



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação
EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 01/2025
PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE – PMI

ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA

TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS DE MODELAGEM OPERACIONAL, ECONÔMICO-FINANCEIRA, JURÍDICA E DE ENGENHARIA E ARQUITETURA PARA A OPERAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO JESSÉ SANTIAGO DE RIO BRANCO – ACRE.

1. INTRODUÇÃO

O presente Termo de Referência tem como objetivo apresentar o cenário para o desenvolvimento do Chamamento Público para Procedimento de Manifestação de Interesse nº 001/2025, e estabelecer as diretrizes para a elaboração de propostas de estudos de modelagem operacional, econômico-financeira, jurídica e de engenharia e arquitetura para a operação, administração, manutenção, conservação e modernização do terminal rodoviário Jessé Santiago de Rio Branco – Acre, doravante denominada Estação Rodoviária, pelos agentes que venham a ser autorizados a realizá-los nos termos do Edital.

As propostas/requerimentos de autorização devem ser encaminhadas junto aos documentos exigidos pelo próprio Edital e permitir que a Administração Pública Municipal possa verificar, conferir e analisar todas as informações necessárias para proceder à análise de todo o conteúdo, em conformidade com os termos do Edital de Chamamento Público e deste Termo de Referência.

Ressalta-se que os estudos devem atender todas as diretrizes previstas neste Termo de Referência e fornecer insumos em nível de detalhe suficiente para compor os documentos editais para operação, administração, manutenção, conservação e modernização da Estação Rodoviária.



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

2. CONTEXTO

O Terminal Rodoviário Jessé Santiago, inaugurado em agosto de 2012, constitui o principal equipamento público de transporte intermunicipal e interestadual de passageiros do Município de Rio Branco, desempenhando papel estratégico na articulação da infraestrutura de mobilidade regional e na consolidação da capital acreana como polo logístico e econômico do Estado.

Projetado para atender à crescente demanda por deslocamentos rodoviários, o empreendimento foi concebido como um complexo multifuncional, integrando serviços de transporte, apoio ao usuário e atividades comerciais correlatas, de modo a assegurar eficiência operacional, conforto aos passageiros e sustentabilidade financeira.



Fonte: Marcos Vicenti e Assis Lima (Galeria da Arquitetura).

Localizado no 2º Distrito de Rio Branco, às margens da Rodovia BR-364, s/nº, bairro Via Verde, CEP 69900-016, o Terminal encontra-se implantado em posição geográfica privilegiada, uma vez que a BR-364 representa o principal eixo rodoviário de integração do Estado do Acre à malha nacional, conectando-o ao Estado de Rondônia e, por conseguinte, às demais regiões do país. Essa localização estratégica favorece a movimentação intermunicipal, interestadual e até internacional, dado o papel do Acre como corredor de acesso à fronteira com o Peru e a Bolívia, reforçando a relevância logística da instalação.



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

O entorno do Terminal é servido por uma infraestrutura urbana consolidada, com acesso pela Rodovia AC-040 e pela Estrada Via Verde, além de integração a linhas de ônibus urbanos, táxis e transporte individual privado, o que confere ao equipamento elevado grau de conectividade e acessibilidade. Tal inserção urbana garante o papel do Terminal como elemento estruturador da mobilidade, ampliando sua importância para a integração dos diversos modais de transporte e para a dinâmica socioeconômica da capital.

A Estação Rodoviária ocupa uma área total de 186.000 m², adquirida pela Prefeitura de Rio Branco exclusivamente para sua implantação, com 7.600 m² de área construída, distribuída em dois pavimentos. O local registra movimentação média de 40 mil passageiros por mês, com fluxo estimado de sessenta veículos por dia, totalizando aproximadamente 2 milhões de passageiros por ano, entre embarques e desembarques. O Terminal é a principal porta de entrada de visitantes à capital acreana por via terrestre, sendo atendido por linhas com destino às cidades do Vale do Purus, Envira, Juruá, Baixo e Alto Acre, além de conexões interestaduais para Rondônia e Mato Grosso, e internacionais para Peru e Bolívia.

O Terminal Jessé Santiago representa não apenas um ponto de embarque e desembarque, mas um equipamento urbano multifuncional, com papel de destaque na mobilidade regional e no desenvolvimento econômico local. A sua importância transcende o aspecto operacional, configurando-se como um espaço de convivência e dinamização comercial, que contribui para o fortalecimento de Rio Branco enquanto centro administrativo, econômico e cultural da região.

Contudo, após mais de uma década de operação, observa-se a necessidade de modernização e requalificação da infraestrutura existente, de modo a garantir padrões adequados de conforto, segurança, eficiência operacional e sustentabilidade econômica. O crescimento do fluxo de passageiros, aliado à defasagem estrutural e à necessidade de novos modelos de gestão, reforça a urgência em reavaliar a atual configuração do Terminal e em propor soluções de natureza técnico-operacional, jurídico-institucional e econômico-financeira que assegurem a sua plena funcionalidade. No que se refere à **estrutura de receitas**, o Terminal dispõe atualmente de duas principais fontes:

a) Taxas de Utilização (TU) – Panorama Operacional e Potencial de Expansão



Prefeitura Municipal de Rio Branco

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação - SDTI
R. Goldwasser Santos - Bosque, Rio Branco - AC, 69908-400





Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

As Taxas de Utilização (TU) de embarque constituem uma das principais fontes de receita associadas à operação do Terminal Rodoviário de Rio Branco, sendo arrecadadas junto às empresas concessionárias de transporte intermunicipal que utilizam sua estrutura física e operacional. Essa receita reflete diretamente o nível de atividade econômica e de mobilidade regional, funcionando como um indicador da vitalidade do setor de transporte de passageiros.

No período de janeiro a agosto, o terminal registrou movimentação constante e expressiva, acompanhada por variações sazonais naturais da demanda. As seis empresas atualmente operantes — MATRIZ TRANSPORTES LTDA, TRANS ACREANA LTDA, COOPERATIVA DOS TRANSPORTADORES DO ACRE - COTA, AMATUR AMAZÔNIA TURISMO LTDA, SOLIMÕES TRANSPORTES DE PASSAGEIROS E CARGAS LTDA e GRAN EXPRESS TRANSPORTES E TURISMO — responderam, em conjunto, por aproximadamente 90 mil embarques, gerando mais de R\$ 310 mil em receitas de Taxa de Utilização no período.

Entre elas, a SOLIMÕES TRANSPORTES DE PASSAGEIROS E CARGAS LTDA apresentou o maior volume operacional, com 32,4 mil embarques e R\$ 112,68 mil arrecadados, seguida pela TRANS ACREANA LTDA, com 28,5 mil embarques e R\$ 99,1 mil. As empresas AMATUR AMAZÔNIA TURISMO LTDA, MATRIZ TRANSPORTES LTDA, COOPERATIVA DOS TRANSPORTADORES DO ACRE e GRAN EXPRESS TRANSPORTES E TURISMO também mantiveram desempenho consistente, representando de forma equilibrada o restante do mercado e reforçando a pluralidade e a estabilidade do ambiente operacional.

Os dados consolidados que sustentam esta análise encontram-se detalhados nas planilhas anexas a este Termo de Referência, nas quais estão demonstrados os valores mensais de arrecadação e de volume de embarques por empresa, permitindo a verificação transparente da base de cálculo e do comportamento operacional ao longo dos meses. Essas informações evidenciam a solidez e o potencial econômico do terminal, que dispõe de um fluxo regular de usuários e múltiplos operadores ativos, configurando um ecossistema fértil para inovação e investimentos estruturantes.

A constância das receitas e a diversidade de operadores demonstram que há base financeira sustentável para o desenvolvimento de novos modelos de gestão e exploração comercial, especialmente voltados à modernização da infraestrutura, à





Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação
digitalização de processos e à bilhetagem, e à otimização da gestão de receitas e espaços públicos.

Dessa forma, o cenário apresentado cria condições favoráveis à elaboração de projetos no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), voltados à requalificação e modernização do Terminal Rodoviário de Rio Branco. O ambiente operacional está consolidado, o mercado demonstra estabilidade e há espaço para propostas que promovam eficiência, inovação, conforto ao usuário e incremento da receita pública, alinhadas às melhores práticas de gestão urbana e parcerias público-privadas. Conforme demonstrativos:

| MATRIZ TRANSPORTES LTDA | | |
|---|--------------|------------------|
| Mês | Quantidade | Valor (R\$) |
| Janeiro | 800 | 2.720,00 |
| Fevereiro | 600 | 2.040,00 |
| Março | 400 | 1.360,00 |
| Abril | 800 | 2.780,00 |
| Maio | 600 | 2.130,00 |
| Junho | 400 | 1.420,00 |
| Julho | 800 | 2.840,00 |
| Agosto | 600 | 2.130,00 |
| Total | 5.000 | 17.420,00 |
| FONTE: SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE RIO BRANCO - RBTRANS | | |

| TRANS ACREANA LTDA | | |
|---|---------------|------------------|
| Mês | Quantidade | Valor (R\$) |
| Janeiro | 4.100 | 13.940,00 |
| Fevereiro | 3.400 | 11.560,00 |
| Março | 3.200 | 10.880,00 |
| Abril | 3.700 | 12.670,00 |
| Maio | 3.300 | 11.715,00 |
| Junho | 3.500 | 12.425,00 |
| Julho | 3.600 | 12.780,00 |
| Agosto | 3.700 | 13.135,00 |
| Total | 28.500 | 99.105,00 |
| FONTE: SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE RIO BRANCO - RBTRANS | | |





Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

| COOPERATIVA DOS TRANSPORTADORES DO ACRE - COTA | | |
|--|--------------|------------------|
| Mês | Quantidade | Valor (R\$) |
| Janeiro | 1.800 | 6.120,00 |
| Fevereiro | 1.300 | 4.420,00 |
| Março | 1.000 | 3.400,00 |
| Abril | 1.200 | 4.080,00 |
| Maio | 800 | 2.840,00 |
| Junho | 200 | 710,00 |
| Julho | 300 | 1.065,00 |
| Agosto | 600 | 2.130,00 |
| Total | 7.200 | 24.765,00 |
| FONTE: SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE RIO BRANCO - RBTRAN | | |

| AMATUR AMAZÔNIA TURISMO LTDA | | |
|--|---------------|------------------|
| Mês | Quantidade | Valor (R\$) |
| Janeiro | 1.500 | 5.100,00 |
| Fevereiro | 1.500 | 5.100,00 |
| Março | 1.000 | 3.400,00 |
| Abril | 1.000 | 3.400,00 |
| Maio | 2.000 | 7.100,00 |
| Junho | 2.000 | 7.100,00 |
| Julho | 2.000 | 7.100,00 |
| Agosto | 2.000 | 7.100,00 |
| Total | 13.000 | 45.400,00 |
| FONTE: SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE RIO BRANCO - RBTRAN | | |

| SOLIMÕES TRANSPORTES DE PASSAGEIROS E CARGAS LTDA | | |
|--|---------------|-------------------|
| Mês | Quantidade | Valor (R\$) |
| Janeiro | 4.800 | 16.320,00 |
| Fevereiro | 4.800 | 16.320,00 |
| Março | 3.600 | 12.240,00 |
| Abril | 3.600 | 12.420,00 |
| Maio | 3.600 | 12.780,00 |
| Junho | 2.400 | 8.520,00 |
| Julho | 4.800 | 17.040,00 |
| Agosto | 4.800 | 17.040,00 |
| Total | 32.400 | 112.680,00 |
| FONTE: SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE RIO BRANCO - RBTRAN | | |



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

| GRAN EXPRESS TRANSPORTES E TURISMO | | |
|--|--------------|------------------|
| Mês | Quantidade | Valor (R\$) |
| Janeiro | 1.000 | 3.400,00 |
| Fevereiro | 1.000 | 3.400,00 |
| Março | 900 | 3.060,00 |
| Abril | 900 | 3.060,00 |
| Total | 3.800 | 12.920,00 |
| FONTE: SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE RIO BRANCO - RBTRAN | | |

B) Concessão de espaços comerciais: abrangendo bilheterias, lanchonetes e serviços de apoio, os quais, embora representem relevante fonte de receitas acessórias, vêm enfrentando dificuldades decorrentes de elevados índices de inadimplência e acúmulo de débitos inscritos em dívida ativa, conforme demonstram os dados atualizados de arrecadação e passivos existentes. Conforme demonstrativos:

| CONCESSIONÁRIO | R\$ ANUAL | R\$ MENSAL | D. ATIVA | DB. 2025 |
|--|---------------|------------|---------------|--------------|
| AMATUR AMAZÔNIA TURISMO LTDA | R\$ 4.969,42 | R\$ 414,12 | R\$ - | R\$ 430,68 |
| GRAN EXPRESS TRANSPORTES E TURISMO LTDA | R\$ 4.969,42 | R\$ 414,12 | R\$2.070,60 | R\$ 438,96 |
| TRANSPORTE COLETIVO BRASIL LTDA | R\$ 4.969,42 | R\$ 414,12 | R\$ 351,55 | R\$ 3.528,26 |
| VIACAO MARLIM LTDA | R\$ 4.969,42 | R\$ 414,12 | R\$ - | R\$ 1.772,42 |
| COOPERATIVA DE TRANSPORTE E TURISMO DO ESTADO DO ACRE COTA | R\$ 4.873,99 | R\$ 406,17 | R\$ 3.143,69 | R\$ 3.017,77 |
| VERDE TRANSPORTES LTDA EM RECUPERACAO JUDICIAL | R\$ 4.969,42 | R\$ 414,12 | R\$ - | R\$ 2.671,04 |
| M J F MUBARAC | R\$ 5.385,25 | R\$ 448,77 | R\$ 452,79 | R\$ 3.823,57 |
| W M DO CARMO ME | R\$ 5.262,54 | R\$ 438,55 | R\$ 1.355,14 | R\$ 1.372,66 |
| PETROACRE TRANSPORTES LTDA EM | R\$ 10.054,73 | R\$ 837,89 | R\$ 36.959,64 | R\$ 6.217,16 |
| LUCIENE M S SOUZA LTDA | R\$ 4.376,37 | R\$ 364,70 | R\$ 19.209,45 | R\$ 2.706,05 |



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

| | | | | |
|--|---------------------------|---------------------|---------------------------|--------------------------|
| EUCATUR EMPRESA UNIAO CASCAVEL DE TRANSPORTES E TURISMO LTDA | R\$ 10.020,65 | R\$ 835,05 | R\$ 30.821,82 | R\$ 3.507,20 |
| E MEDEIROS & SILVA LTDA | R\$ 5.010,32 | R\$ 417,53 | R\$ 949,51 | R\$ 1.753,63 |
| C & S PEIXOTO LTDA | R\$ 4.935,34 | R\$ 411,28 | R\$ - | R\$ 3.504,12 |
| BHRENDIA V O DE SOUZA LTDA | R\$ 4.996,69 | R\$ 416,39 | R\$ - | R\$ 3.089,63 |
| MARIA DA PENHA NUNES DE OLIVEIRA | R\$ 6.926,51 | R\$ 577,21 | R\$ 41.004,93 | R\$ 4.917,78 |
| FRANCISCO RODERLEI SOARES DE ASSIS | R\$ 4.362,06 | R\$ 363,51 | R\$ - | R\$ 374,42 |
| MARLUCE DO NASCIMENTO SOARES | R\$ 7.181,13 | R\$ 598,43 | R\$ - | R\$ 616,38 |
| HELENA MARCELA DE SOUZA MANOEL | R\$ 4.659,60 | R\$ 388,30 | R\$ 27.584,82 | R\$ 3.308,35 |
| PEDRO LIRA BARROS | R\$ 11.929,34 | R\$ 994,11 | R\$ - | R\$ 1.421,59 |
| TOTAL | R\$ 114.821,62 | R\$ 9.568,47 | R\$ 163.903,94 | R\$ 48.471,67 |

Fonte: Diretoria de Desenvolvimento econômico - SDTI

D= Dívida

DB = Débito

C) Tarifação do uso dos banheiros e banho

| ARRECAÇÃO BANHEIRO - ANUAL 2025 | | |
|--|---------------|-----------------------|
| MESES | TICKET | VALOR R\$ 1,80 |
| Janeiro | 6.550 | R\$ 11.135,00 |
| Fevereiro | 4.692 | R\$ 7.976,40 |
| Março | 2.701 | R\$ 8.051,50 |
| Abril | 3.666 | R\$ 7.511,40 |
| Mai | 4.140 | R\$ 7.452,00 |
| Junho | 3.889 | R\$ 7.000,20 |
| Julho | 5.116 | R\$ 9.208,80 |
| Agosto | 4.834 | R\$ 8.701,20 |
| TOTAL | 35.588 | R\$ 67.036,50 |
| FONTE: SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE RIO BRANCO - RBTRANS | | |





Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

D) Contratos de guarda volume (locação dos espaços e percentual):

| ARRECADAÇÃO GUARDA VOLUME - ANUAL 2025 | | |
|---|--------|----------------|
| MESES | TICKET | VALOR R\$ 7,10 |
| Janeiro | 618 | R\$ 6.147,20 |
| Fevereiro | 530 | R\$ 4.841,60 |
| Março | 639 | R\$ 4.413,20 |
| Abril | 530 | R\$ 3.696,90 |
| Maio | 533 | R\$ 3.816,20 |
| Junho | 516 | R\$ 3.663,60 |
| Julho | 736 | R\$ 5.296,60 |
| Agosto | 614 | R\$ 4.402,00 |
| TOTAL | 4.716 | R\$ 36.277,30 |
| FONTE: SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE RIO BRANCO - RBTRANS | | |

A ausência de um modelo de gestão economicamente sustentável, aliada ao desgaste das estruturas e à ausência de reinvestimentos sistemáticos, tem comprometido a eficiência operacional e a atratividade do equipamento, restringindo sua capacidade de gerar resultados financeiros compatíveis com seu potencial. Tal cenário reforça a necessidade de planejamento técnico e modelagem institucional voltada à reestruturação da operação, de modo a garantir equilíbrio econômico-financeiro, qualidade dos serviços e valorização patrimonial do ativo público.

Diante desse contexto, o Município de Rio Branco reconhece a importância de realizar estudos de modelagem operacional, econômico-financeira, jurídica e de engenharia e arquitetura, com vistas a subsidiar a estruturação de um novo arranjo institucional para a operação, administração, manutenção, conservação e modernização do Terminal Rodoviário Jessé Santiago.

Os estudos deverão fornecer diagnóstico detalhado da situação atual, análise de demanda e receitas potenciais, projeções de investimentos e custos operacionais, além de propostas de estrutura contratual e matriz de riscos, em conformidade com as diretrizes legais e de política pública municipal. O objetivo é viabilizar a sustentabilidade de longo prazo do ativo, garantindo a prestação adequada dos serviços públicos, o atendimento aos usuários com padrões de conforto e eficiência, e a otimização do uso dos recursos públicos e privados.

Em síntese, a elaboração dos estudos previstos neste Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) representa etapa essencial para fundamentar a tomada de decisão quanto à viabilidade técnica, econômica e jurídica de eventual



Prefeitura Municipal de Rio Branco

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação - SDTI
R. Goldwasser Santos - Bosque, Rio Branco - AC, 69908-400





Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação
concessão, parceria público-privada ou outro modelo de delegação, assegurando que o Terminal Rodoviário Jessé Santiago volte a cumprir plenamente sua função social, econômica e estratégica no contexto da mobilidade e do desenvolvimento urbano de Rio Branco.

3. JUSTIFICATIVA DO PROJETO

O transporte rodoviário coletivo de passageiros desempenha papel essencial na integração territorial e econômica do país, sendo responsável por conectar diferentes cidades, estados e até países vizinhos. Nesse contexto, as estações rodoviárias configuram-se como infraestruturas estratégicas para o desenvolvimento da mobilidade urbana e regional, por viabilizarem o embarque e desembarque seguro de passageiros em ambiente controlado, fiscalizado e acessível.

Além de seu caráter funcional, as estações rodoviárias exercem importante papel socioeconômico, pois concentram fluxos de pessoas e atividades econômicas que dinamizam o entorno imediato, geram empregos diretos e indiretos e contribuem para o fortalecimento da economia local. Quando adequadamente estruturadas, com oferta de serviços, alimentação, comércio e conveniência, esses equipamentos públicos transformam-se em centros de convivência e de integração urbana, agregando valor tanto à experiência dos usuários quanto à dinâmica comercial do território em que se inserem.

Entretanto, a gestão pública direta desses equipamentos enfrenta limitações legais, burocráticas e operacionais que comprometem sua eficiência. A natureza administrativa e as exigências procedimentais impostas à Administração Pública — como licitações, prazos de contratação e trâmites formais para celebração de contratos de locação ou concessão de uso — acabam por inibir a agilidade necessária à gestão de empreendimentos com dinâmica comercial intensa. A exemplo disso, negociações para instalação de restaurantes, lojas de conveniência ou serviços correlatos tornam-se morosas e complexas, reduzindo o potencial de aproveitamento econômico e social do espaço.

Apesar de sua localização estratégica e relevância para o sistema de transporte, a Estação Rodoviária Jessé Santiago ainda não atingiu, ao longo de seus anos de funcionamento, o patamar de desenvolvimento compatível com seu potencial. As dificuldades em modernizar suas instalações, diversificar receitas e ampliar a



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação
atratividade para usuários e operadores indicam a necessidade de novos arranjos institucionais e modelos de gestão, capazes de conciliar eficiência operacional, sustentabilidade financeira e qualidade no atendimento ao público.

Nesse cenário, a delegação da operação, administração, manutenção, conservação e modernização da Estação Rodoviária à iniciativa privada, por meio de contrato de concessão comum ou parceria público-privada, apresenta-se como alternativa viável e vantajosa. O parceiro privado, mediante remuneração adequada e definição de metas de desempenho, poderá implementar obras de requalificação, realizar investimentos em infraestrutura, otimizar a exploração comercial dos espaços, e adotar práticas de gestão profissionalizada, assegurando maior eficiência e competitividade ao empreendimento.

Para a Administração Pública Municipal, a concessão representa uma oportunidade de racionalizar custos, desonerar o orçamento e centralizar em um único contrato as responsabilidades de manutenção e operação, permitindo ao Município concentrar esforços na função regulatória e fiscalizatória. Adicionalmente, o modelo possibilita incremento de receitas públicas, seja por meio de outorgas fixas ou variáveis, compartilhamento de receitas comerciais, ou ainda pela ampliação da arrecadação tributária decorrente das atividades instaladas no local.

Os benefícios à população também são expressivos. A requalificação do Terminal Jessé Santiago proporcionará ambiente mais moderno, seguro, confortável e acessível, com melhores condições para os passageiros e trabalhadores do setor, além de estimular o desenvolvimento urbano do entorno, promovendo integração com o tecido urbano e valorização imobiliária da região.

Dessa forma, o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) tem por objetivo subsidiar tecnicamente a estruturação do projeto de concessão da Estação Rodoviária Jessé Santiago, a partir da elaboração de estudos de modelagem operacional, econômico-financeira, jurídica e de engenharia e arquitetura, que orientem a tomada de decisão da Administração Pública quanto à viabilidade e à melhor forma de delegação do serviço.

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

4. PREMISSAS GERAIS

4.1. Os estudos a serem elaborados deverão contemplar soluções que assegurem segurança, conforto e acessibilidade universal aos usuários do Terminal Rodoviário Jessé Santiago, incluindo a adequada sinalização visual e sonora, comunicação integrada, sistemas de climatização e ventilação, infraestrutura de conectividade digital, bem como cobertura e proteção das áreas de embarque e desembarque, garantindo condições adequadas de espera e circulação.

4.2. Deverá ser priorizada a satisfação dos usuários e operadores de transporte, assegurando uma experiência positiva e eficiente em todos os pontos de contato com o serviço, desde o embarque e desembarque até o acesso a informações, serviços de apoio e comércio interno.

4.3. Os estudos deverão prever mecanismos de transparência e controle da operação pela Administração Pública Municipal, mediante o compartilhamento periódico de relatórios de desempenho, contendo informações sobre ocupação de espaços comerciais, movimentação de passageiros, faturamento, indicadores de manutenção e desempenho operacional.

4.4. A modelagem proposta deverá ter como princípio a desoneração dos cofres públicos, transferindo à concessionária as responsabilidades de investimento, manutenção, operação e gestão, sem comprometer a qualidade e a continuidade do serviço público prestado.

4.5. Os estudos deverão considerar a integração do Terminal Rodoviário Jessé Santiago com o entorno urbano e demais modais de transporte, em especial o transporte público coletivo urbano, táxis e transporte por aplicativo, de modo a maximizar os impactos positivos na mobilidade urbana e reduzir eventuais interferências no tráfego local.

4.6. As receitas projetadas deverão ser devidamente justificadas, detalhadas e compatibilizadas com as premissas operacionais e de demanda, sendo obrigatória a apresentação de três cenários financeiros: pessimista, caso-base e otimista, acompanhados das respectivas premissas de sensibilidade e riscos associados.

4.7. Todos os estudos deverão ser elaborados de forma integrada, observando interdependência e compatibilidade entre as dimensões jurídica, econômico-financeira,

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação
técnica e operacional, resultando em produto final completo, coeso e auto suficiente,
apto a subsidiar eventual processo licitatório.

4.8. O modelo a ser proposto deverá observar a inexistência de contraprestação pecuniária por parte do Poder Público, sendo obrigatoriamente estruturado na modalidade de concessão comum, com remuneração do parceiro privado exclusivamente oriunda das receitas operacionais e acessórias decorrentes da exploração do terminal.

4.9. O proponente deverá designar um Coordenador de Projeto, com experiência comprovada em gerenciamento de projetos de infraestrutura ou concessões públicas, que atuará como responsável técnico pela integração das atividades e interlocução com a equipe técnica da Prefeitura Municipal de Rio Branco.

4.10. O Coordenador do Projeto deverá manter disponibilidade para participação em reuniões técnicas e apresentações junto à equipe gestora do PMI, preferencialmente por meio virtual, mediante convocações previamente agendadas pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação – SDTI.

5. DOS PRODUTOS

Deverão ser entregues os produtos mencionados abaixo, contendo, no mínimo:

5.1. Produto 1 - P01 - Estudos Preliminares

5.1.1. *Benchmarking* (avaliação comparativa)

5.1.1.1. Os estudos deverão apresentar o levantamento de exemplos de projetos similares e de iniciativas relevantes de concessão de terminais rodoviários no Brasil, informando, minimamente, escopo e porte (área, investimento, entre outros) das iniciativas mapeadas, as principais soluções adotadas, o tempo médio de evolução das iniciativas, custos eficientes e lucratividade, além de sua forma de financiabilidade e avaliação da aplicabilidade no caso da Estação Rodoviária.

5.1.2. Estudo de Demanda e Necessidades

5.1.2.1. Os estudos deverão apresentar a projeção de demanda, para cada viagem atendido pela Estação Rodoviária (intermunicipal, interestadual, internacional) e outros serviços prestados pelas empresas de transporte rodoviário, bem como demais serviços

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação
de apoio ou acessórios ao longo do tempo sugerido de concessão, considerando o crescimento demográfico e econômico, bem como a competição intramodal e intermodal.

5.1.2.2. Os estudos deverão apresentar as possibilidades de negócios, de comércio, serviços e outras atividades que possam ser ofertadas na Estação Rodoviária, a sua demanda estimada e projeção de receita para cada unidade de negócio, equipamento e atividade a ser explorada, considerando a integração da Estação Rodoviária no seu entorno.

5.2. Produto 2 - P02 - Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental

5.2.1. Inventário das Condições Existentes

5.2.1.1. Os estudos deverão apresentar a avaliação das instalações existentes do terminal rodoviário, com descrição e detalhamento dos bens (inclusive reversíveis) que constituirão a concessão, contemplando avaliação dos sistemas existentes da sua infraestrutura, com imagens, desenhos esquemáticos, croquis ou demais elementos aplicáveis.

5.2.1.2. Os estudos deverão apresentar eventuais limitações físicas/operacionais existentes e/ou não-conformidades no terminal com órgãos federais, estaduais ou municipais, bem como a estratégia e custos para regularização, considerando a interface do terminal com os órgãos intervenientes (Prefeitura, Corpo de Bombeiros, Vigilância Sanitária, agências reguladoras, etc.).

5.2.1.3. Os estudos deverão apresentar a análise a respeito da existência de eventuais passivos ambientais, bem como a estratégia para a sua mitigação, correção, tratamento e regularização e os respectivos custos e prazos estimados.

5.2.1.4. Os estudos deverão apresentar a avaliação das situações das edificações e respectivos sistemas, tais como sistemas elétrico e hidrossanitário, prevenção contra incêndio, impermeabilização, estrutura, e demais componentes, e elaboração de plano de modernização, correção e manutenção desses sistemas, conforme a necessidade, visando atender às normas vigentes em cada caso.

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

5.2.1.5. Os estudos deverão apresentar a avaliação da capacidade instalada quanto ao terminal rodoviário e suas estruturas associadas (vias de acesso e estacionamento de veículos).

5.2.1.6. Os estudos deverão verificar a existência ou não de obras inacabadas ou em execução no terminal rodoviário, e, caso existam, a Modelagem de Arquitetura, Engenharia e Ambiental deverá apresentar a avaliação das condições das obras (bem como as condições dos equipamentos e bens integrantes dessas obras) e quanto do executado ou em execução é possível de ser aproveitado no desenvolvimento do terminal.

5.2.2. Desenvolvimento do Terminal

5.2.2.1. Os estudos deverão apresentar a solução para o desenvolvimento do terminal rodoviário, considerando o melhor aproveitamento comercial, a demanda atual e futura e eventuais melhorias necessárias, sob aspectos de eficiência e maximização do retorno esperado do projeto.

5.2.2.2. Os estudos deverão apresentar a inserção do terminal rodoviário na malha de transportes local, evidenciando a sua interface com outros modais existentes, considerando as soluções propostas e as projeções de demanda levantadas nos estudos.

5.2.2.3. Os estudos deverão apresentar o projeto de arquitetura e engenharia, demonstrando claramente a implantação de acordo com as fases/etapas propostas, consistentes com as projeções de demanda, especificando a expansão prevista para cada fase/etapa, atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas e evidenciando o atendimento às normatizações aplicáveis.

5.2.2.4. O projeto deverá conter elementos que permitam a plena caracterização das obras previstas em cada fase/etapa de implantação, como desenhos esquemáticos, croquis ou imagens, quando necessários para o perfeito entendimento dos principais componentes da obra, ou ainda outras investigações e ensaios, quando couber.

5.2.2.5. O estudo de engenharia deverá indicar, ainda que de forma preliminar, o cronograma de execução das obras e licenciamentos previstos, embasando tecnicamente os prazos apresentados.

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

5.2.2.6. Os estudos deverão considerar as normatizações da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) relativas a conforto, acessibilidade, ruído, ergonomia, iluminação e outros.

5.2.2.7. O nível de detalhamento dos projetos apresentados deverá atender aos requisitos da Lei Federal nº 14.133/2021 e da Lei Federal nº 8.987/1995, a fim de serem submetidos à licitação sem a necessidade de projetos ou detalhamentos adicionais.

5.2.3. Plano de Operação e Manutenção

5.2.3.1. Os estudos deverão apresentar o Plano de Operação e Manutenção da Estação Rodoviária, com o detalhamento do conjunto de procedimentos e metodologias adequadas à execução das atividades previstas de acordo com o plano de negócios a ser proposto.

5.2.4. Estudos Ambientais e Integração Urbana

5.2.4.1. Os estudos deverão considerar a análise dos potenciais impactos das intervenções sobre o entorno da Estação Rodoviária, como ambientais, de vizinhança e no tráfego, com vistas à integração da mesma no seu entorno.

5.2.4.2. A análise urbanística deverá analisar os potenciais de ampliação da área construída, especialmente para exploração comercial, respeitando as características da edificação existente e seu entorno.

5.2.4.3. Deverão ser estudados aspectos de sustentabilidade que incluam projetos para fontes renováveis de energia, reuso da água, logística reversa dos equipamentos a serem substituídos e descartados, e destinação adequada de resíduos sólidos.

5.3. Produto 3 - P03 - Modelagem Econômico-Financeira

5.3.1. Análise de Viabilidade

5.3.1.1. O relatório de avaliação econômico-financeira deverá conter a descrição e o dimensionamento das fontes de receitas principais, acessórias, alternativas ou complementares, necessárias para a viabilidade do projeto e autossustentabilidade, indicando as premissas de modelagem, a metodologia empregada e os aspectos técnicos pertinentes.

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

5.3.1.2. Os estudos deverão apresentar um comparativo referente ao setor público que inclua os riscos transferíveis e reflita os benefícios ou custos líquidos do desenvolvimento do projeto por execução direta pela Administração Pública Municipal, a partir de análise do melhor custo-benefício.

5.3.1.3. Os estudos deverão apresentar um possível valor de outorga pelo projeto ao Município e sua metodologia de cálculo.

5.3.1.4. Os estudos deverão apresentar uma possível economia ao Poder Concedente gerada pelo projeto.

5.3.1.5. Os estudos deverão apresentar a estimativa de tributos diretos e indiretos arrecadados, considerando a projeção de receitas.

5.3.1.6. Os estudos deverão apresentar o possível percentual de compartilhamento dos lucros do operador com o Poder Concedente e sua metodologia de cálculo.

5.3.1.7. O estudo de viabilidade financeira deverá incluir projeções na forma de um modelo financeiro detalhado em formato ODS, de forma editável, com software compatível com LibreOffice ou Microsoft word disponibilizado incluindo sua formulação matemática, vínculos e macros de forma aberta, passível de verificação, e seguindo as práticas contábeis e fiscais vigentes, incluindo eventuais planilhas auxiliares utilizadas que foram disponibilizadas juntamente com a indicação dos seus vínculos.

5.3.1.8. Os estudos deverão explicitar as premissas adotadas para a projeção das receitas ao longo do prazo contratual, contendo os itens listados a seguir:

5.3.1.8.1. Premissas macroeconômicas e financeiras;

5.3.1.8.2. Premissas fiscais e tributárias;

5.3.1.8.3. Modelo de remuneração do futuro contratado (com prioridade àqueles que não impliquem desembolso pela Administração Pública Municipal);

5.3.1.8.4. Descrição e dimensionamento das fontes de receitas (principais e complementares), com respectivas premissas e com base em projeção de cenários de demanda;

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

5.3.1.8.5. Dimensionamento de custos e despesas, discriminando-os entre fixos e variáveis (OPEX), com base no plano de operação;

5.3.1.8.6. Consolidação do cronograma físico-financeiro detalhado dos investimentos (fixos, pré-operacionais, iniciais, operacionais e reinvestimentos), por etapa, ao longo do tempo e por fase de implantação, caso haja, incluindo os prazos para obtenção das licenças de instalação e operação, se aplicável (CAPEX);

5.3.1.8.7. Descrição da estrutura de capital (próprio e de terceiros);

5.3.1.8.8. Descrição do tipo de dívida e dos instrumentos financeiros utilizados (empréstimos bancários, utilização de valores mobiliários, melhorias de créditos, linhas de crédito especial, etc.), montante, prazo e condições (carência, método de amortização, periodicidade de pagamento, garantias, periodicidade da liberação do recurso, entre outros);

5.3.1.8.9. Premissas para projeção de capital de giro;

5.3.1.8.10. Premissas para a recuperação do investimento por parte dos acionistas ao longo do prazo da concessão (distribuição de dividendos, redução de capital, entre outros);

5.3.1.8.11. Valor a ser pago pelas outorgas, fixa e variável, se houver, e a respectiva metodologia de cálculo, incluindo fórmulas e índice, considerando o cálculo do percentual do compartilhamento de receitas vinculado aos indicadores de desempenho;

5.3.1.8.12. Avaliação e justificativa para o prazo de concessão adotado, considerando os requisitos legais, a remuneração do concessionário, o desgaste da infraestrutura e o reinvestimento anterior à reversibilidade do ativo ao Poder Concedente;

5.3.1.8.13. Valor do contrato.

5.3.1.9. Deverão ser demonstrados, avaliados e justificados os principais resultados esperados do modelo financeiro na forma do disposto a seguir:

5.3.1.9.1. Resultado econômico – Fluxo de Caixa Descontado do Projeto e do Acionista;

5.3.1.9.2. Taxa Interna de Retorno do Projeto e do Equity (TIR);



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

5.3.1.9.3. Alavancagem financeira máxima;

5.3.1.9.4. Índice de Cobertura dos Serviços de Dívida (ICSD) anual e médio;

5.3.1.9.5. Produção de indicadores a exemplo de exposição máxima, custo médio ponderado de capital (WACC), payback, entre outros;

5.3.1.9.6. Outras informações que julgarem necessárias.

5.3.1.10. As premissas deverão ser incorporadas e evidenciadas na elaboração das planilhas entregues junto ao relatório e contendo os painéis descritos a seguir:

5.3.1.10.1. Painel de controle (sumário);

5.3.1.10.2. Demonstração de Resultados de Exercício;

5.3.1.10.3. Balanço Patrimonial;

5.3.1.10.4. Demonstração de Fluxo de Caixa Direto e Indireto;

5.3.1.10.5. Termos e condições da outorga;

5.3.1.10.6. Investimentos e manutenções periódicas (CAPEX);

5.3.1.10.7. Depreciações e amortizações;

5.3.1.10.8. Termos e condições de financiamento;

5.3.1.10.9. Receitas, detalhadas por linhas de negócios, tipos de produtos e/ou serviços prestados, com a respectiva quantidade e preços praticados;

5.3.1.10.10. Custos de operação e manutenção (OPEX);

5.3.1.10.11. Custo médio ponderado de capital (WACC);

5.3.1.10.12. Análises de Sensibilidade;

5.3.1.10.13. Outras que se julgarem necessárias.

5.3.1.11. Deverá ser realizada a projeção para exploração, e os resultados dos parâmetros de viabilidade com os horizontes de 15, 20, 25 e 30 anos de concessão, permitindo a escolha do prazo de concessão mais adequado.



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

5.3.1.12. As receitas projetadas deverão ser compreendidas e explicitadas na planilha econômico-financeira, levando-se em consideração três cenários: pessimista, caso-base e otimista.

5.3.1.13. Deverão ser entregues planilhas consolidadas que evidenciem as avaliações econômico-financeiras realizadas e que permitam o cálculo do valor da outorga necessária a que o Valor Presente Líquido (VPL) do projeto se torne zero.

5.3.1.14. O modelo financeiro deverá mostrar claramente o cronograma físico-financeiro detalhado dos investimentos, por etapa e por fase de implantação, caso haja, incluindo os prazos para obtenção das licenças de instalação e operação, se aplicável.

5.3.1.15. Análise de viabilidade econômico-financeira deverá expressar todos os valores em Reais (R\$) constantes, além de considerar a norma contábil e o regime fiscal vigentes no Brasil.

5.3.2. Estimativas de CAPEX e OPEX

5.3.2.1. Deverá ser apresentada a determinação dos quantitativos dos investimentos, referenciada em projetos-padrão compatíveis com os demais elementos do projeto utilizado, em quantidades agregadas principais ou em outras metodologias aplicáveis.

5.3.2.2. Nas estimativas de CAPEX, os preços unitários devem estar baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle.

5.3.2.3. Nas estimativas de CAPEX, as estimativas de custo global dos investimentos deverão ter como base as quantidades, preços e demais elementos do projeto apresentado, possuindo a precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise, apresentando-se o valor de CAPEX previsto para cada fase/etapa de implantação proposta, de acordo com o projeto.

5.3.2.4. Deverão ser detalhados, para todo o período de concessão: custos operacionais, custos administrativos, custos de manutenção e outras despesas que sejam necessárias.

5.3.2.5. Os custos operacionais deverão estar baseados em referências de custos eficientes, inclusive com benchmarking de outros equipamentos semelhantes.

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

5.3.2.6. Os custos operacionais do terminal deverão conter, além dos custos de manutenção e de capital, custos de pessoal, material de consumo, serviços públicos e serviços contratados ou terceirizados, compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do terminal rodoviário e refletindo uma estrutura organizacional hipotética do operador.

5.3.2.7. Quando verificada a necessidade de utilização de áreas externas aos limites do terminal rodoviário para viabilizar a ampliação da infraestrutura, o Estudo de Arquitetura e Engenharia deverá considerar e estimar os custos de desapropriação referentes à expansão.

5.4. Produto 4 - P04 - Modelagem Jurídica

5.4.1. Avaliação de Viabilidade Jurídica

5.4.1.1. Os estudos devem apresentar a análise jurídica institucional, legal e regulatória pertinentes ao projeto, levando em conta o modelo de contratação e operação escolhido, contemplando aspectos regulatórios ambientais, urbanísticos, tributários e quaisquer outros aspectos de natureza jurídicos regulatórios aplicáveis, municipais, estaduais e federais.

5.4.1.2. Os estudos devem apresentar a análise dos fatores jurídicos, técnicos e procedimentais da Administração Pública Municipais necessários e condicionantes da publicação do edital do projeto, indicando as ferramentas jurídicas necessárias para as soluções propostas e formulando suas respectivas minutas, inclusive para fins de alteração legislativa, caso necessária.

5.4.1.3. As alternativas de modelagem jurídica sugerida e formas de contratação sugeridas deverão partir da premissa de concessão comum, considerando o modelo sugerido no presente PMI, e a sugestão da modalidade de contratação deverá estar embasada em avaliação jurídica da viabilidade de modelos institucionais alternativos ou complementares para o financiamento e a implantação do projeto.

5.4.1.4. As propostas de modelagem jurídica apresentadas nos estudos de viabilidade contratados não se confundem com a análise de competência da Procuradoria-Geral do Município.

5.4.2. Levantamento de Passivos



Prefeitura Municipal de Rio Branco

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação - SDTI
R. Goldwasser Santos - Bosque, Rio Branco - AC, 69908-400

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

5.4.2.1. Os estudos devem apresentar a análise da situação jurídica dos permissionários instalados na Estação Rodoviária e o seu impacto na concessão.

5.4.3. Matriz de Riscos

5.4.3.1. Os estudos devem apresentar a matriz de riscos pormenorizada com alocação de responsabilidades e respectivos mecanismos de mitigação, contendo os requisitos a seguir:

5.4.3.2. 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;

5.4.3.3. Descrição detalhada de direitos, obrigações e encargos do parceiro público e do parceiro privado;

5.4.3.4. Descrição analítica dos mecanismos de regulação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

5.4.3.5. Análise jurídica contendo estruturação de sanções e penalizações, mecanismos de fiscalização, mecanismos de resolução de controvérsias e sugestão de estrutura de garantias a serem providas pelo parceiro privado.

5.4.4. Reequilíbrio Econômico-Financeiro

5.4.4.1. Os estudos devem apresentar a metodologia de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro, bem como os indicadores e taxa de desconto a ser utilizada.

5.4.5. Sistema de Indicadores e Mensuração de Desempenho

5.4.5.1. Os estudos devem apresentar a proposta de sistema de mensuração de desempenho, prevendo a remuneração da concessionária variável em função do alcance dos indicadores, que permitirão estabelecer e avaliar o nível de serviço, contendo a definição dos parâmetros a serem verificados, metas, metodologia de verificação, padrões de qualidade, periodicidade para revisão destes indicadores e as consequências associadas ao seu descumprimento, se for o caso.

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

5.4.5.2. Os indicadores de desempenho deverão estabelecer um padrão operacional de excelência para os serviços concessionados, respeitando o princípio da eficiência administrativa e buscando alinhar o interesse econômico do futuro operador com o interesse público.

5.4.5.3. Os indicadores de desempenho deverão estar agrupados em:

- a) Operação: avaliando a disponibilidade e qualidade da infraestrutura e dos serviços, bem como o cumprimento dos prazos estabelecidos para os mesmos;
- b) Manutenção: avaliando a manutenção nos níveis de eficiência atingidos pela concessionária;
- c) Conformidade: avaliando o atendimento aos prazos e requisitos exigidos para a apresentação de certificados e relatórios.

5.4.6. Verificador Independente

5.4.6.1. Os estudos devem prever a contratação do Verificador Independente, com a indicação da forma de contratação sugerida e as respectivas minutas de documentos editalícios e contratuais.

5.4.7. Minutas de Instrumentos Jurídicos

5.4.7.1. Os estudos deverão conter minuta de edital e anexos, inclusive minuta do contrato da concessão com base nas premissas adotadas pelos interessados.

5.4.8. Adequação dos Documentos aos Requisitos Legais

5.4.8.1. Os produtos entregues deverão apresentar os documentos exigidos pela Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, Lei Municipal Nº 2.233 de 16 de junho de 2017, Decreto Municipal nº 400 de 22 de março de 2023, Decreto municipal Nº 1.854 de 06 de outubro de 2017.

5.5. Produto 5 - P05 - Relatório de Consolidação de Resultados

5.5.1. Os estudos deverão apresentar o Relatório de Consolidação de Resultados, contendo, no mínimo:



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação

5.5.1.1. Análise e justificativa dos benefícios da implantação da(s) iniciativa(s) sugerida(s) e seus impactos para a Administração Pública Municipal;

5.5.1.2. Síntese do diagnóstico e indicação das áreas a serem utilizadas pelo futuro contratado;

5.5.1.3. Síntese das licenças, alvarás e autorizações necessárias para consecução do projeto;

5.5.1.4. Síntese do projeto de arquitetura e engenharia;

5.5.1.5. Síntese da modelagem operacional;

5.5.1.6. Síntese da modelagem econômico-financeira;

5.5.1.7. Síntese da modelagem jurídica;

5.5.1.8. Síntese dos valores para ressarcimento dos estudos;

5.5.1.9. Apresentação (em formato PDF), contendo a avaliação de cada uma das modalidades e cenários analisados, com a recomendação daquele mais indicado para a Administração.

5.5.1.10. Outros pontos que a autorizada considerar relevantes para entendimento dos estudos.

SERVIDOR RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO

LARA DE SOUZA COSTA

*Diretora de Desenvolvimento Econômico
Decreto nº: 2.198 de 17 de junho de 2025.*

APROVADO

EZEQUIEL DE OLIVEIRA BINO

Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico, Turismo, Tecnologia e Inovação – SDTI
Presidente do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas de Rio Branco
Decreto nº 18/2025

WILSON JOSÉ DAS CHAGAS SENA LEITE

Secretário Municipal De Planejamento - SEPLAN
Secretário Executivo do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas
Decreto nº 17/2025

