro custo incorrido pela **CONCESSIONÁRIA** na execução do objeto contratual;

18.2.6 Atraso no cumprimento dos cronogramas e prazos estabelecidos neste **CONTRATO**, especialmente no prazo dos marcos finais expressos no(s) cronograma(s) vigentes, sempre que o atraso estiver relacionado a obrigações e riscos que não tenham sido expressamente alocadas ao **CONCEDENTE**, e desde que o referido atraso não ultrapasse 18 (dezoito meses) da assinatura do contrato;

18.2.6.1 Excluem-se da previsão disposta na cláusula 18.2.8 os atrasos desde que devidamente justificados pela **CONCESSIONÁRIA** e aceitos pelo **CONCEDENTE**;

18.2.6.2 A **CONCESSIONÁRIA** deverá comprovar expressamente quando o atraso verificado nos cronogramas vigentes for de responsabilidade do **CONCEDENTE**;

18.2.7 Circunstâncias geológicas nas áreas compreendidas pela **CONCESSÃO**, salvo se as mesmas não forem comprovadamente passíveis de identificação “in loco” aquando da visita técnica ou já forem mencionadas no projeto básico contratual;

18.2.8 Alterações propostas pela **CONCESSIONÁRIA** nos **PLANOS DE NEGÓCIOS** vigentes ou nos projetos de engenharia respectivos;

18.2.9 Riscos relacionados à contratação dos seguros e garantias obrigatórios, respeitando os prazos, os limites e as regras estabelecidas neste **CONTRATO** .

18.2.10 Falhas na prestação dos serviços, defeitos nas obras ou equipamentos, bem como erros ou falhas causados pelos terceirizados ou subcontratados;

18.2.11 Todos os riscos inerentes à prestação do serviço adequado, incluindo, entre outros, variações nos, custos ou despesas, dos investimentos aprovados pelo **CONCEDENTE** e inovações tecnológicas necessárias para o atendimento aos **INDICADORES DE DESEMPENHO** vigentes, bem como das normas técnicas e regras contratuais;

18.2.12 Roubos, furtos, destruição, perdas ou avarias nos locais de obras ou em seus ativos.

18.2.13 Segurança e saúde dos trabalhadores do **TERMINAL**, que estejam subordinados à **CONCESSIONÁRIA**, seus subcontratados ou terceirizados;

18.2.14 Greves e dissídios coletivos de funcionários da **CONCESSIONÁRIA**, de seus fornecedores, subcontratados ou terceirizados;

18.2.15 Alteração do cenário macroeconômico, aumento do custo de capital, e alteração de taxas de juros praticados no mercado;

18.2.16 Variação nas taxas de câmbio;

18.2.17 Adequação à regulação exercida por quaisquer outros órgãos ou entidades distintas do **CONCEDENTE**, cuja competência inclua as atividades objeto deste **CONTRATO**;

18.2.18 Adequação à regulação exercida pelo **CONCEDENTE**, quando meramente procedimental ou para fins de padronização;

18.2.19 Prejuízos causados a terceiros pela **CONCESSIONÁRIA**, seus empregados, prestadores de serviço, terceirizados, subcontratados ou qualquer outra pessoa física ou jurídica vinculada à **CONCESSIONÁRIA**, no exercício das atividades abrangidas neste **CONTRATO**;

18.2.20 Planejamento tributário da **CONCESSIONÁRIA**;

18.2.21 Capacidade financeira e/ou de captação de recursos da **CONCESSIONÁRIA**, assim como os custos de empréstimos e financiamentos obtidos para arcar com as obrigações decorrentes deste **CONTRATO**;

18.2.22 Decisões judiciais que suspendam as obras ou a prestação dos serviços decorrentes de atos comissivos ou omissivos da **CONCESSIONÁRIA**;

18.2.23 Ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas, negligência, inépcia, omissão ou das próprias atividades da **CONCESSIONÁRIA** no cumprimento do objeto deste **CONTRATO**;

18.2.24 É de integral responsabilidade da **CONCESSIONÁRIA** o conhecimento e assunção dos riscos a ela atribuídos neste **CONTRATO** e em seus **ANEXOS**, promovendo, às suas expensas e por sua conta e risco, levantamento pormenorizado das possíveis consequências em face da eventual materialização dos riscos a ela atribuídos;

18.2.25 A **CONCESSIONÁRIA** deverá adotar as soluções, processos e técnicas que julgar mais adequados e eficientes para mitigar os riscos a ela atribuídos, responsabilizando-se pelas consequências decorrentes.

18.3 O CONCEDENTE, sem prejuízo das demais disposições deste **CONTRATO**, assume os seguintes riscos relacionados à **CONCESSÃO**:

18.3.1 Decisões judiciais ou administrativas que impeçam ou impossibilitam a **CONCESSIONÁRIA** de prestar os serviços, exceto nos casos em que a **CONCESSIONÁRIA** tiver dado causa à decisão ou na hipótese de haver previsão neste **CONTRATO** que alocue o risco associado à **CONCESSIONÁRIA**;

18.3.2 Atrasos ou inexecução das obrigações da **CONCESSIONÁRIA** causados pela demora ou omissão do **CONCEDENTE** ou do na realização das atividades e obrigações a eles atribuídas neste **CONTRATO**;

18.3.3 Fatores imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior que, em condições normais de mercado, não possam ser objeto de cobertura de seguro oferecido no Brasil e, à época da materialização do risco, este não seja segurável há pelo menos 2 (dois) anos no mercado brasileiro, por pelo menos duas empresas seguradoras, ou com relação à parcela que supere média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, independentemente de a **CONCESSIONÁRIA** as ter contratado;

18.3.4 Danos causados ao **TERMINAL**, aos bens reversíveis, à **CONCESSIONÁRIA**, a terceiros ou aos usuários, quando em decorrência da materialização dos riscos atribuídos ao **CONCEDENTE** ou quando por sua culpa

18.3.5 Danos causados ao **TERMINAL**, aos **BENS REVERSÍVEIS**, à **CONCESSIONÁRIA**, a terceiros ou aos **USUÁRIOS**, quando em decorrência da realização de obras de responsabilidade do **CONCEDENTE**;

18.3.6 Criação e/ou extinção de tributos ou alterações na legislação ou na regulação tributárias, salvo aquelas atinentes a impostos/contribuições sobre a renda, que tenham impacto direto nas receitas ou despesas da **CONCESSIONÁRIA**, relacionados especificamente com a execução do objeto deste **CONTRATO**;

18.3.7 Na hipótese de criação ou instituição temporária de tributo, será considerado, para fins de apuração do impacto no equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, o prejuízo efetivamente comprovado, limitado a uma única incidência do tributo sobre o montante total da base de cálculo;

18.3.8 Impactos decorrentes da criação, revogação ou revisão das normas exaradas pelo sobre as atividades objeto deste **CONTRATO**, exceto as meramente procedimentais e de padronização;

18.3.9 Impactos decorrentes da análise e aprovação do projeto executivo por parte do **CONCEDENTE**, que comprovadamente, implique na majoração dos investimentos previstos no **VOLUME 2** Estudo de Arquitetura e Engenharia

18.3.10 Modificação unilateral, imposta pelo **CONCEDENTE**, das condições de execução do **CONTRATO**;

18.3.12 Fato do Príncipe que efetivamente onere a execução do **CONTRATO**, salvo quando o ato ou fato caracterizar risco que já tenha sido atribuído expressamente à **CONCESSIONÁRIA** neste **CONTRATO**;

18.3.13 Modificações promovidas pelo **CONCEDENTE** nos **INDICADORES DE DESEMPENHO** que causem comprovado e efetivo impacto nos encargos da **CONCESSIONÁRIA**, superior àquele experimentado, na hipótese de o serviço concedido ser desempenhado em condições de atualidade e adequação;

18.3.14 Redução de custos ou redução de encargos setoriais ou incremento de receitas, gerados em face da materialização de algum dos riscos alocados expressamente ao **CONCEDENTE**.

19. CLÁUSULA DÉCIMA NONA - DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO E FINANCEIRO DO CONTRATO

19.1 Sempre que forem atendidas as condições do **CONTRATO**, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

19.2 Reputar-se-á como desequilibrado o **CONTRATO**:

19.2.1 Nos casos em que qualquer das **PARTES** aufera benefícios em decorrência do descumprimento das obrigações a ela alocadas.

19.2.2 Quando qualquer das **PARTES** sofrer os efeitos, positivos ou negativos, decorrentes de evento cujo risco não tenha sido a ela alocado, que comprovadamente promova desbalanceamento da equação econômico-financeira do **CONTRATO**.

19.2.3 Diante da materialização de **EVENTO DE DESEQUILÍBRIO**, somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO** com relação à parcela do desequilíbrio pleiteado cuja exata medida for comprovada pelo pleiteante.

20. CLÁUSULA VIGÉSIMA - DAS MODALIDADES DE RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO E FINANCEIRO DO CONTRATO

20.1 O **CONCEDENTE** terá a prerrogativa de escolher a modalidade pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, em especial, mas não exclusivamente, dentre as seguintes modalidades:

20.1.1 Prorrogação ou redução do **PRAZO DA CONCESSÃO**;

20.1.2 Ressarcimento ou indenização pecuniária;

20.1.3 Revisão da **TARIFA**;

20.1.4 Antecipação ou postergação do prazo de execução de obras;

20.1.5 Combinação das modalidades anteriores ou outras permitidas pela legislação, a critério **CONCEDENTE**.

20.2 A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, mesmo aquela que seja decorrente do procedimento das **REVISÕES ORDINÁRIAS**, será formalizada em Termo Aditivo ao presente Contrato.

21. CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA - DO PROCEDIMENTO PARA IDENTIFICAÇÃO DO DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

20.1 O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ser iniciado por requerimento da **CONCESSIONÁRIA** ou por determinação do **CONCEDENTE**, sendo que à Parte

pleiteante caberá a demonstração tempestiva da ocorrência e identificação de EVENTO DE DESEQUILÍBRIO;

21.1.1 A PARTE pleiteante deverá identificar o EVENTO DE DESEQUILÍBRIO e comunicar a outra PARTE em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias contados de sua materialização, com vistas a resguardar a contemporaneidade das relações contratuais, bem como possibilitar o adequado manejo das consequências do EVENTO DE DESEQUILÍBRIO;

21.2 Quando o pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro for iniciado pela **CONCESSIONÁRIA**, deverá ser realizado por meio de requerimento fundamentado e estar acompanhado de todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, inclusive quanto a:

21.2.1 Identificação precisa do EVENTO DE DESEQUILÍBRIO, acompanhada, quando pertinente, de evidência de que a responsabilidade está alocada ao **CONCEDENTE**;

21.2.2 Solicitação, se o caso de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, desde que demonstrado o potencial comprometimento da solvência ou continuidade da execução/prestação dos serviços da **CONCESSIONÁRIA** decorrente da materialização do EVENTO DE DESEQUILÍBRIO;

21.2.3 Quantitativos dos desequilíbrios efetivamente identificados no fluxo de caixa, com a data de ocorrência de cada um deles, ou a estimativa, em caso de novos investimentos, para o cálculo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, a depender do EVENTO DE DESEQUILÍBRIO;

21.2.4 Comprovação dos gastos, diretos e indiretos, efetivamente incorridos pela **CONCESSIONÁRIA**, decorrentes do EVENTO DE DESEQUILÍBRIO que deu origem ao pleito, acompanhado de sumário explicativo contendo os regimes contábil e tributário aplicáveis às receitas ou custos supostamente desequilibrados;

21.2.5 Em caso de avaliação de eventuais desequilíbrios futuros, demonstração circunstanciada dos pressupostos e parâmetros utilizados para as estimativas dos impactos do EVENTO DE DESEQUILÍBRIO sobre o fluxo de caixa da **CONCESSIONÁRIA**.

21.3 Diante do pleito apresentado pela **CONCESSIONÁRIA**, o **CONCEDENTE** deverá, no prazo máximo de até 60 (sessenta) dias, manifestar-se a respeito do cabimento do pleito, bem como avaliar se o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO** poderá ser processado de forma extraordinária.

21.3.1 Quando não justificada ou acolhida pelo **CONCEDENTE** a justificativa de urgência no tratamento do EVENTO DE DESEQUILÍBRIO, este deverá ser tratado na REVISÃO ORDINÁRIA subsequente.

21.4 Na avaliação do pleito iniciado por requerimento da **CONCESSIONÁRIA**, o **CONCEDENTE** poderá, a qualquer tempo, contratar laudos técnicos e/ou econômicos específicos.

21.4.1 A critério do **CONCEDENTE**, poderá ser realizada, por intermédio de entidade especializada e com capacidade técnica notoriamente reconhecida, auditoria para constatação da situação que ensejou o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro.

21.5 O **CONCEDENTE**, ou quem por ele indicado, terão livre acesso a informações, bens e instalações da **CONCESSIONÁRIA** ou de terceiros por ela contratados para aferir o valor alegado pela **CONCESSIONÁRIA** em eventual pleito de reequilíbrio econômico-financeiro apresentado.

21.6 O pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro iniciado pelo **CONCEDENTE** deverá ser objeto de notificação à **CONCESSIONÁRIA**, acompanhado de cópia dos laudos e estudos pertinentes, incluindo, se for o caso, a proposição de processamento do Pleito em sede de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, motivada pelo relevante impacto potencial da recomposição sobre os USUÁRIOS.

21.6.1 Recebida a notificação sobre o EVENTO DE DESEQUILÍBRIO, a **CONCESSIONÁRIA** terá 60 (sessenta) dias para apresentar manifestação fundamentada quanto ao pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, apresentado pelo **CONCEDENTE** em notificação, sob pena de consentimento tácito do pedido, cabendo-lhe, ainda, no mesmo prazo, manifestar-se a respeito da proposição de processamento do pedido em sede de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA.

21.6.2 Em consideração à resposta da CONCESSIONÁRIA, o CONCEDENTE terá 30 (trinta) dias para ratificar o cabimento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e de seu eventual processamento em sede da REVISÃO EXTRAORDINÁRIA.

21.7 Não caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da **CONCESSIONÁRIA**:

21.7.1 Quando os prejuízos sofridos derivarem da ocorrência de negligência, imprudência, imperícia, inépcia ou omissão na exploração dos serviços objeto da **CONCESSÃO** e no tratamento dos riscos a ela alocados;

21.7.2 Quando, de qualquer forma e em qualquer medida, a **CONCESSIONÁRIA** tenha concorrido, direta ou indiretamente, para o evento causador do desequilíbrio.

21.7.3 Se a materialização dos eventos motivadores do pedido por parte da **CONCESSIONÁRIA** não ensejar efetivo impacto nas condições contratuais e não acarretar efetivo prejuízo decorrente do desequilíbrio na equação econômico-financeira do CONTRATO que possa ser demonstrado em sua exata medida.

22. CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA - DO MÉTODO PARA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO- FINANCEIRO DO CONTRATO

22.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO** em relação a determinado EVENTO DE DESEQUILÍBRIO será realizada de forma a se obter o valor presente líquido dos saldos do fluxo de caixa igual a zero, considerando-se a taxa interna de retorno respectiva à natureza de cada EVENTO DE DESEQUILÍBRIO, conforme determinado a seguir:

22.1.1. Na ocorrência de EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO decorrentes de antecipações, cancelamentos ou atrasos dos INVESTIMENTOS previstos no CRONOGRAMA DETALHADO, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO** será realizada levando-se em consideração a distribuição físico-executiva estabelecida dos INVESTIMENTOS previstos no CRONOGRAMA DETALHADO.

22.1.2. Na ocorrência de quaisquer outros EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO que não se enquadrem na hipótese da subcláusula 29.1.1 acima, inclusive os decorrentes de inclusão no **CONTRATO** de novos investimentos, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO** se dará por meio da elaboração do fluxo de caixa marginal, considerando:

(i) os fluxos de caixa marginais, positivos ou negativos, calculados com base na diferença entre as situações com e sem o EVENTO DE DESEQUILÍBRIO; e (ii) os fluxos de caixa marginais necessários à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**.

22.1.3. A taxa interna de retorno a ser utilizada no cálculo do valor presente do EVENTO DE DESEQUILÍBRIO será composta pela média dos últimos 12 (doze) meses da taxa bruta de juros de venda das Notas do Tesouro IPCA+ com juros Semestrais (NTN-B) ou, na ausência deste, outro que o substitua, ex-ante a dedução do Imposto de Renda, com vencimento em 2055, contados a partir da data de eficácia deste CONTRATO ou vencimento mais compatível com a data do termo contratual, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, apurada no início de cada ano contratual, capitalizada de um spread ou sobretaxa sobre os juros equivalente a 5,76% ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis.

22.1.4. Independentemente do resultado do cálculo indicado no 22.1.3 a taxa interna de retorno a ser utilizada no cálculo do valor presente não poderá ser inferior ao WACC do Produto 3 – Caderno de Avaliação Econômico-Financeira.

22.2. Os EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO consistentes em novos investimentos considerarão, para cálculo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, a taxa interna de retorno calculada na data da assinatura do respectivo termo aditivo, conforme metodologia disposto no 22.1.2.

22.3. Todas as demais hipóteses de EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO considerarão, para cálculo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, a taxa interna de retorno calculada na data da materialização do EVENTO DE DESEQUILÍBRIO, também conforme metodologia disposto no item 22.1.2.

22.4. A cada recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será definida a taxa interna de retorno daquele cálculo, definitiva para todo o PRAZO DO CONTRATO, de acordo com as taxas vigentes para os EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO nela considerados.

22.5. Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes **EVENTO DE DESEQUILÍBRIO**.

22.6. A **CONCESSIONÁRIA** deverá apresentar estimativas relacionadas ao valor do desequilíbrio, mesmo nos casos em que o pleito seja de iniciativa do **CONCEDENTE**.

23. CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA - DOS SEGUROS

23.1 A **CONCESSIONÁRIA** fará e manterá em vigor durante todo o período da concessão, até a devolução formal do **TERMINAL** concedido, seguros em montantes compatíveis com o nível desta contratação, previamente aprovados pelo **CONCEDENTE**, relativos a seguro de responsabilidade civil, cobrindo a **CONCESSIONÁRIA** e o **CONCEDENTE** pelos montantes que possam ser responsabilizados a título de danos, indenizações, custos processuais e outros em relação à morte ou lesão de pessoas e bens resultantes do desenvolvimento das atividades pertinentes à concessão.

23.1.1 A contratação dos seguros deverá ser promovida no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da data de assinatura deste **CONTRATO**, competindo à **CONCESSIONÁRIA** apresentar anualmente ao **CONCEDENTE** os documentos comprobatórios pertinentes.

23.1.2 Caso a **CONCESSIONÁRIA** deixe de cumprir a obrigação de contratar ou manter as apólices de seguro de que trata este **CONTRATO**, o **CONCEDENTE** poderá proceder à contratação e ao pagamento direto dos prêmios das referidas apólices, ficando os respectivos custos por conta da **CONCESSIONÁRIA**. Tal fato caracteriza mora da **CONCESSIONÁRIA**, com as consequências previstas neste **CONTRATO**;

23.1.3 O não reembolso imediato pela **CONCESSIONÁRIA** das despesas realizadas pelo **CONCEDENTE** na forma prevista no parágrafo anterior, autoriza a Intervenção na concessão pelo período necessário para a solução da pendência ou para assegurar o ressarcimento dos gastos efetuados.

23.1.4 A **CONCESSIONÁRIA** apresentará, nas épocas pertinentes a comprovação da renovação do seguro de que trata esta cláusula.

23.1.5 A **CONCESSIONÁRIA** com a aprovação prévia do **CONCEDENTE** poderá alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando adequá-las às novas situações que ocorram durante o período de **CONTRATO**.

23.1.6 A **CONCESSIONÁRIA** deverá exigir dos seus locatários, arrendatários ou cessionários de direito de uso ou correlatos, a contratação de seguro do conteúdo da(s) unidade(s) autônoma(s), guichê(s) de venda de passagens, loja(s), sala(s), ou espaço(s) de uso comercial, objeto dos respectivos contratos, abrangendo instalações, móveis, estoques de mercadorias e equipamentos, cujas apólices deverão estar a disposição do **CONCEDENTE** facultado a esta o direito de avaliar, em qualquer tempo, a relação valor-seguro-conteúdo da(s) unidade(s) autônoma(s), guichê(s), loja(s), prédios, ou espaço(s) de uso comercial.

24. CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA - DAS GARANTIAS

24.1 Para assinatura do **CONTRATO** a **LICITANTE** vencedora ficará obrigada a prestar caução correspondente a 2,5% (dois vírgula cinco por cento) do valor estimado global do **CONTRATO**, cujo valor é de **R\$128.320.175,94 (cento e vinte e oito milhões, trezentos e vinte mil, cento e setenta e cinco reais e noventa e quatro centavos)**, que corresponde a soma total do valor das receitas, a título de garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais.

24.2 A garantia será prestada em quaisquer das seguintes modalidades:

24.2.1 Caução em dinheiro ou em título da Dívida Pública;

24.2.2 Fiança bancária;

24.2.3 Seguro garantia.

24.3 A garantia deverá ser atualizada anualmente na mesma proporção de variação do reajustamento da Concessão, e permanecer em vigor até a extinção do **CONTRATO** e/ou devolução efetivada do **TERMINAL**, observado o seguinte:

24.3.1 A garantia deverá ser atualizada anualmente na mesma proporção de variação do reajustamento da Concessão, e permanecer em vigor até a extinção do **CONTRATO** e/ou devolução efetivada do **TERMINAL**, observado o seguinte:

24.3.2 A extinção do serviço por motivo não resultante da aplicação de penalidades motiva a devolução da caução à **CONCESSIONÁRIA**, mediante requerimento ao **CONCEDENTE**;

24.3.3 Qualquer modificação nos termos e condições da garantia deve ser previamente aprovada pelo **CONCEDENTE**;

24.4 Assegurado o devido procedimento e a ampla defesa à **CONCESSIONÁRIA**, o **CONCEDENTE** recorrerá às garantias, conforme o caso, nas hipóteses de a **CONCESSIONÁRIA** não executar, total ou parcialmente, nos prazos devidos, as intervenções vinculadas à concessão e, ainda, sempre que a mesma não proceda ao pagamento das multas que lhe forem aplicadas ou dos prêmios dos seguros previstos neste **CONTRATO** e, também, nos casos de indenização devida a **CONCEDENTE**, em decorrência da devolução de bens vinculados à concessão em desconformidade com as exigências estabelecidas, assim como no descumprimento das demais obrigações previstas neste **CONTRATO**.

24.4.1 Sempre que for utilizada a garantia, a **CONCESSIONÁRIA** deverá proceder à reposição do seu montante integral no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar daquela utilização.

24.5 A devolução da garantia ocorrerá após a emissão do Termo de Devolução do **TERMINAL** concedido à **CONCEDENTE**, com atestado de cumprimento de todas as obrigações contratuais.

25. CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA - DAS PENALIDADES ADMINISTRATIVAS

25.1 A **CONCESSIONÁRIA**, em caso de prática de ilícitos elencados na Lei 14.133/21, garantida a prévia defesa e o contraditório, sujeitar-se-ão integralmente às expressas cominações nela previstas, sem prejuízo, quando cabível, da aplicação das penalidades previstas no Edital [•]/2026, que passam a fazer parte desta avença como se transcritas nele estivessem, sem prejuízo da apuração e cobrança de responsabilidade civil e criminal, e aplicação de legislação pertinente.

25.2 As multas não têm caráter compensatório e o seu pagamento não eximirá o contratado da responsabilidade por perdas e danos decorrentes das infrações cometidas, e serão graduadas e aplicadas de acordo com a gravidade da infração, obedecidos os limites máximos previstos e, quando pertinente, como prevista no citado ANEXO V - PENALIDADES CONTRATUAIS.

25.3 O processo de aplicação das penalidades de comunicado de irregularidade, advertência e multa, inclusive moratória, tem início com a lavratura do auto de infração pela fiscalização do **CONCEDENTE**;

25.3.1 Lavrado o auto, a **CONCESSIONÁRIA** será imediatamente intimada, se lhe dando um prazo de 05 (cinco) dias úteis para defesa prévia ou correção da irregularidade.

25.3.2 Recebida a defesa prévia, e não sanada a irregularidade, os autos serão encaminhados pela fiscalização ao **CONCEDENTE** devidamente instruídos, para decisão.

25.3.3 Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela **CONCESSIONÁRIA**, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

25.3.4 Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena. Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto de processo de cuja instauração a **CONCESSIONÁRIA**

25.3.5 Na falta de pagamento da multa no prazo de 30 (trinta) dias a partir da ciência, pela **CONCESSIONÁRIA**, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

26. CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA - DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

26.1 Extingue-se a concessão por:

26.1.1 Advento do termo contratual;

26.1.2 Encampação;

26.1.3 Caducidade;

26.1.4 Rescisão;

26.1.5 Anulação;

26.1.6 Falência ou extinção da empresa CONCESSIONÁRIA.

26.2 Extinta a concessão, retornam ao **CONCEDENTE** todos os bens reversíveis descritos, e os que venham apurados quando da contratação, e a ser agregados, nestas condições, ao longo da vigência da concessão, direitos e privilégios transferidos à **CONCESSIONÁRIA**, havendo imediata assunção do objeto da concessão pelo **CONCEDENTE**.

26.3 Nos casos de extinção da concessão pelo advento do termo contratual ou de encampação, o **CONCEDENTE** antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que eventualmente possam ser devidas à **CONCESSIONÁRIA**.

26.4 A reversão no advento do termo contratual far-se-á com indenização prévia das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis eventualmente ainda não amortizados ou depreciados e que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do objeto da concessão.

26.5 Para os fins do item anterior, 12 (doze) meses antes do termo final previsto para a vigência da concessão será instaurado processo administrativo, no qual estará assegurado à **CONCESSIONÁRIA** o amplo direito de defesa e o contraditório, promovendo-se os levantamentos e avaliações levando-se em consideração o último Relatório de Avaliação de Investimentos e Controle de Bens Reversíveis e demais relatórios, demonstrações e documentos apresentados pela **CONCESSIONÁRIA**.

26.6 Considera-se encampação a retomada do objeto da concessão pelo **CONCEDENTE** durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e prévio pagamento da indenização.

26.7 A inexecução total ou parcial do **CONTRATO** acarretará, a critério do **CONCEDENTE** a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste Edital, as normas contratuais e o direito ao contraditório e à ampla defesa.

26.8 A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo **CONCEDENTE** quando:

26.8.1 O objeto da concessão estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da boa qualidade e atualidade dos serviços do **TERMINAL**;

26.8.2 A **CONCESSIONÁRIA** descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

26.8.3 A **CONCESSIONÁRIA** paralisar, injustificadamente, o objeto da concessão em qualquer de suas fases;

26.8.4 A **CONCESSIONÁRIA** perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter em adequadas condições do **TERMINAL** e suas operações;

26.8.5 A **CONCESSIONÁRIA** não cumprir as penalidades impostas por infrações nos prazos devidos ou não atender as intimações do **CONCEDENTE** para regularizar o cumprimento do **CONTRATO** de concessão; e

26.8.6 A **CONCESSIONÁRIA** não atender a intimação do **CONCEDENTE** no sentido de regularizar do serviço.

26.9 A declaração de caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação de inadimplência da **CONCESSIONÁRIA** em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

26.10 Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à respectiva **CONCESSIONÁRIA**, detalhadamente, os descumprimentos contratuais, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento nos termos contratuais.

26.11 Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por ato do **CONCEDENTE** independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo, se couber.

26.12 A declaração de caducidade não acarretará qualquer espécie de responsabilidade para o **CONCEDENTE** em relação a encargos, ônus, obrigações, ou compromissos com terceiros ou com empregados da **CONCESSIONÁRIA**.

27. CLÁUSULA VIGÉSIMA SÉTIMA - DA INTERVENÇÃO

27.1 Sem prejuízo das demais estipulações constantes no Edital e seus ANEXOS, o **CONCEDENTE** poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar o seu cumprimento em todos os seus termos, especialmente a operação do **TERMINAL** em condições adequadas, com atualidades, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

27.2 A intervenção far-se-á por ato do **CONCEDENTE** que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

27.3 Declarada a intervenção, o **CONCEDENTE** deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar as responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

27.4 Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à **CONCESSIONÁRIA**, precedida de prestação de contas pelo Interventor, que responderá pelos atos praticados durante sua gestão.

28. CLÁUSULA VIGÉSIMA OITAVA - DA TRANSFERÊNCIA DA CONCESSÃO

28.1 Não poderá haver transferência da concessão ou do controle societário da **CONCESSIONÁRIA** sem prévia anuência do **CONCEDENTE**;

28.2 Para fins de obtenção da anuência referida o pretendente deverá atender as exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção da concessão e comprometer-se, expressamente, a cumprir todas as cláusulas, termos e condições da concessão.

28.3 Para os efeitos desta cláusula entende-se por controle efetivo da sociedade **CONCESSIONÁRIA** a titularidade da maioria de seu capital votante, expresso em ações ordinárias nominativas ou semelhantes, bem assim o exercício, de fato e de direito, do poder decisório para gerir suas atividades.

28.4 A **CONCESSIONÁRIA** e seus controladores se obrigam a manter, durante todo o prazo da concessão e de sua prorrogação, no mínimo, todas as condições de prestação do serviço e de capacitação existentes à época da entrada em vigência do presente **CONTRATO**.

29. CLÁUSULA VIGÉSIMA NONA - DOS CONTRATOS DA CONCESSIONÁRIA COM TERCEIROS

29.1 A **CONCESSIONÁRIA** poderá contratar com terceiros o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à concessão, bem como poderá dar em locação, arrendamento, cessão de uso ou contratar, por qualquer forma em direito admitido, as unidades autônomas, áreas, prédios e espaços passíveis de exploração comercial, integrantes do conjunto do **TERMINAL**.

29.1.1 Os contratos celebrados entre a **CONCESSIONÁRIA** e os terceiros a que se refere esta cláusula reger-se-ão pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o **CONCEDENTE**.

29.1.2 A **CONCESSIONÁRIA** deverá considerar que os atuais locatários, arrendatários ou outros ocupantes de espaços comercializáveis do **TERMINAL**, desde que estejam adimplentes com os respectivos encargos junto à **CONCESSIONÁRIA**, terão direito de preferência, em igualdade de condições com terceiros, para a locação ou ocupação a qualquer título das unidades autônomas ou espaços comercializáveis respectivos, de acordo com o mix que vier a ser proposto pela futura **CONCESSIONÁRIA**, assegurados as atividades e os serviços considerados essenciais relacionados no Edital e neste **CONTRATO**.

30. CLÁUSULA TRIGÉSIMA - DOS RECURSOS

30.1 Dos atos do **CONCEDENTE** decorrentes da execução deste **CONTRATO**, não sujeitos aos procedimentos administrativos nele previstos, cabe recurso.

30.2. O recurso será dirigido à autoridade superior, por intermédio da que praticou o ato recorrido, a qual poderá reconsiderar sua decisão, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, ou, neste mesmo prazo, fazê-lo subir, devidamente informado. Neste caso, a decisão deverá ser proferida dentro do prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados do recebimento do recurso.

31. CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMEIRA - DA FISCALIZAÇÃO

31.1 Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da **CONCESSIONÁRIA**, emergentes deste **CONTRATO**, serão exercidos pelo **CONCEDENTE**;

31.2 A CONCESSIONÁRIA se obriga a permitir e facilitar aos elementos integrantes da fiscalização, a inspeção do local dos serviços em qualquer dia e hora, fornecendo todos os esclarecimentos que lhe sejam solicitados.

31.3 A CONCESSIONÁRIA se obriga a manter permanentemente em seu escritório um livro, ou qualquer sistema válido de registro, de ocorrências diárias, ao qual a fiscalização poderá acessar, fazendo constar as observações que julgar pertinentes.

31.4 A fiscalização a ser exercida pelo **CONCEDENTE** compreenderá a inspeção e acompanhamento das atividades, dos equipamentos, das instalações, seja por meio da atuação direta de seus agentes de fiscalização, seja por meio de requisição formal, implicando amplo acesso a todos os dados e informações da **CONCESSIONÁRIA** ou de terceiros, que deverão ser fornecidos tempestivamente, na forma requisitada, de acordo com o disposto neste **CONTRATO**.

31.5 A fiscalização do **CONCEDENTE** abrangerá também o acompanhamento e controle das receitas da concessão, podendo ter acesso a cópias de contratos, tudo com vista a garantir o correto pagamento da outorga.

31.6 A CONCESSIONÁRIA se obriga, ainda, a prestar à fiscalização do **CONCEDENTE** quando formalmente solicitado, as informações relevantes, entre outras:

31.6.1 As de natureza econômico-financeiras (receitas);

31.6.2 As de natureza comercial;

31.6.3 As de natureza operacional.

31.7 A CONCESSIONÁRIA, por intermédio de representante indicado, poderá acompanhar toda e qualquer atividade de fiscalização do **CONCEDENTE**.

31.8 Até o dia 30 de abril de cada ano ou até o prazo legal de fechamento do exercício, a **CONCESSIONÁRIA** sempre que requisitada pelo **CONCEDENTE**, encaminhará balanço anual e demonstração de resultado do exercício referentes a exploração do **TERMINAL**.

31.9 Sem prejuízo das competências fiscalizatórias de órgãos estaduais e federais, a fiscalização das obrigações do Contrato será realizada pela Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e de Desenvolvimento do Município de Porto Velho – ARDPV, naquilo que estiver sujeito a suas competências.

31.10 De acordo com os termos do art. 53 da Lei Complementar nº 1.013, de 19 de maio de 2025, a **CONCESSIONÁRIA** realizará 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 cincodécimos 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.

32. CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA - DA PRESTAÇÃO DE CONTAS

32.1 Compete à CONCESSIONÁRIA, ainda, apresentar ao **CONCEDENTE** os relatórios seguintes:

32.1.1 Relatório Anual de Prestação de Contas que consiste em mapas estatísticos da movimentação de passageiros, resumo das atividades operacionais, administrativas e fatos relevantes ocorridos no período, que deverá ser apresentado até o dia 30 do mês de março de cada ano;

32.1.2 Relatório Anual de Investimentos e Controle de Bens Reversíveis, que deverá ser apresentado até o dia 30 do mês de março, de cada ano, contendo, inclusive, a relação dos bens reversíveis, originalmente previstos ou agregados no curso da concessão, com indicação do seu estado de conservação;

32.1.3 Disponibilizar trimestralmente Relatório de Operação das Plataformas, contendo as alterações e omissões de horários praticadas por empresas bem como as linhas em que foram aplicadas, as solicitações das empresas transportadoras de horários extras, informando a disponibilidade de plataformas para as partidas, dentro outros dados relevantes, de acordo como modelo a ser aprovado entre as PARTES.

32.2 A CONCESSIONÁRIA se obriga a manter permanentemente em seu escritório um livro de ocorrências diárias, autenticado pelo **CONCEDENTE**, no qual a **FISCALIZAÇÃO** e a **CONCESSIONÁRIA** anotarão todas as ocorrências que mereçam registro, quando for o caso.

33. CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCEIRA - DA CONTAGEM DOS PRAZOS

33.1 Na contagem dos prazos a que aludem este CONTRATO excluir-se-á o dia de início e induzir-se-á o do vencimento, e considerar-se-ão os dias consecutivos, exceto quando for explicitamente disposto em contrário.

33.2 Só se iniciam e vencem os prazos em dias de expediente na Prefeitura de Porto Velho.

34. CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUARTA - DO FORO

34.1. O Foro deste CONTRATO é o de Porto Velho, com renúncia expressa das partes a outro qualquer, por mais privilegiado que seja.

35. CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA - DA PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS (LGPD)

35.1. As PARTES obrigam-se a cumprir integralmente a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), no tratamento de quaisquer dados pessoais a que tenham acesso em razão da execução deste CONTRATO.

35.2. Os dados pessoais somente poderão ser utilizados para as finalidades legítimas, específicas e explícitas relacionadas à execução da concessão, sendo vedado o uso para finalidade diversa daquela que justificou o seu tratamento.

35.3. A CONCESSIONÁRIA deverá adotar medidas técnicas e administrativas aptas a proteger os dados pessoais contra acessos não autorizados e situações acidentais ou ilícitas de destruição, perda, alteração, comunicação ou difusão.

35.4. A CONCESSIONÁRIA responderá por eventuais danos causados em decorrência do tratamento irregular de dados pessoais, nos termos da legislação aplicável, sem prejuízo das demais sanções administrativas, civis e contratuais cabíveis.

36. CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA - DA PUBLICIDADE

36.1. O presente CONTRATO, seus termos aditivos, apostilamentos e demais atos relacionados à sua execução deverão ser divulgados no Portal Nacional de Compras Públicas – PNCP, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

36.2. Além da divulgação no PNCP, o CONTRATO e seus instrumentos correlatos deverão ser publicados no Sítio Eletrônico Oficial da Prefeitura do Município de Porto Velho, garantindo-se a transparência, o acesso à informação e o controle social.

36.3. A divulgação de que trata esta cláusula constitui condição de eficácia e regularidade do ajuste, sem prejuízo das demais formas de publicidade previstas na legislação vigente.

Para firmeza e como prova do acordado, é lavrado o presente contrato, que depois de lido e achado conforme é assinado pelas partes, dele sendo extraídas as cópias necessárias para seu fiel cumprimento, todas de igual teor e forma, devidamente certificadas pela Procuradoria Geral do Município.

Porto Velho, Estado de Rondônia, [•]de [•] de 2026.

CONCEDENTE
Representado por

CONCESSIONÁRIA
Representado por



Referência: Processo nº 002.000777/2026-00	SEI nº 1414996
--	----------------



ANEXO IV

DIRETRIZES PARA A APRESENTAÇÃO DO PLANO DE NEGÓCIO

1. INTRODUÇÃO

O objetivo deste Anexo é estabelecer as Diretrizes do PLANO DE NEGÓCIOS DA CONCESSIONÁRIA, a ser entregue pela LICITANTE declarada vencedora como condição de HOMOLOGAÇÃO do certame.

2. DO PLANO DE NEGÓCIOS

Após a HOMOLOGAÇÃO da LICITAÇÃO, o PLANO DE NEGÓCIOS da CONCESSIONÁRIA fará parte integrante do CONTRATO de CONCESSÃO.

2.1 O PLANO DE NEGÓCIOS a ser elaborado é de exclusiva responsabilidade da LICITANTE e deverá ser consistente, em si e com a PROPOSTA DE PREÇO, e suficientemente claro quanto às diretrizes adotadas.

2.2 PLANO DE NEGÓCIOS deverá conter o detalhamento da elaboração dos projetos necessários, a obtenção das aprovações e das LICENÇAS, assim como a realização das obras e investimentos para a viabilização da exploração do TERMINAL.

2.3 O PLANO DE NEGÓCIOS deverá conter o detalhamento das premissas utilizadas na sua elaboração.

2.4 Na elaboração do PLANO DE NEGÓCIOS, a LICITANTE deverá observar as disposições do Edital de Licitação e seus anexos, a minuta do contrato e as diretrizes expostas neste anexo.

2.5 O PLANO DE NEGÓCIOS deverá ser apresentado impresso, com todas as folhas numeradas e rubricadas, em ordem sequencial crescente a partir de 1 (um). As planilhas financeiras incluídas no PLANO DE NEGÓCIOS deverão ser fornecidas em arquivos em meio magnético, gravados em arquivos padrão PDF (Adobe Acrobat) e em planilha eletrônica editável e compatível com Microsoft Excel, incluindo sua formulação matemática, vínculos e macros de forma aberta, passível de verificação, mediante a apresentação de todos os dados, fórmulas e cálculos realizados que resultaram no fluxo de caixa das projeções financeiras, para possibilitar a análise e a consistência dos cálculos. Ocorrendo divergência entre valores indicados na planilha impressa e aqueles constantes da planilha em meio magnético, prevalecerão aqueles da planilha impressa.

2.6 Deverão ser observados os princípios fundamentais de contabilidade aceitos no Brasil e submetidos ao regime da Lei Federal 6.404/76 e alterações posteriores, especialmente as introduzidas pela Lei 11.638/2007, bem como as Normas Brasileiras de Contabilidade convergidas às normas internacionais, mediante a aplicação das International Financial Reporting Standards – IFRS, além das disposições da legislação fiscal vigente, incluindo as instruções normativas SRF nº 162, de 31/12/1998 e nº 130, de 10/11/1999, referentes à amortização e depreciação dos investimentos.

2.7. A LICITANTE deverá realizar as projeções em moeda constante (nãoconsiderar a inflação).

2.8. O PLANO DE NEGÓCIOS deverá ser apresentado com periodicidademínima anual e todos os valores constantes deverão estar expressos no primeiro dia do mês da data-base de referência da PROPOSTA DEPREÇOS indicada no Edital, pro rata temporis.

3. DIRETRIZES PARA O PLANO DE NEGÓCIOS

No PLANO DE NEGÓCIOS deverão ser informadas as premissas que constituirão os demonstrativos financeiros, contendo as hipóteses sobre as quais eles foram baseados:

3.1. QUADRO 1: RECEITAS E TRIBUTOS

A LICITANTE deverá informar e detalhar a RECEITA OPERACIONAL BRUTA constituída das seguintes receitas:

3.1.1. RECEITA DE TARIFA DE EMBARQUE DOS USUÁRIOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO;

3.1.2. RECEITAS DE SANITÁRIOS/BANHOS

3.1.3. RECEITAS DE GUARDA VOLUMES

3.1.4. RECEITAS DE ESTACIONAMENTO

3.1.5. RECEITAS DE LOCAÇÕES

3.1.6. RECEITAS DE EXPLORAÇÃO DE ESPAÇOS DE PUBLICIDADE

3.1.7. OUTRAS RECEITAS

3.1.8. A LICITANTE deverá informar e detalhar os tributos que incidirão sobre os itens de receitas, seu regime de tributação, base de cálculo e alíquotas

3.2 QUADRO 2: DESPESAS OPERACIONAIS

A LICITANTE deverá descrever o modelo de custos da Concessão

3.2.1. Custos Operacionais, Custos Administrativos.

3.2.1.1. Mão de Obra

3.2.1.2. Serviço Público

3.2.1.3. Serviço de Terceiros

3.2.1.4. Materiais

3.2.1.5. Estadia e Representação

3.2.1.6. Seguros e Garantias

3.2.1.7. Outras Despesas

3.2.1.8. Administração Central (% da Receita Bruta limitado a 10%);

3.2.1.9. Reembolso de Condomínio

3.2.1.10. Outorga Variável

3.2.2 Depreciação e Amortização

Detalhar as despesas com amortização do ativo financeiro e intangível, além das despesas com depreciação.

3.3. QUADRO 3: INVESTIMENTOS E IMOBILIZADOS

Descrever os investimentos previstos durante o prazo de concessão com detalhamento do CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO e OUTORGA FIXA

3.4. QUADRO 4: PLANO DE GARANTIAS E SEGUROS

Detalhar as garantias e seguros contratados para atender as exigências contratuais, com a indicação das condições e características de cada produto e custos.

3.5 QUADRO 5: DESPESAS PRÉ-OPERACIONAIS

Descrever as despesas pré-operacionais da Concessão, que ocorrerão antes do início da operação.

3.6 QUADRO 6: SERVIÇOS DA DÍVIDA

Descrever o plano de financiamento da Concessão, incluindo os aportes de acionistas com recursos próprios, empréstimos, emissões de títulos, emissões de debêntures e leasing financeiro e respectivos custos quanto à despesa de juros, taxas, comissões, seguros e garantias.

3.7 QUADRO 7: DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS DA CONCESSÃO

A LICITANTE deverá apresentar de forma sintética, porém detalhando os valores referentes a:

- 1) Balanço Patrimonial anual projetado para cada ano do contrato, durante toda a concessão.
- 2) Demonstração de Resultado do Exercício – DRE anual da, projetado para cada ano do contrato, durante toda a concessão

A LICITANTE deverá informar e detalhar os tributos que incidirão sobre o lucro, regime de tributação, base de cálculo e alíquotas.

3.8 QUADRO 8: FLUXO DE CAIXA

A LICITANTE deverá projetar o Fluxo de Caixa do Projeto (desalavancado) e o Fluxo de Caixa do Acionista (alavancado), compatível com as premissas adotadas no PLANO DE NEGÓCIOS. Deverá ser calculada a Taxa Interna de Retorno para o Fluxo de Caixa do Projeto e para o Fluxo de Caixa do Acionista.

Para a elaboração do Fluxo de Caixa Livre é obrigatório utilizar taxa de desconto de 11,61% ao ano para efeito de uniformidade e análise das viabilidades das propostas.

MAXWEL MOTA DE ANDRADE
Secretário Executivo de Política Intersetorial
Gestor Jurídico do Conselho Gestor do Programa de PPP

THIAGO FELIPE CANTANHEDE PACHECO
Secretário Municipal de Infraestrutura - SEINFRA
Secretário Executivo do Conselho Gestor do Programa de PPP



Documento assinado eletronicamente por **Maxwel Mota De Andrade, Secretário(a)**, em 10/12/2025, às 17:18, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Thiago Felipe Cantanhede Pacheco, Secretário (a)**, em 10/12/2025, às 19:38, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Lliandro De Almeida Loyola, Diretor (a)**, em 11/12/2025, às 14:51, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://www.portovelho.ro.gov.br/sei> informando o código verificador **0176482** e o código CRC **6A2BF9EC**.



019.000654/2025-09

0176482v26



SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA
Rua Mário Andreazza, 8072 - Bairro Juscelino Kubitschek - CEP 76829374 - Porto Velho - RO

Análise

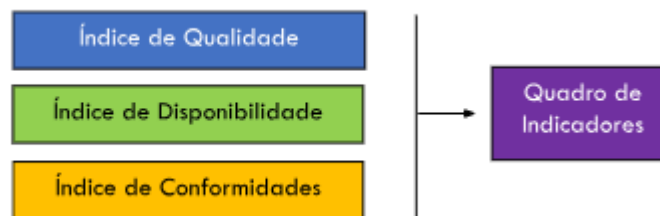
ANEXO V

SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO

A Lei Federal n. 8.987/1995, em seu art. 23, dispõe sobre a obrigatoriedade da existência de indicadores de desempenho para avaliação e eventuais deduções na concessão comum. Trata-se de fator de avaliação dos parâmetros da concessão, como construção ou serviço. O indicador de desempenho pode vir a ser fator de extinção da concessão pelo CONCEDENTE caso o indicador sinalize a baixa qualidade no serviço de acordo com os parâmetros estabelecidos, conforme o art. 35 do referido diploma legal.

Os indicadores de desempenho relacionados a seguir têm como objetivo avaliar a qualidade dos serviços prestados pela CONCESSIONÁRIA.

Na figura abaixo estão resumidos os grupos de indicadores sugeridos. O quadro de indicadores é formado por três grupos, sendo eles: qualidade, disponibilidade e conformidade.



Os indicadores de desempenho relacionados têm como objetivo avaliar a qualidade dos serviços prestados pela Concessionária. A aferição e medição dos serviços prestados será feita através de 3 indicadores principais:

Índice de Qualidade (IQ): avalia a qualidade dos serviços prestados através de pesquisa de opinião realizada diretamente com os Usuários e os prestadores de serviços.

Índice de Disponibilidade (ID): avalia o nível de disponibilidade da infraestrutura e dos serviços prestados pela CONCESSIONÁRIA.

Índice de Conformidade (IC): avalia a conformidade com as normas, certidões, licenças e relatórios exigidos.

A Nota de Desempenho (ND) será calculada pela fórmula:

$$ND = (0,4 \times IQ) + (0,30 \times ID) + (0,30 \times IC)$$

Índice de Qualidade (IQ)

O índice de qualidade IQ terá o peso de 40% na Nota de Desempenho e será composto pela nota de avaliação do Usuários (50%) mais a nota de avaliação dos Lojistas (25%) mais a nota de avaliação dos operadores (25%).

$$IQ = (0,50 \times SU) + (0,25 \times SL) + (0,25 \times SO)$$

Em que:

SU = Satisfação dos usuários;

SL= Satisfação dos lojistas;

SO = Satisfação dos operadores.



O Indicador de Qualidade (IQ) retratará o índice de satisfação das partes interessadas quanto aos serviços prestados no terminal, compreendendo uma Pesquisa de Satisfação realizada pela Concessionária, mediante aprovação do CONCEDENTE.

O questionário, a ser desenvolvido pela Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e de Desenvolvimento do Município de Porto Velho – ARDPV, abordará todas as atividades listadas para a prestação do serviço e seus respectivos conceitos.

A pesquisa de satisfação deverá atender os Lojistas, as Operadoras e os Usuários, com amostras representativas de cada grupo. Os entrevistados classificarão o nível de qualidade dos serviços prestados conforme os “Conceitos de Aprovação” a seguir, que serão convertidos em Notas de 1 (um) a 5 (cinco), classificando-se a qualidade dos serviços conforme abaixo:

CONCEITO DE APROVAÇÃO	NOTA DE SATISFAÇÃO
Ótimo	5
Muito Bom	4
Bom	3
Regular	2
Ruim	1

O CONCEDENTE juntamente com a CONCESSIONÁRIA deverão estabelecer o período de 12 meses adotado para a aferição do índice de qualidade, e no final desse período a média aritmética entre todas as notas aferidas será o índice de qualidade final do respectivo período. A seguir são apresentados os quesitos que serão avaliados nas pesquisas de satisfação, por subindicador.

O primeiro apresentado é o Satisfação dos Usuários (SU):

Grupo		Item
+	Terminal (Geral)	• Satisfação geral • Segurança • Limpeza • Conforto • Estrutura predial civil • Comunicação visual • Portfólio de produtos e serviços (variedade)
	Sanitário	• Limpeza • Disponibilidade de material utilizado • Presença de odores desagradáveis • Atendimento
	Central de Informações (presencial)	• Atendimento
	Acessibilidade	• Acesso às plataformas • Circulação interna • Mobilidade reduzida
	Área Externa	• Segurança • Iluminação • Acesso • Paisagismo/jardinagem • Limpeza

Em seguida, conforme demonstrado abaixo, são apresentados os quesitos para o subindicador de Satisfação de Lojistas (SL):

Grupo	Item
Terminal (Geral)	• Segurança • Limpeza • Estrutura predial civil • Disponibilidade de infraestrutura
Relacionamento com a Concessionária	• Acessibilidade via internet, telefone ou presencial • Facilidade na obtenção de informações • Cumprimento das obrigações acordadas
Sanitário	• Limpeza • Disponibilidade de material utilizado • Presença de odores desagradáveis
Manutenção	• Manutenção da infraestrutura predial
	• Agilidade na resolução de falhas
Utilidades	• Disponibilidade de água • Disponibilidade de energia

O último subindicador a ser demonstrado é de Satisfação das Operadoras:

Grupo	Item
Terminal (Geral)	• Segurança • Limpeza • Estrutura predial civil • Disponibilidade de infraestrutura
Relacionamento com a Concessionária	• Acessibilidade via internet, telefone ou presencial • Facilidade na obtenção de informações • Cumprimento das obrigações acordadas
Sanitário	• Limpeza • Disponibilidade de material utilizado • Presença de odores desagradáveis
Manutenção	• Manutenção da infraestrutura predial • Agilidade na resolução de falhas
Utilidades	• Disponibilidade de água • Disponibilidade de energia
Operações	• Organização e cumprimento da programação dos embarques e desembarques • Controle e acessibilidade dos ônibus • Gerenciamento e agilidade na resolução de problemas
Comercialização de Passagens	• Disponibilização de informações em tempo real • Gerenciamento e agilidade na resolução de problemas • Operacionalidade do sistema

Índice de Disponibilidade (ID)

O Índice de Disponibilidade (ID) pretende retratar a disponibilidade da infraestrutura para o adequado atendimento dos Usuários e das empresas instaladas no Terminal, constituindo 30% da Nota de

Desempenho. Os itens avaliados serão divididos em cinco grupos, para fins de definição da frequência e critérios de avaliação. A vistoria independente será a seguinte para cada grupo:

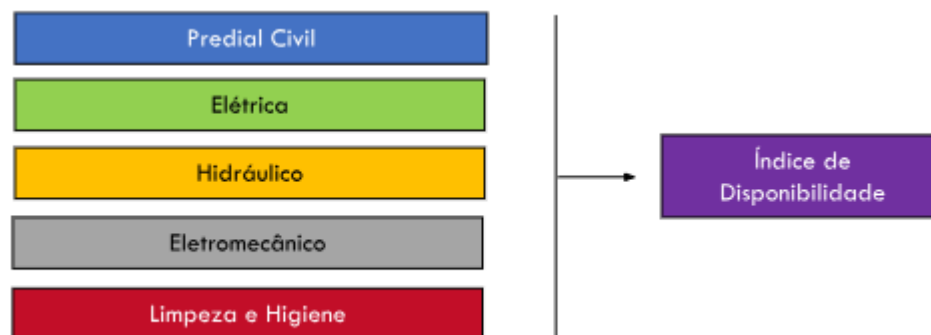
Predial Civil: periodicidade trimestral;

Elétrico: periodicidade trimestral, sendo que pelo menos 30% dessas vistorias devem ocorrer em dias/horários de pico;

Hidráulico: periodicidade trimestral, sendo pelo menos 30% dessas vistorias devem ocorrer em dias/horários de pico;

Eletromecânico: periodicidade trimestral;

Limpeza e Higiene: as vistorias acontecerão 6 (seis vezes a cada trimestre, sendo que pelo menos 70% deverão ocorrer em dias/horários de pico;



Para cada setor foram definidos os itens específicos, que devem ter a sua disponibilidade avaliada, conforme tabela a seguir:

N	GRUPOS	QUANTIDADE DE ITENS	ITENS
1	PREDIAL	9	Pisos, Revestimentos de paredes, Cobertura, Portas, Vidros, Bebedouros, Lixeiras, Paisagismo, Mobiliário.
2	ELÉTRICO	5	Iluminação, Sistema de som, Sistema eletrônico de informação aos Usuários, CFTV, Câmeras de segurança e Rede de Telecomunicação.
3	HIDRÁULICO	5	Disponibilidade de água, Instalações Hidráulicas em geral, Instalações Hidrossanitárias, Elementos de Controle, Combate a Incêndio.
4	ELETRO-ME-CANICO	4	Bombas Hidráulicas, Elevador, Catracas, Ar-Condicionado.
5	LIMPEZA-HIGIENE	5	Limpeza dos Sanitários, Limpeza das áreas de alimentação, Limpeza dos acessos, Limpeza das áreas comuns, Limpeza dos jardins.

Os itens descritos serão medidos através de verificações in loco. Cada um dos indicadores receberá uma nota, na escala de 1 (um) a 5 (cinco), sendo 1 a pior avaliação e 5 a melhor avaliação.

A média aritmética de todos os indicadores gerará uma Nota de Adequação, sendo que para os grupos que são avaliados mais de uma vez durante um mesmo trimestre, a Nota de Adequação consistirá na média aritmética das notas previamente obtidas naquele mesmo trimestre.

A partir da Nota de Adequação será obtido o Índice de Disponibilidade, de acordo com os seguintes parâmetros:

NOTA DE ADEQUAÇÃO	NOTA DE DISPONIBILIDADE (ID)
Nota $\leq 1,0$	0
$1,1 \leq \text{nota} \leq 2,0$	0,25
$2,1 \leq \text{nota} \leq 3,0$	0,50
$3,1 \leq \text{nota} \leq 4,0$	0,75
$4,1 \leq \text{Nota} \leq 5,0$	1,0

As notas apuradas, para fins de apuração do Índice de Disponibilidade, serão consideradas em periodicidade anual, de modo que a Nota de Adequação será a resultante do somatório das notas trimestralmente apuradas para cada grupo, divididas por quatro.

Índice de Conformidade (IC)

O Índice de Conformidade (IC) pretende retratar a conformidade do Terminal em relação a aspectos relevantes para sua operação segura e eficiente, cujo peso na Nota de Desempenho é de 30%, composto por meio de três indicadores:

Conformidade às Normas de Segurança (CN): avalia a conformidade do Terminal Rodoviário às exigências de alvarás de funcionamento dos equipamentos, cuja observância é determinada pela Polícia Militar e pelo Corpo de Bombeiros;

Conformidade Ambiental (CA): avalia o cumprimento do item de “Licença Ambiental”;

Conformidade de Relatórios (CR): avalia os itens “Relatório Operacional” e “Relatório Financeiro”.



As notas de cada um dos três Indicadores serão determinadas pela avaliação: Atende ou Não Atende, sendo que atende = 1,0 e Não Atende = 0,0. A mensuração do Índice de Conformidade será feita como média ponderada dos três Indicadores avaliados, obedecendo aos seguintes Pesos:

INDICADOR	PESO (%)
Conformidade às Normas de Segurança (CN)	40
Conformidade Ambiental (CA)	30
Conformidade dos Relatórios (CR)	30

Conformidade às Normas de Segurança

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Cumprimento das normas de Segurança	A <u>apresentar</u> todos os alvarás de funcionamento dentro do prazo de validade.	De <u>cordo</u> com a validade	Aprovado nas inspeções e no relatório de conformidade e laudos entregues no prazo com informações acuradas = 1 Não aprovado nas inspeções ou relatório, ou laudo não entregue = 0

Conformidade Ambiental

Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
Licenças Ambientais	A <u>apresentar</u> todos os alvarás de funcionamento dentro do prazo de validade.	De <u>cordo</u> com a validade das licenças	Entrega no prazo com informações acuradas = 1 Não entregue = 0

Conformidade de Relatórios

	Item	Procedimento de Avaliação	Frequência de Avaliação	Métrica de Avaliação
+	Relatório Operacional	A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o Relatório dentro dos parâmetros requisitados. Os Relatórios Operacionais deverão ser entregues com as informações de movimentação de ônibus, passageiros e cargas	Trimestral	Entrega no prazo com informações acuradas = 1 Não entregue = 0
	Relatório Financeiro	A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o Relatório contendo, no mínimo: resultados financeiros, Balanço Patrimonial/balancete.,	Anual	Entrega dos Relatórios em até 150 dias do encerramento do ano civil informações acuradas = 1 Não entregue = 0

Metodologia de Avaliação

A Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e de Desenvolvimento do Município de Porto Velho – ARDPV irá calcular os Índices de Qualidade (IQ), de Disponibilidade (IDI) e de Conformidade (IC), conforme explicitados neste Item. Será elaborado, anualmente, o Relatório de Desempenho, contendo os dados

relativos a todos os indicadores explicitados neste Item. O Relatório deverá conter a apuração periódica prevista para cada Indicador de Desempenho.

O Relatório de Desempenho, bem como todas as informações nele contidas, serão remetidos ao CONCEDENTE, passando por um processo de verificação. Este verificará a acuidade do Relatório de Desempenho, por meio de análise da documentação e de dados disponibilizados pela Concessionária e pela entidade especializada, bem como por meio de visitas para a checagem *in loco* dos indicadores de disponibilidade.

Uma vez aprovado pelo CONCEDENTE, será calculado, a partir dos resultados de cada um dos índices, o Índice de Desempenho (ID), conforme a fórmula a seguir:

$$\text{ND} = (0,4 \times \text{IQ}) + (0,30 \times \text{ID}) + (0,30 \times \text{IC})$$

A Nota de Desempenho também será um número entre 0 e 1,0.

Incidência do ID sobre o Reajuste tarifário.

A partir do resultado do Índice de Desempenho, a CONCESSIONÁRIA estará sujeita à aplicação do fator correspondente ao ID sobre a fórmula de reajuste tarifário, prevista no CONTRATO, nos seguintes termos:

$$\text{Tarifa (t)} = \text{Tarifa (t-1)} \times \text{IRT} \times (0,50 + 0,50 \times \text{ID})$$

Onde:

Tarifa (t): tarifa a ser efetivamente cobrada no ano t

Tarifa (t-1): tarifa cobrada no ano t-1

IRT: Índice de reajustamento = $(\text{IPCA } t-1 / \text{IPCA } t_{o-1})$

IPCA_{t-1} = é o número índice acumulado do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (IPCA), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao mês anterior à vigência da TARIFA reajustada t;

IPCA_{t_o-1} = é o número índice acumulado do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (IPCA), medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao mês anterior a data-base da

elaboração dos estudos da concessão, ou seja, maio/2025, para a TARIFA básica (t-1).

ID: Índice de Desempenho

ID: Índice de Desempenho

O reajuste das tarifas considerará, como data base, a data base dos estudos de viabilidade econômica (junho/2025).

O primeiro reajuste da tarifa irá considerar o período transcorrido desde a elaboração dos estudos da Concessão (junho/2025) até a assinatura do contrato.

Penalidades

O valor da penalidade será calculado conforme a tabela a seguir:

NOTA DE DESEMPENHO	PENALIDADE
$0,70 < ID \leq 0,80$	ID - Índice de Desempenho igual 0,90
$0,60 < ID \leq 0,70$	ID - Índice de Desempenho igual 0,70
$0,30 < ID \leq 0,60$	ID - Índice de Desempenho igual 0,50
$\leq 0,30$	ID - Índice de Desempenho igual 0

Nos anos em que o TERMINAL se encontrar em obras de melhorias não haverá a aferição da Nota de Desempenho, sendo o ID= 1 para efeitos de cálculo dos reajustes anuais das tarifas.

Num período de após três meses a conclusão das obras, o CONCEDENTE deverá dar início às avaliações de desempenho total da CONCESSIONÁRIA.

Se no período de um ano a CONCESSIONÁRIA obtiver 3 notas de desempenho menor que 0,30 (zero vírgula trinta), o CONCEDENTE poderá declarar a caducidade do contrato, devendo para isso seguir o que define o contrato de concessão.

Bonificações

Caso a CONCESSIONÁRIA demonstre um desempenho excepcional e suas notas de desempenho sejam acima de 0,90, a partir do resultado Nota de Desempenho, a CONCESSIONÁRIA estará sujeita a aplicação de uma bonificação, limitada a tabela abaixo.

NOTA DE DESEMPENHO	BONIFICAÇÃO
$0,95 < ID < 1,0$	ID - Índice de Desempenho igual 1,1
$0,90 < ID \leq 0,95$	ID - Índice de Desempenho igual 1,05

Sem bonificações e penalidades

NOTA DE DESEMPENHO	SEM PENALIDADE E SEM BONIFICAÇÃO
$0,80 < ID \leq 0,90$	ID - Índice de Desempenho igual 1

MAXWEL MOTA DE ANDRADE

Secretário Executivo de Política Intersectorial
Gestor Jurídico do Conselho Gestor do Programa de PPP

THIAGO FELIPE CANTANHEDE PACHECO

Secretário Municipal de Infraestrutura - SEINFRA
Secretário Executivo do Conselho Gestor do Programa de PPP



Documento assinado eletronicamente por **Maxwel Mota De Andrade, Secretário(a)**, em 10/12/2025, às 17:18, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Thiago Felipe Cantanhede Pacheco, Secretário (a)**, em 10/12/2025, às 19:38, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Liandro De Almeida Loyola, Diretor (a)**, em 11/12/2025, às 14:51, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://www.portovelho.ro.gov.br/sei> informando o código verificador **0180605** e o código CRC **995F4F1D**.





SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA
Rua Mário Andreazza, 8072 - Bairro Juscelino Kubitschek - CEP 76829374 - Porto
Velho - RO

Penalidades

ANEXO VI

1. PENALIZAÇÕES

Neste ANEXO, estão definidos os mecanismos de fiscalização e penalização da concessionária, bem como os meios para resolução de controvérsia no caso de restar instaurado pretensão resistida de uma das partes.

2. ESTRUTURAÇÃO DE SANÇÕES E PENALIZAÇÕES

O presente Item objetiva definir as condutas infratoras e os valores de multas a que a CONCESSIONÁRIA estará sujeita nos termos definidos no EDITAL e no contrato de Concessão.

A aplicação de penalidades seguirá o estabelecido no contrato de Concessão, bem como os procedimentos e valores apresentados neste Anexo.

A fiscalização, o acompanhamento e o controle dos serviços objeto desse EDITAL é responsabilidade do CONCEDENTE, conforme define Legislação.

3. DISPOSIÇÕES GERAIS

A apuração das infrações, a aplicação das penalidades ou quaisquer outras medidas restritivas de direitos previstos no Contrato da Concessão serão precedidas de processos administrativos, e seguirão o regramento estabelecido no Contrato da Concessão e respectivos Anexos, assegurados o contraditório e a ampla defesa, nos termos da lei.

O processo de aplicação das penalidades terá início com a AUTUAÇÃO da Concessionária, devidamente instruída, quando for o caso, com cópia do Termo de Fiscalização de que conste a descrição da irregularidade, assinalando-se o prazo para apresentação de defesa prévia.

Como regra geral, para os itens com relação aos quais haja incidido redução na Nota de Desempenho trimestralmente apurada, nos termos do **PLANO OPERACIONAL DO TERMINAL**, a primeira AUTUAÇÃO pela infração prevista neste ANEXO será comutada em advertência, incidindo a multa prevista em caso de reincidência, no mesmo mês.

Serão observados para fins de apuração de penalidades, o que dispõe este Anexo, o CONTRATO, o PLANO OPERACIONAL DO TERMINAL RODOVIÁRIO e demais documentos do EDITAL.

Nas hipóteses em que uma conduta corresponda a mais de uma infração, dentre as previstas neste Anexo, será aplicada a penalidade correspondente à infração mais específica, vedada a cumulação de infração mais genérica relativa à mesma conduta.

A transgressão a qualquer dos dispositivos previstos nesse Anexo, sujeitará a CONCESSIONÁRIA às seguintes penalidades:

- Advertência Escrita;
- Multa Pecuniária

A aplicação das penalidades previstas neste Anexo e seu cumprimento

não prejudicam a aplicação de outras sanções previstas no Edital, no Contrato, na legislação e na regulação pertinente, aos quais a CONCESSIONÁRIA se sujeita.

A tabela abaixo apresenta as infrações e penalidades originalmente expressas em unidade padrão UPF (Unidade Padrão Fiscal do Município de Porto Velho), atualmente fixada em R\$ 103,67, de acordo com a Resolução SEMFAZ/GAB Nº 9 DE 11/11/2024.

No caso de aplicação de multa, a CONCESSIONÁRIA deverá realizar o pagamento em até 30 (trinta) dias contados da decisão administrativa definitiva.

O não pagamento de multa eventualmente aplicada à CONCESSIONÁRIA, no prazo estipulado neste Anexo, importará na incidência automática de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e na correspondente correção monetária pelo IPCA/IBGE, pro rata die, a contar da data do respectivo vencimento, até a data do efetivo pagamento. As penalidades pecuniárias eventualmente aplicadas à CONCESSIONÁRIA deverão ser recolhidas na forma da regulamentação vigente, e conforme determinação do CONCEDENTE.

A advertência escrita somente será aplicada quando a infração for considerada primária e circunstancial. Esta advertência será encaminhada ao representante da **CONCESSIONÁRIA** e deverá conter os elementos indispensáveis à individualização e caracterização da ocorrência.

Um mesmo evento não poderá dar origem a duas Advertências Escritas, ficando a segunda Advertência sujeita às penalidades pecuniárias.

4. TABELA DE PENALIDADES

INFRAÇÃO DE PENALIDADES

REF	DESCRIÇÃO	VALOR EM UPF	INCIDÊNCIA
A 1	Deixar de manter atualizado o inventário de bens reversíveis da Concessão.	20	Anual
A 2	Deixar de apresentar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato e da regulamentação do CONCEDENTE e nos prazos definidos em tais atos, relativas a dados estatísticos de movimentação de ônibus, passageiros e cargas processado no período, bem como os valores arrecadados com as tarifas de embarque.	40	Mensal
A 3	Recusar o acesso a banco de dados, documentos, dados ou informações, quando requeridos pelo CONCEDENTE durante auditoria ou inspeção.	100	Por Evento
A 4	Deixar de apresentar ao CONCEDENTE os balanços anuais analíticos, conforme estabelecido no Contrato.	200	Anual
A 5	Deixar de apresentar ao CONCEDENTE a declaração da Concessionária contendo o valor do seu capital social integralizado e as alterações na composição acionária, conforme estabelecido no Contrato.	20	Anual
A 6	Deixar de informar ao CONCEDENTE, no prazo de 30 (trinta) dias de antecedência, sobre as majorações ou descontos praticados no âmbito do TERMINAL, sem prejuízo do disposto na regulamentação aplicável.	10	Por evento
A 7	Deixar de informar à população e aos usuários em geral, sempre que houver alteração das tarifas cobradas, o novo valor e a data de vigência com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência.	20	Por evento
A 8	Deixar de disponibilizar e/ou de manter atualizadas, de forma acessível, em seu sítio eletrônico, para fins de livre acesso e consulta pelo público em geral, as tabelas vigentes com os valores tarifários adotados.	100	Por evento
A 9	Celebrar contrato de aluguel dos espaços locáveis do TERMINAL que ultrapasse o prazo da concessão.	100	Por evento

REF	DESCRIÇÃO	VALOR EM UPF	INCIDÊNCIA
A 10	Deixar de contratar ou manter em vigor, durante todo o prazo da Concessão, as apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses, que garantam a continuidade e a eficácia das operações realizadas no TERMINAL , que sejam suficientes para as coberturas previstas no Contrato de Concessão	100	Por Evento
A 11	Deixar de manter em vigor a Garantia de Execução Contratual nos valores e prazos estabelecidos no contrato de concessão.	100	Por evento
A 12	Realizar, durante o prazo da Concessão, qualquer modificação direta ou indireta nos respectivos controles societários ou transferir a Concessão sem a prévia e expressa anuência da SINFRA.	100	Por evento
A 13	Realizar a cisão, a fusão, a transformação, a incorporação, a redução do capital da Concessionária sem prévia anuência da SINFRA.	100	Por evento
A 14	Deixar de cumprir obrigação prevista no PLANO OPERACIONAL DA RODOVIÁRIA.	20	Por evento
A 15	Deixar de aplicar a Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, na forma e no prazo definidos pelo Contrato de Concessão e PLANO OPERACIONAL DA RODOVIÁRIA.	100	Anual
A 16	Deixar de executar os investimentos e serviços de sua responsabilidade, nos prazos fixados no cronograma de obras, bem como investimentos e/ou ações operacionais necessárias para manter a perfeita operação do Terminal Rodoviário, nos termos do PLANO OPERACIONAL DA RODOVIÁRIA.	20	Mensal

INFRAÇÕES OPERACIONAIS

REF	DESCRIÇÃO	VALOR EM UPF	INCIDÊNCIA
B 1	Falta de Urbanidade para tratar com os usuários do TERMINAL	20	Por evento
B 2	Falta de uso de uniforme por parte dos funcionários da CONCESSIONÁRIA	20	Por evento
B 3	Prejuízo à limpeza do TERMINAL	20	Mensal
B 4	Omissão de informação aos usuários do TERMINAL ou ao público em geral	20	Mensal
B 5	Utilização de plataforma de embarque/desembarque não autorizada	20	Mensal
B 6	Desobediência às regras de circulação de ônibus e/ou veículos	20	mensal
B 7	Uso de aparelho/equipamento que perturbe o sistema de sonorização do TERMINAL	20	Mensal
B 8	Descumprimento do horário de funcionamento ou de trabalho do TERMINAL	20	Mensal
B 9	Aliciamento de Passageiros dentro do TERMINAL	20	Mensal
B 10	Desrespeito à fiscalização do CONCEDENTE	20	Mensal

REF	DESCRIÇÃO	VALOR EM UPF.	INCIDÊNCIA
B 11	Atividade comercial não autorizada dentro do TERMINAL	40	Mensal
B 12	Utilização de bilheteria, unidade comercial ou veículos para fins não previstos.	20	Mensal
B 13	Utilização de propaganda não autorizada	20	mensal
B 14	Negligência ou omissão no cumprimento de instruções ou atos do CONCEDENTE	40	Por evento
B 15	Uso do <u>toilette</u> do ônibus na área do TERMINAL	10	Mensal
B 16	Lavagem ou limpeza de ônibus em área de circulação do TERMINAL	10	Mensal



Documento assinado eletronicamente por **Maxwel Mota De Andrade, Secretário(a)**, em 10/12/2025, às 17:18, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.

Documento assinado eletronicamente por **Thiago Felipe Cantanhede Pacheco, Secretário (a)**, em



10/12/2025, às 19:38, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Liandro De Almeida Loyola, Diretor (a)**, em 11/12/2025, às 14:51, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://www.portovelho.ro.gov.br/sei> informando o código verificador **0181023** e o código CRC **43151FDD**.



019.000654/2025-09

0181023v18



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CONTRATOS, CONVÊNIOS E LICITAÇÕES - SMCL
Equipe 05 - SMCL-SEL-FLORDOMARACUJÁ

ANEXO

ANEXO VII

TERMO DE ENTREGA E RECEBIMENTO DAS INSTALAÇÕES DO TERMINAL

Aos dias do mês de de 2026, na sede da PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO, presentes o Dr., e o, representante legal da empresa, CNPJ nº, que firmaram em --/--/2026 o CONTRATO de Concessão de Serviço Público nº, na qualidade de CONCESSIONÁRIA vencedora do certame licitatório objeto do Edital da Concorrência Pública Presencial 310/2026, ambos com base no processo nº, procedeu-se a entrega do TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO, para ser administrado, mantido, conservado, modernizado, operado e explorado comercialmente, dentro do que se encontra fixado no supracitado CONTRATO, com as respectivas implicações legais e contratuais, tudo de conformidade com o que consta dos citados processo e CONTRATO. A CONCESSIONÁRIA declara neste ato que toma posse do supracitado TERMINAL com os bens que constaram da relação fornecida quando da Licitação, e dos apurados em visita conjunta com a Secretaria Municipal de Infraestrutura - SEINFRA, antes da celebração do CONTRATO, e deste fazendo parte, comprometendo-se a preservar tais bens, e administrar o TERMINAL de acordo com os requisitos, condições e normas constantes do CONTRATO de Concessão e de sua Proposta já mencionada, assumindo direitos e obrigações pactuadas. O presente termo vai assinado pelas pessoas acima referidas e por 2 (duas) testemunhas presentes a este ato, para que produza os efeitos legais dele esperado.

Porto Velho, Estado de Rondônia, [•] de [•] de 2026.

CONCEDENTE

Representado por

CONCESSIONÁRIA

Representado por

Testemunhas: _____

RG/CPF _____



Referência: Processo nº 002.000777/2026-00

SEI nº 1422040



SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA
Rua Mário Andreazza, 8072 - Bairro Juscelino Kubitschek - CEP 76829374 - Porto Velho - RO - <https://semob.portovelho.ro.gov.br/>

ANEXO VIII

DECLARAÇÃO/RELAÇÃO DE BENS REVERSÍVEIS QUE SERÃO CEDIDOS À CONCESSIONÁRIA

Neste ANEXO são indicados, genericamente, os bens integrantes do TERMINAL que serão cedidos à CONCESSIONÁRIA, para que deles faça uso, até que o CONTRATO se extinga, substituindo-os, a depender da sua natureza e durabilidade. O seu levantamento detalhado e final, em conjunto com a LICITANTE vencedora, será relacionado e integrado ao CONTRATO, quando de sua celebração.

Os bens a serem cedidos são os seguintes, exceto eventuais alterações após a verificação conjunta antes da assinatura do CONTRATO de concessão com a nova CONCESSIONÁRIA:

- Terreno, Edificações, Acessos e Benfeitorias;
- Infraestrutura.

Os bens imóveis estão ativados como bens patrimoniais da Prefeitura de Porto Velho não podendo ser alienados ou terem seus direitos de domínio transferidos ou gravados de nenhuma forma pela CONCESSIONÁRIA, e assim deverão ser preservados.

INSTALAÇÕES, MÓVEIS E UTENSÍLIOS

Quando do início da operação, deverá a CONCESSIONÁRIA dotar o TERMINAL de todos os equipamentos, móveis e utensílios necessários à perfeita execução dos serviços, sendo-lhe facultado, se julgado conveniente, negociar com o CONCEDENTE a aquisição dos bens móveis de propriedade desta, que se encontram em operação, que serão apurados em levantamento conjunto pela Secretaria Municipal de Saneamento e Serviços Básicos e atual CONCESSIONÁRIA, antes da assinatura do novo CONTRATO.

Caberá aos PROPONENTES apresentar as alterações e inserções adicionais que entendam necessárias para requalificação e modernização da operação do TERMINAL.

MAXWEL MOTA DE ANDRADE

Secretário Executivo de Política Intersetorial
Gestor Jurídico do Conselho Gestor do Programa de PPP

THIAGO FELIPE CANTANHEDE PACHECO

Secretário Municipal de Infraestrutura - SEINFRA
Secretário Executivo do Conselho Gestor do Programa de PPP



Documento assinado eletronicamente por **Maxwel Mota De Andrade, Secretário(a)**, em 10/12/2025, às 17:18, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.

Documento assinado eletronicamente por **Thiago Felipe Cantanhede Pacheco, Secretário (a)**, em



10/12/2025, às 19:38, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Liandro De Almeida Loyola, Diretor (a)**, em 11/12/2025, às 14:51, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://www.portovelho.ro.gov.br/sei> informando o código verificador **0181199** e o código CRC **1CA774C7**.

019.000654/2025-09

0181199v8



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CONTRATOS, CONVÊNIOS E LICITAÇÕES - SMCL
Equipe 05 - SMCL-SEL-FLORDOMARACUJÁ

ANEXO

ANEXO IX

MODELO DE PROPOSTA DE PREÇOS E DECLARAÇÕES

Ref.: Concorrência Pública Presencial nº 310/2026

Secretaria Municipal de Infraestrutura

Proposta de Preço

Carta de Oferta

OBJETO: CONCESSÃO PARA A MODERNIZAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE PORTO VELHO – RO

Prezados Senhores,

(nome e qualificação da LICITANTE), em atendimento às condições estabelecidas no EDITAL e seus ANEXOS, a empresa xxxxxxxxxxxxtem a satisfação de apresentar a V. Sas. a sua Proposta de Preço para outorga da Concessão de Serviço Público de utilidade pública e comercial, com execução de obras de complementação, reforma e adequação do Terminal Rodoviário de Porto Velho.

CONSIDERANDO QUE:

- 1) Esta Proposta de Preço reflete a intenção desta Licitante e é vinculante, irrevogável, irretratável e incondicional;
- 2) A OUTORGA FIXA a ser paga em parcela única, como condição para assinatura do CONTRATO, não poderá apresentar valor inferior ao valor mínimo indicado no EDITAL;
- 3) Para a elaboração desta Proposta de Preços esta Licitante considerou todos os investimentos, tributos, custos e despesas necessários à execução da Concessão, observando-se o disposto no Edital de Licitação, bem como respectivos Anexos;
- 4) Na elaboração da Proposta de Preços, esta Licitante tomou ciência, anuiu e considerou todos os riscos assumidos em eventual contratação, caso sagre-se vencedora desta Licitação;
- 5) Na elaboração desta Proposta de Preço foram considerados os valores das receitas de tarifa de embarque dos usuários do terminal rodoviário; receitas de estacionamento, receitas de guarda volumes, receitas de sanitários/banhos, receitas de locações, receitas de exploração de espaços de publicidade devem custear, integralmente todos os serviços objeto da concessão;
- 6) A Proposta de Preço considerou o **prazo de 25 (vinte e cinco)** anos da Concessão;
- 7) Assumimos, desde já, a integral responsabilidade pela realização dos serviços em conformidade com o disposto no Contrato, na legislação aplicável e normas oriundas dos órgãos de regulação e/ou fiscalização de quaisquer esferas de governo.

Esta Licitante, cujos dados estão apresentados abaixo, vem, por seu representante legal, apresentar a seguinte Proposta de Preço para os fins da Licitação em epígrafe:

PROPOSTA OFERTADA: R\$ [•] (valor da OUTORGA FIXA por extenso)

Validade: Esta Proposta de Preço terá validade de [•] (período por extenso)

Declaramos, outrossim, integral aceitação de todas as condições estabelecidas no Edital e seus ANEXOS, que integram a presente proposta.

Atenciosamente,

(Assinatura)

DECLARAÇÃO DE PROTEÇÃO AO TRABALHO DO MENOR MODELO DE DECLARAÇÃO DE QUE NÃO EMPREGA MENORES (PESSOA JURÍDICA) Ref. (Identificação da Licitação)

..... inscrita no CNPJ nº....., por intermédio de seu representante legal o(a) Sr(a)....., portador da Cédula de Identidade nº..... e do CPF nº....., DECLARA, para fins do disposto no inciso V do art. 98 da Lei 9.433/2005, sob as penas da lei e em cumprimento ao que determina o inciso XXXIII do art. 7º da Constituição da República Federativa do Brasil, com a nova redação dada pela EC-20/1998, que não possui em seus quadros menores de 18 (dezoito) anos exercendo trabalho noturno, perigoso ou insalubre, nem dispõe de menores de dezesseis (16) anos exercendo qualquer trabalho, salvo na condição de aprendiz, a partir de 14 anos. RESSALVA: emprega menor, a partir de 14 (quatorze) anos, na condição de aprendiz.

(...) OBS.: em caso afirmativo, assinalar a ressalva acima. (local e data)
.....

LICITANTE Representante legal



Referência: Processo nº 002.000777/2026-00	SEI nº 1421500
--	----------------



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CONTRATOS, CONVÊNIOS E LICITAÇÕES - SMCL
Equipe 05 - SMCL-SEL-FLORDOMARACUJÁ

ANEXO

ANEXO X

ATESTADO DE VISITA TÉCNICA

Em cumprimento ao estabelecido na Concorrência Pública Presencial 310/2026- Secretaria Municipal de Infraestrutura - SEINFRA, relativa à concessão para exploração dos serviços públicos de utilidade pública e comercial, com execução de obras de complementação, reforma e adequação do terminal rodoviário de Porto Velho, declaramos que a empresa xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx através do Sr. xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx, portador da carteira de identidade nº xxxxxx_, emitida pelo xxxxxxxxxxxx, seu representante, visitou referido Terminal, em caráter de inspeção, e que ali verificou as suas instalações, assim como suas áreas externas, declarando por fim tê-las conhecido, que aceita assumir a sua administração no estado em que se encontra, nada podendo alegar quanto a desconhecer o seu estado atual.

Porto Velho, [•] de [•] de 2026

Representante da LICITANTE



Referência: Processo nº 002.000777/2026-00	SEI nº 1421456
---	----------------



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CONTRATOS, CONVÊNIOS E LICITAÇÕES - SMCL
Equipe 05 - SMCL-SEL-FLORDOMARACUJÁ

ANEXO

ANEXO XI

DECLARAÇÃO DE DISPENSA DE VISITA TÉCNICA

Concorrência Pública n. 310/2026/SMCL

A Empresa _____, inscrita no CNPJ sob n. _____, por intermédio de seu representante legal o (a) Sr.(a) _____, portador(a) da Carteira de Identidade n. _____ e inscrito no CPF sob n. _____, pela presente, declara RENUNCIAR a vistoria para avaliação prévia das condições de execução dos serviços de concessão, objeto da Licitação em referência, pelo que aceitamos seus termos e comprometemo-nos a observá-los integralmente. Declaramos, outrossim, que optamos por NÃO visitar o local dos serviços a serem executados, motivo esse que nos impedirá de alegar o desconhecimento de fatos evidentes à época da vistoria para solicitar qualquer alteração do valor do contrato que vier a celebrar.

Cidade/Estado ____ de ____ de 2026



Referência: Processo nº 002.000777/2026-00

SEI nº 1422854



SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA
Rua Mário Andreazza, 8072 - Bairro Juscelino Kubitschek - CEP 76829374 - Porto
Velho - RO

Planilha

INFORMAÇÃO SOBRE DISPONIBILIZAÇÃO DAS PLANILHAS

Em virtude de restrições operacionais Sistema Eletrônico de Informações – SEI, utilizado pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, que **não permite a inserção de arquivos em extensões diferentes do formato PDF**, informo que as planilhas abaixo não poderão ser anexadas diretamente ao processo:

1. **Modelagem Financeira PMI TR Porto Velho FINAL 22_07_25.xlsm - Base Junho/2025 - R2;**
2. **Orçamento TR Porto Velho - Base 06/2025.**

Para assegurar o pleno acesso aos documentos em seus formatos originais e editáveis, os arquivos serão disponibilizados exclusivamente por meio de link externo seguro, que que permitirá acesso direto às planilhas em sua versão original.

Link de acesso às planilhas:
<https://drive.google.com/drive/folders/1lncL2DAwN6pHShgRFpD67cDlb9Ikkz3D?usp=sharing>

Registra-se que a disponibilização via link garante a publicidade e preserva a integridade dos arquivos, evitando distorções decorrentes de conversão obrigatória para PDF.

Porto Velho, 18 de novembro de 2025.

MAXWEL MOTA DE ANDRADE

Secretário Executivo de Política Intersetorial
Gestor Jurídico do Conselho Gestor do Programa de PPP

THIAGO FELIPE CANTANHEDE PACHECO

Secretário Municipal de Infraestrutura
Secretário Executivo do Conselho Gestor do Programa de PPP



Documento assinado eletronicamente por **Maxwel Mota De Andrade, Secretário(a)**, em 10/12/2025, às 17:18, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Thiago Felipe Cantanhede Pacheco, Secretário (a)**, em 10/12/2025, às 19:38, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Liandro De Almeida Loyola, Diretor (a)**, em 11/12/2025, às 14:51, conforme art. 17, § 1º, do Decreto nº 21.393, de 07 de outubro de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://www.portovelho.ro.gov.br/sei> informando o código verificador **0219601** e o código CRC **F79C266A**.



019.000654/2025-09

0219601v10