



Estudo de Concessão da Gestão da

# **RODOVIÁRIA** **do PLANO PILOTO**

**6** Rev1

**Estudos de  
Mercado**

## Sumário

Estudo de Mercado.....	3
1. Estudo de Mercado.....	8
2. Diagnóstico situação atual .....	24
3. Proposta de exploração .....	26
3.1. Proposta para exploração comercial das lojas e proposta para exploração comercial alternativa.....	26
3.2. Proposta para exploração com publicidade.....	31
3.3. Estacionamentos.....	38
3.4. Tarifa de Acostagem (TAC).....	43
4. Impactos sociais, ambientais e econômicos .....	48
5. Receita Consolidada.....	<b>Erro! Indicador não definido.</b>

## *Estudo de Mercado*

Este documento constitui-se no Caderno 6 dos Estudos de Viabilidade apresentados pelas empresas Central Engenharia e Construtora LTDA; Concrepoxi Engenharia LTDA; Construtora Artec S.A.; Meta Serviços e Projetos e Relus Engenharia LTDA-ME, no âmbito da modelagem da Concessão da Rodoviária do Plano Piloto, de Brasília. Tem como objetivo apresentar o Estudo de Mercado e a Proposta de Exploração da Concessão do Complexo da Rodoviária do Plano Piloto e Galeria dos Estados.

Visando atender ao escopo do Edital de Chamamento para Manifestação de Interesse nº 05/2019, o Estudo de Mercado desenvolvido com objetivo de apresentar a estratégia Comercial da Concessionária da Rodoviária do Plano Piloto, bem como conhecer o público que circula pelas instalações do Complexo.

O objetivo deste caderno é apresentar o estudo de mercado do projeto de Concessão do Complexo Rodoviária do Plano Piloto do Distrito Federal. Para elaboração das premissas e projeções, levou-se em consideração uma pesquisa de opinião preparada por empresa especializada independente, assim como aspectos técnicos, operacionais e de direcionamento estratégico do projeto.

O relatório é composto pelos seguintes tópicos:

- Estudo de Mercado:
  - Estudo de Mercado e Pesquisa de Opinião;
  - Diagnóstico da oferta por tipo de serviço e análise do potencial de demanda;
  - Proposta para exploração comercial das lojas e proposta para exploração comercial alternativa;
  - Proposta para exploração comercial de publicidade;
  - Proposta para Exploração de Estacionamentos;
  - Proposta para Tarifa de acostagem; e
  - Proposta para mitigação de impactos sociais decorrentes.
- Estudo Econômico-financeiro:
  - Metodologia;
  - Considerações Gerais;
  - Receita;

- Impostos Diretos e Indiretos;
  - Custos Operacionais;
  - Resultado Operacional;
  - Capital de Giro;
  - Demonstrações Financeiras Projetadas; e
  - Taxa de Desconto.
- Resultados do Estudo.

Antes de descrevermos as propostas de exploração, é importante conhecer o histórico comercial das instalações do Complexo: Rodoviária e Galeria dos Estados.

### Rodoviária do Plano Piloto

Inaugurada em setembro de 1960, a função original da Rodoviária do Plano Piloto era de Terminal Interestadual, para atender os viajantes que chegavam e saíam da capital no período de sua construção. Com a construção da Estação Ferroviária, inaugurada em 1976, transformada em 1981 em Rodoferroviária, a Rodoviária do Plano Piloto passou a absorver somente linhas internas no Distrito Federal e entorno. A partir de 1992, recebeu, também, a demanda da Estação Central do Metrô.

Com a grande circulação de passageiros, e sua troca constante, a Rodoviária do Plano Piloto, historicamente, sempre foi tida como o local ideal para implantação de comércio. Registros antigos refletem o elevado fluxo de passageiros, e o início das instalações comerciais para atendimento aos usuários.



Figura 1. Plataforma Inferior, em 1977. Fonte: Transportes Coletivos de Brasília-TCB.

O comércio da Rodoviária foi responsável por popularizar, entre os brasileiros, alguns estabelecimentos ali instalados desde a inauguração do Terminal. A Banca de Jornais e Revistas e a Pastelaria Viçosa são exemplos de estabelecimentos que sobreviveram e perpetuaram ao longo dos 60 anos da Rodoviária do Plano Piloto.



**Figura 2. Banca da Rodoviária e Pastelaria Viçosa, na década de 90. Comércios tradicionais da capital.**

A grande circulação diária de pedestres e os casos de sucesso comercial ilustrados, alimentam a esperança de novos comerciantes a se instalarem na Rodoviária. No entanto, a limitação de áreas locáveis de lojas acarreta o surgimento de vendedores ambulantes informais, ou camelôs. Este é um problema histórico no Complexo. Registros das décadas de 70 e 90 mostram a grande presença de comerciantes informais na Plataforma Superior da Rodoviária.



**Figura 3. Comércios informais na Plataforma Superior da Rodoviária. Décadas de 70 e 90, respectivamente. Fonte: 1) Marcopolo Veneza I e Nicola Magirus Deutz. 2) Globo.com.**

Os comerciantes informais tomaram conta das instalações do Complexo. Extrapolaram os limites do passeio de ligação entre o Conic e o Conjunto Nacional, na Plataforma Superior, se espalhando por toda Rodoviária. A aglomeração dos camelôs prejudica a circulação de pedestres, além de não contribuir com impostos e tributos ao Governo. O controle e fiscalização desse tipo de atividade fugiu do controle dos órgãos públicos. Serviços como

estes, na maioria dos casos, puxam atividades ilegais como: pirataria, tráfico de drogas, furtos, roubos, latrocínios, mendigagem, entre outros.



**Figura 4. Ambulantes espalhados pelas instalações da Rodoviária. Plataforma Inferior e Plataforma Superior, respectivamente. Fonte: Diário de Ceilândia.**

Pesquisas realizadas pelo Consórcio, para o desenvolvimento deste Caderno, apontam a insatisfação de lojistas e passageiros com a presença dos comércios informais, e o interesse dos ambulantes em se regularizarem. Os resultados das pesquisas serão apresentados mais adiante.

### **Galeria dos Estados**

Concebida originalmente como uma passagem subterrânea que une os Setores Comercial e Bancário Sul, a Galeria dos Estados foi transformada em uma área comercial somente no governo de Elmo Serejo Faria, na década de 70.

O projeto da Galeria dos Estados previa 80 boxes de 18 m<sup>2</sup> cada, e foi planejado para comércio de produtos típicos de todo o Brasil. A ideia inicial era que, cada box fosse destinado e administrado por um Governo Estadual, que venderia produtos típicos de sua Região.



**Figura 5. Inaugurada em 1977, a Galeria dos Estados foi concebida para comercialização de produtos regionais. Fonte: Correio Braziliense.**

Já na década de 80, muitas lojas começaram a fechar, por não conseguirem competir com a concorrência dos shoppings. Com isso, a Galeria dos Estados perdeu a popularidade de outrora. Com a falta de movimento, o espaço foi, praticamente, abandonado. Era possível encontrar muitas infiltrações, banheiros interditados, falta de iluminação, tornando o local perigoso.

No início de 2018, o viaduto do Eixão, que passa sobre a Galeria dos Estados, desabou, esmagando alguns carros estacionados. O Governo da época lançou um contrato de emergência para reforma estrutural do viaduto.

Em fevereiro de 2019, com o problema da estrutura resolvido, o GDF contratou a reforma integral da Galeria dos Estados. O escopo prevê instalação de elevadores, troca de piso, pintura de paredes, reestruturação das escadas e corrimãos, reforma de sanitários e substituição do sistema elétrico, além da construção de praças e teatros de arena. A conclusão estava prevista para fevereiro de 2020, porém até o momento não foi entregue.

Com relação a operação da Galeria, apesar da força na união dos comerciários presentes, o espaço jamais foi, formalmente, operado, seja pelo público ou pelo privado.

Atualmente, além da demanda diária de fluxo de pedestres entre os Setores Comercial e Bancário Sul, há ainda uma demanda diária de aproximadamente 5,7 mil passageiros que embarcam e desembarcam na Estação Galeria, do metrô.

## 1. Estudo de Mercado

Foi realizada uma pesquisa de opinião para entender o entorno do projeto e ter um melhor balizamento das premissas a serem utilizadas nas projeções econômico-financeiras. A pesquisa foi feita pelo Instituto Exatta – Empresa de Pesquisas Técnicas Ltda. e foi segregada em três etapas: consumidores, lojistas e comerciantes informais.

Além da pesquisa de opinião também foi realizado pelos consultores técnicos um mapeamento da atual estrutura e o potencial de demanda da área comercial. Como resultado desse mapeamento será apresentada nos tópicos a seguir proposta para a exploração comercial das lojas e publicidade que deverá respeitar tanto a atual estrutura quanto a opinião dos usuários.

### Pesquisa de Opinião | Consumidores

Objetivo: Avaliar o nível de satisfação dos clientes e usuários, identificando e analisando a opinião que eles têm sobre a rodoviária de Brasília em relação à prestação de serviços, infraestrutura, administração, entre outros fatores.

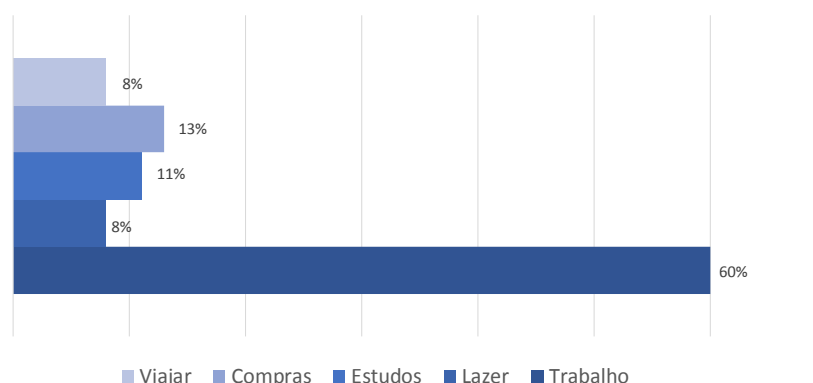
Método: Quantitativo, através de entrevistas presenciais.

Amostra: Foram realizados 384 questionários com consumidores.

Período de coleta de dados: de 7 a 12 de fevereiro de 2020.

Os resultados das pesquisas de opinião com consumidores estão apresentados a seguir:

#### A. Motivo que vem aos arredores da Rodoviária



**Figura 6. Pesquisa Consumidores: A. Motivo que vem aos arredores da Rodoviária. Espontânea – RU(%)**  
| Base: 384 consumidores.



B. A sua vinda à Rodoviária de Brasília é seu destino final ou é só passagem?

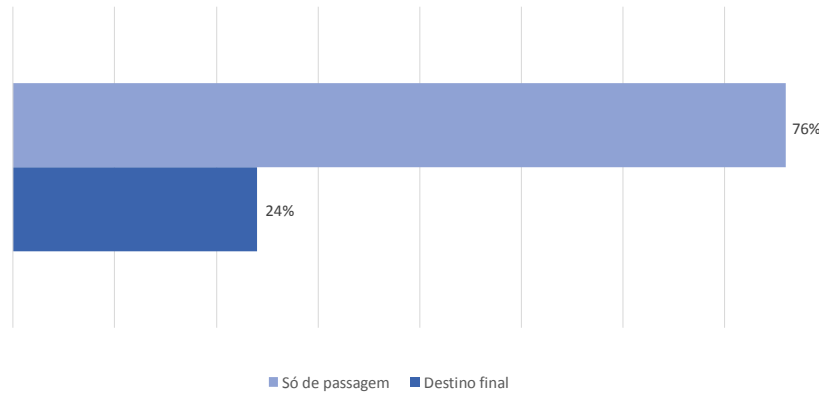


Figura 7. Pesquisa Consumidores. B. A sua vinda à Rodoviária de Brasília é seu destino final ou é só passagem? Estimulada – RU(%) | Base: 384 consumidores.

C. Frequência que costuma vir à Rodoviária

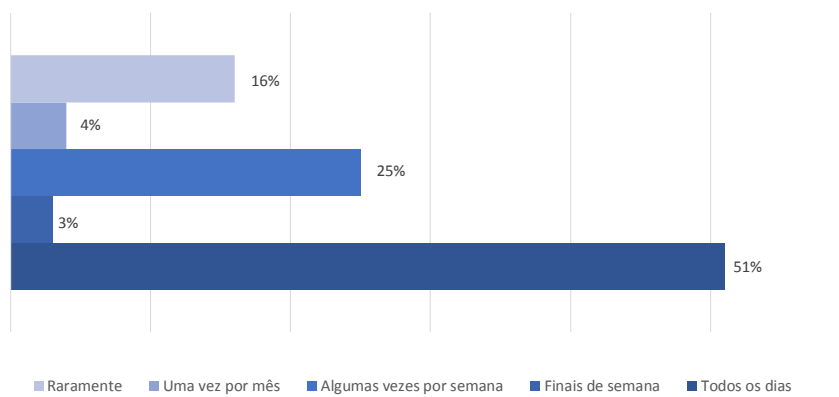


Figura 8. Pesquisa Consumidores. Frequência que costuma vir à Rodoviária. Espontânea – RU(%) | Base: 384 consumidores.

D. O comércio informal da rodoviária atende às suas expectativas?

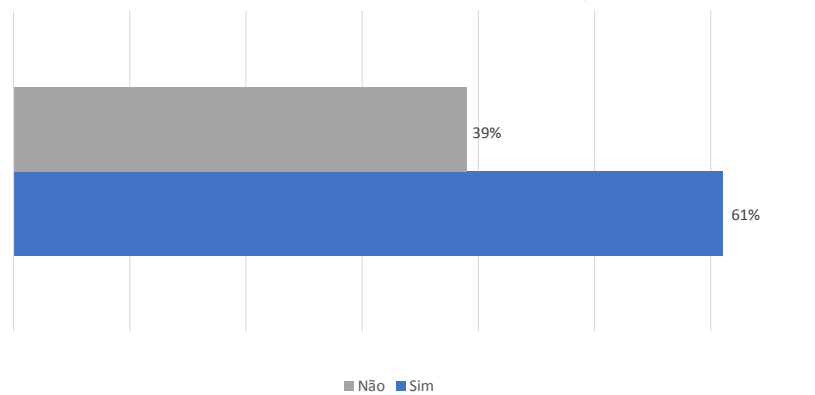


Figura 9. Pesquisa Consumidores. O comércio informal da rodoviária atende às suas expectativas? Estimulada – RU(%) | Base: 384 consumidores.

E. Segmento de lojas que o(a) Sr.(a) mais frequenta/consome ao vir à rodoviária de Brasília?

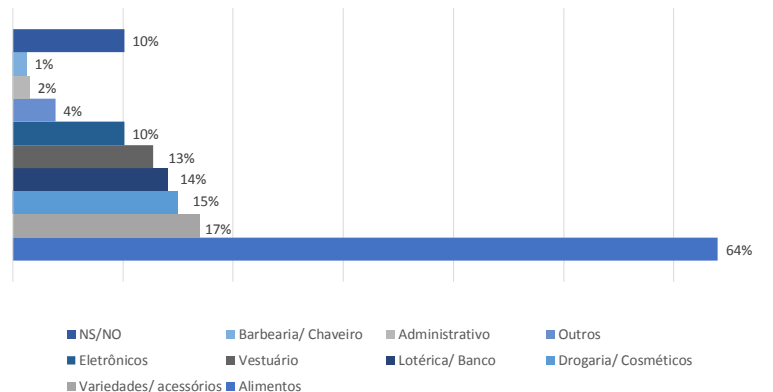


Figura 10. Pesquisa Consumidores. Segmento de lojas que o(a) Sr.(a) mais frequenta/consome ao vir à rodoviária de Brasília? Estimulada – Até 3 opções (%) | Base: 384 consumidores.

F. Sugestões de quais lojas precisam ser integradas à rodoviária?

TOTAL PESQUISADO	TOTAL
Agência bancária	5%
Lojas de roupas	4%
Lojas Americanas	3%
Banco 24hs	3%
Supermercado	3%
Restaurante/Fast food	2%
Mc Donald's	2%
Perfumaria/cosmético	2%
Lojas de conveniências	2%
Outras citações (menor que 2%)	17%
Nenhuma	2%
NS/NO	57%

Tabela 1. Pesquisa Consumidores. Sugestão de lojas que precisam ser integradas à Rodoviária. Espontânea – RM(%) | Base: 384 consumidores.

G. O comércio informal da rodoviária é positivo do ponto de vista do consumidor?

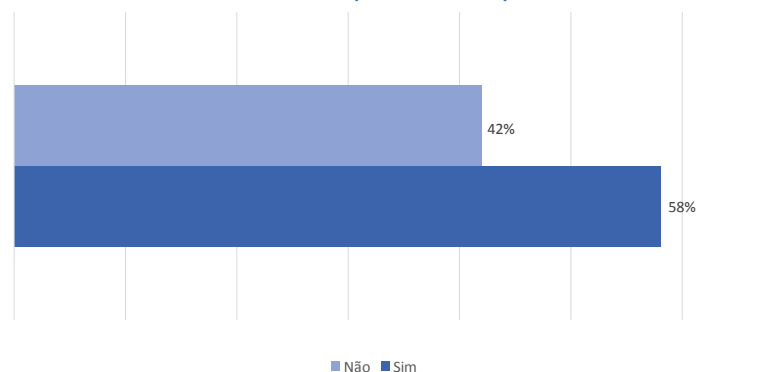


Figura 11. Pesquisa Consumidores. G. O comércio informal da rodoviária é positivo do ponto de vista do consumidor? Espontânea – RU(%) | Base: 384 consumidores.

H. O(a) Sr.(a) é favorável ou não ao comércio de produtos de camelôs nas imediações da rodoviária?

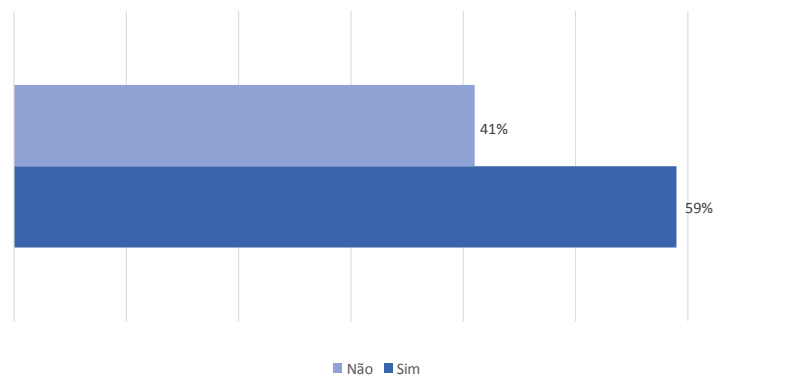


Figura 12. Pesquisa Consumidores. O(a) Sr.(a) é favorável ou não ao comércio de produtos de camelôs nas imediações da rodoviária? Espontânea – RU(%) | Base: 384 consumidores.

I. Melhor local para camelôs venderem seus produtos?

RESPOSTAS	TOTAL
Local dentro da rodoviária mesmo	21%
Lugar específico só pra eles	20%
Feira permanente	14%
Local fora da rodoviária	7%
Tendas/ barracas regularizadas	6%
Na parte superior da rodoviária	4%
Próximo da rodoviária	2%
Outros locais (com menos de 2%)	5%
NS/NO	21%

Tabela 2. Pesquisa Consumidores. Melhor local para camelôs venderem seus produtos? Espontânea – RM(%) | Base: 384 consumidores.

J. O(a) Sr.(a) já comprou produtos vendidos pelos camelôs?

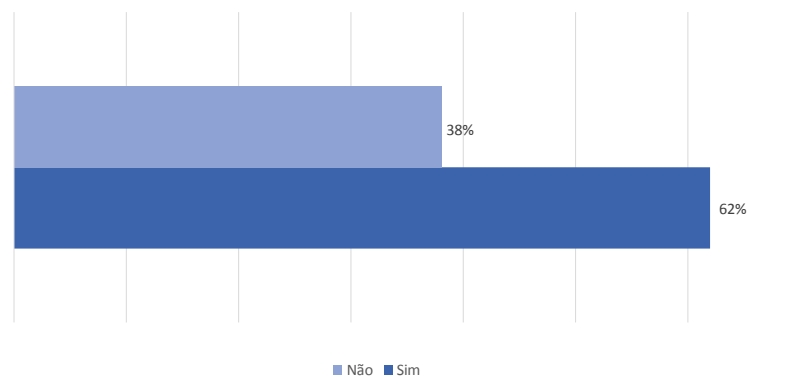


Figura 13. Pesquisa Consumidores. O(a) Sr.(a) já comprou produtos vendidos pelos camelôs? Espontânea – RU(%) | Base: 384 consumidores.

**K. Por que o(a) Sr.(a) comprou produtos vendidos pelos camelôs?**

RESPOSTAS	TOTAL
Preços	68%
Estava precisando	13%
Facilidade	8%
Gostou do produto	6%
É Prático	5%
Atendimento	4%
Para ajudar eles	4%
Variedades	4%
Qualidade	2%
Só tem no camelô	1%
Meu filho(a) pediu	1%
NS/NO	7%

**Tabela 3. Pesquisa Consumidores. Por que o(a) Sr.(a) comprou produtos vendidos pelos camelôs? Espontânea – Até 3 opções | Base 239 (somente quem disse que já comprou produtos de camelôs).**
**L. E quais destes o(a) Sr.(a) acha que é o maior problema aqui da rodoviária?**

RESPOSTAS	TOTAL
Violência	77%
Falta de acessibilidade	38%
Falta de limpeza	31%
Falta de banheiro público	21%
Comércio informal	14%
Poluição sonora	14%
Trânsito	13%
Falta de estacionamento	10%
Iluminação pública	4%
NS/NO	78%

**Tabela 4. Pesquisa Consumidores. E quais destes o(a) Sr.(a) acha que é o maior problema aqui da rodoviária? Estimulada – Até 3 opções | Base: 384 consumidores.**
**M. Principais ações que a administração precisa fazer para melhorar o comércio na rodoviária?**

RESPOSTAS	TOTAL
Melhorar a segurança/ policiamento	24%
Melhorar a organização	6%
Retirar os ambulantes/ camelôs da rodoviária	6%
Regularizar os camelôs/ ambulantes	5%
Colocar as escadas rolantes e elevadores para funcionar	5%
Construir um local apropriado para os ambulantes	5%
Investir na infraestrutura	3%
Melhorar a limpeza	3%
Outras ações (menos de 3%)	22%
NS/NO	34%

**Tabela 5. Principais ações que a administração precisa fazer para melhorar o comércio na rodoviária? Espontânea – Até 3 opções | Base: 384 consumidores.**

N. Principais ações que os lojistas precisam fazer para melhorar o comércio aqui na rodoviária?

RESPOSTAS	TOTAL
Promoções/ baixar o preço	23%
Atender bem/ ser educado	20%
Ter produtos de qualidade	4%
Reformar as lojas	4%
Ter variedades de produtos	3%
Fazer mais propaganda/ divulgação	2%
Melhorar a limpeza	2%
Outras ações (menor que 2%)	7%
Nenhuma	1%
NS/NO	46%

Tabela 6. Pesquisa Consumidores. Principais ações que os lojistas precisam fazer para melhorar o comércio aqui na rodoviária? Espontânea – Até 3 opções | Base: 384 consumidores.

### Pesquisa de Opinião | Lojistas

**Objetivo:** Avaliar o nível de satisfação dos lojistas, identificando e analisando a opinião que eles têm sobre a rodoviária de Brasília em relação à prestação de serviços, infraestrutura, administração, entre outros fatores.

**Método:** Quantitativo, através de entrevistas presenciais.

**Amostra:** Foram realizados 84 questionários com lojistas.

**Período de coleta de dados:** de 7 a 12 de fevereiro de 2020.

Os resultados das pesquisas de opinião com lojistas estão apresentados a seguir:

#### A. Cargo ocupado

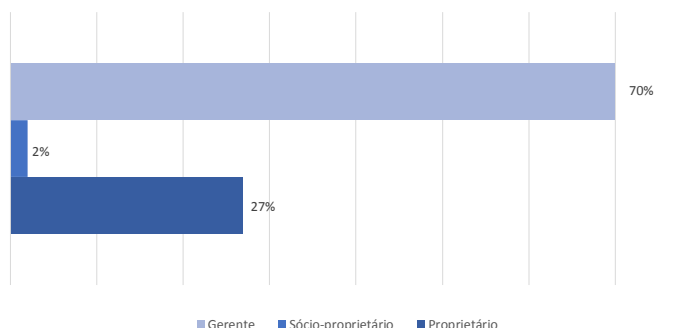


Figura 14. Pesquisa Lojistas. Cargo Ocupado. Estimulada - RU | Base 84 lojistas.

B. Em qual destas faixas se situou o faturamento de sua loja no ano de 2019?

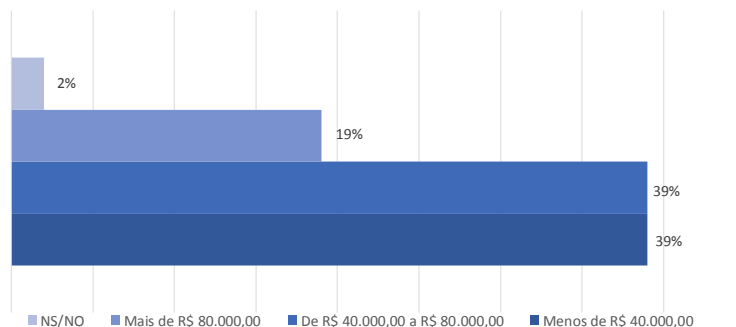


Figura 15. Pesquisa Lojistas. Em qual destas faixas se situou o faturamento de sua loja no ano de 2019? Estimulada – RU | Base: 84 lojistas.

C. De um modo geral, em relação à sua atividade comercial nesta loja, o (a) Sr (a) está?

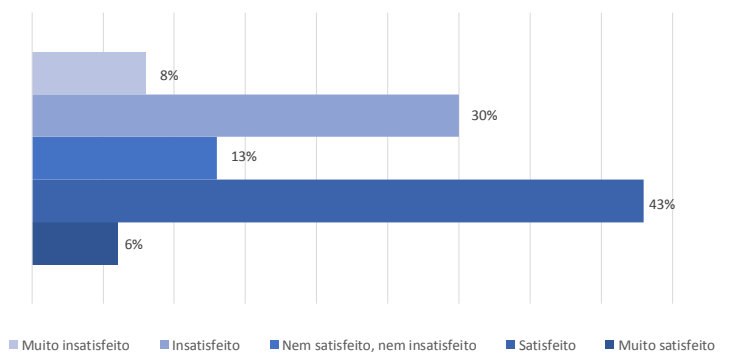


Figura 16. Pesquisa Lojistas. De um modo geral, em relação à sua atividade comercial nesta loja, o(a) Sr.(a) está? Estimulada – RU | Base: 84 lojistas.

D. Por quais razões o (a) sr. (a) está insatisfeito ou muito insatisfeito com sua atividade comercial?

RESPOSTAS	TOTAL
Camelôs/comércio ilegal	56%
Insegurança/muito assalto	31%
Moradores de rua	9%
Muita bagunça/desorganizado	6%
Falta ajuda do governo	3%
Mudança de ponto	3%
Falta fiscalização	3%
Não está vendendo	3%
Taxas altas de imposto	3%
Uso de drogas	3%
Concorrência desleal	3%
Sujeira/mau cheiro	3%
Rodoviária abandonada	3%

Tabela 7. Pesquisa Lojista. Por quais razões o (a) sr. (a) está insatisfeito ou muito insatisfeito com sua atividade comercial? Estimulada - RU (%) | Base: 84 lojistas.

E. O (a) Sr. (a) pretende investir, em um futuro recente, em alguma dessas áreas?

#### Reforma/ampliação das instalações

RESPOSTAS	TOTAL
Certamente sim	30%
Provavelmente sim	2%
Talvez sim, talvez não	8%
Provavelmente não	6%
Certamente não	39%
NS/NO	14%

Tabela 8. Pesquisa Lojista. O(a) Sr.(a) pretende investir, em futuro recente, em alguma dessas áreas? Reforma/ampliação das instalações. Estimulada - RU | Base: 84 lojistas

#### Abrir novas lojas/filiais ou mudar de endereço

RESPOSTAS	TOTAL
Certamente sim	17%
Talvez sim, talvez não	6%
Provavelmente não	6%
Certamente não	48%
NS/NO	24%
Certamente sim	17%

Tabela 9. Pesquisa Lojista. O(a) Sr.(a) pretende investir, em futuro recente, em alguma dessas áreas? Abrir novas lojas/filiais ou mudar de endereço. Estimulada - RU | Base: 84 lojistas

#### Programas de treinamento e capacitação de funcionários

RESPOSTAS	TOTAL
Certamente sim	24%
Provavelmente sim	1%
Talvez sim, talvez não	12%
Provavelmente não	4%
Certamente não	38%
NS/NO	21%

Tabela 10. Pesquisa Lojista. O(a) Sr.(a) pretende investir, em futuro recente, em alguma dessas áreas? Programas de treinamento e capacitação de funcionários. Estimulada - RU | Base: 84 lojistas

#### Marketing e Publicidade

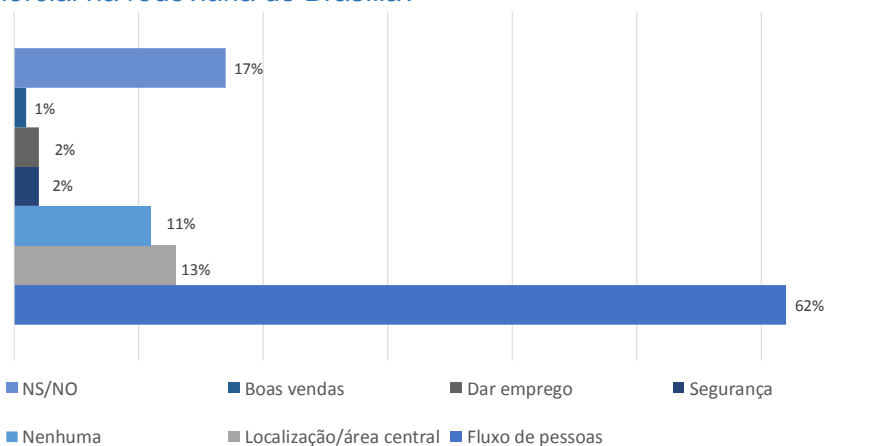
RESPOSTAS	TOTAL
Certamente sim	17%
Provavelmente sim	2%
Talvez sim, talvez não	5%
Provavelmente não	5%
Certamente não	49%
NS/NO	23%

Tabela 11. Pesquisa Lojista. O(a) Sr.(a) pretende investir, em futuro recente, em alguma dessas áreas? Marketing e Publicidade. Estimulada - RU | Base: 84 lojistas

**Tecnologia, informática e/ou automação**

RESPOSTAS	TOTAL
Certamente sim	18%
Talvez sim, talvez não	7%
Provavelmente não	4%
Certamente não	46%
NS/NO	25%
Certamente sim	18%

**Tabela 12. Pesquisa Lojista. O(a) Sr.(a) pretende investir, em futuro recente, em alguma dessas áreas? Tecnologia, informática e/ou automação. Estimulada - RU | Base: 84 lojistas**

**F. Quais são atualmente as principais vantagens de se ter um estabelecimento comercial na rodoviária de Brasília?**


**Figura 17. Pesquisa Lojista. Quais são atualmente as principais vantagens de se ter um estabelecimento comercial na rodoviária de Brasília? Espontânea - RU | Base: 84 lojistas.**

**G. E quais seriam as principais desvantagens de se ter um estabelecimento comercial na rodoviária de Brasília?**

RESPOSTAS	TOTAL
Insegurança/policiamento/roubos e furtos	54%
Camelôs/ambulantes/comércio informal	30%
Taxas muito altas	10%
Muita bagunça/desorganizado	10%
Moradores de rua/pedintes	8%
Má administração	5%
Estrutura	5%
Escada rolante quebrada	4%
Concorrência	2%
Banheiros sujos	2%
Rendimento muito baixo	1%
Elevadores	1%
Muito barulho	1%
Abandono	1%
Estacionamento	1%
Tráfico de drogas	1%
NS/NO	13%

**Tabela 13. Pesquisa Lojistas. E quais seriam as principais desvantagens de se ter um estabelecimento comercial na rodoviária de Brasília? Espontânea - RU | Base: 84 lojistas**



H. Atualmente, o(a) sr.(a) pensa na possibilidade de instalar sua loja em algum outro centro comercial?

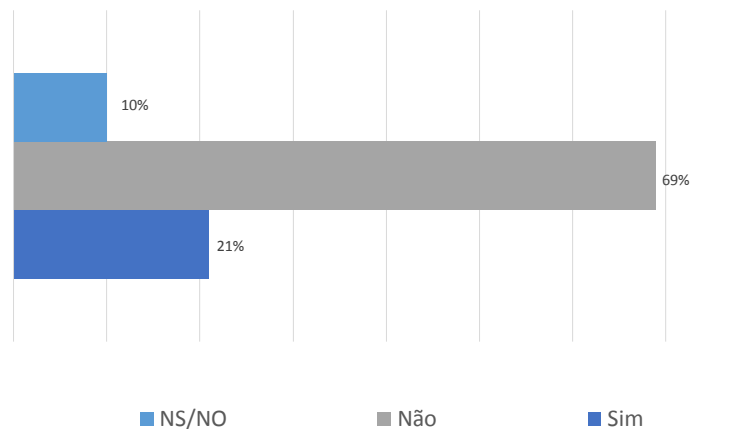


Figura 18. Pesquisa Lojista. Atualmente, o(a) sr.(a) pensa na possibilidade de instalar sua loja em algum outro centro comercial? Estimulada – RU | Base: 84 lojistas

I. Qual o preço do aluguel que o(a) sr.(a) atualmente paga pelo espaço do seu estabelecimento?

RESPOSTAS	TOTAL
R\$1300,00	2%
R\$1800,00	2%
R\$2000,00	4%
R\$3000,00	2%
R\$4000,00	11%
R\$5000,00	6%
R\$9000,00	2%
R\$15000,00	2%
VALORES ATÉ R\$21000,00	24%

Tabela 14. Pesquisa Lojista. Qual o preço do aluguel que o(a) sr.(a) atualmente paga pelo espaço do seu estabelecimento? Estimulada – RU | Base: 84 lojistas

J. O que o município/governo do estado deve fazer para melhorar o ambiente de comércio na rodoviária?

RESPOSTAS	TOTAL
Melhorar a segurança	49%
Retirar os camelôs/comércio ilegal	20%
Fazer reforma na rodoviária	13%
Colocar para funcionar as escadas rolantes e elevadores	10%
Retirar os moradores de rua/pedintes	8%
Dar apoio aos comerciantes	8%
Arrumar um local para os camelôs	6%
Melhorar a fiscalização	6%
Melhorar a limpeza	5%
Reforma dos banheiros	2%
Diminuir os valores das taxas	2%
Fechar a rodoviária	1%
Privatizar	1%
Melhorar a administração	1%
NS/NO	6%

Tabela 15. Pesquisa Lojista. O que o município/governo do estado deve fazer para melhorar o ambiente de comércio na rodoviária? Espontânea - RU(%) | Base: 84 lojistas

K. O que os lojistas devem fazer para melhorar o ambiente de comércio?

RESPOSTAS	TOTAL
Tratar bem os clientes/melhorar o atendimento	19%
Melhorar a aparência das lojas/reformar	17%
Fazer promoções/baixar os preços	11%
Ter novidades/variedades	11%
Zelar pelo espaço/manter o local limpo	10%
União entre os comerciantes	8%
Ter produtos com qualidade	5%
Fazer publicidade	2%
Ter segurança própria	2%
Ter o apoio da administração	2%
Nada	2%
NS/NO	26%

Tabela 16. Pesquisa Lojistas. O que os lojistas devem fazer para melhorar o ambiente de comércio? Espontânea - RU | Base: 84 lojistas

L. O que fazer para que haja uma fidelização dos clientes?

RESPOSTAS	TOTAL
Ter um bom atendimento/tratar bem	63%
Ter promoções/preços baixos	35%
Ter produtos com qualidade	13%
Ter variedades de produtos	7%
Melhorar a estrutura da rodoviária	4%
Fazer divulgação	2%
Retirar os camelôs/ambulantes	2%
Oferecer segurança	2%
Ser honesto	1%
Retirar os pedintes	1%
Fazer parcerias com o governo	1%
Dar garantia nos produtos	1%
Facilitar as vendas para os clientes	1%
NS/NO	6%

Tabela 17. Pesquisa Lojistas. O que fazer para que haja uma fidelização dos clientes? Espontânea – RU  
 | Base: 84 lojistas.

M. A rodoviária de Brasília deveria fazer mais campanhas publicitárias sobre o comércio?

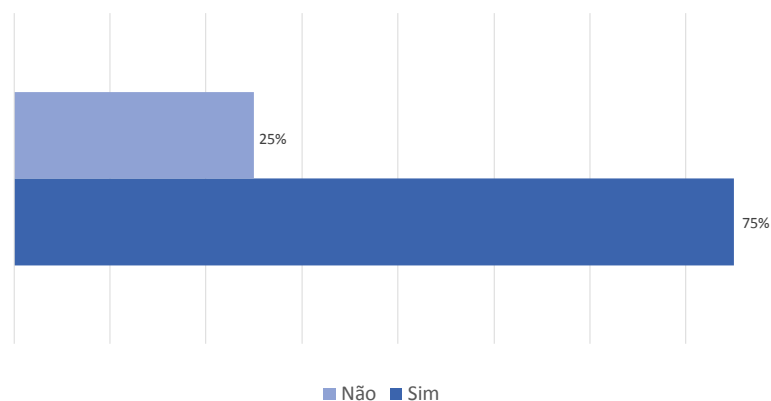


Figura 19. Pesquisa Lojistas. A rodoviária de Brasília deveria fazer mais campanhas publicitárias sobre o comércio? Estimuladas – RU% | Base: 84 lojistas

N. Como o(a) sr.(a) avalia a iluminação da rodoviária de Brasília?

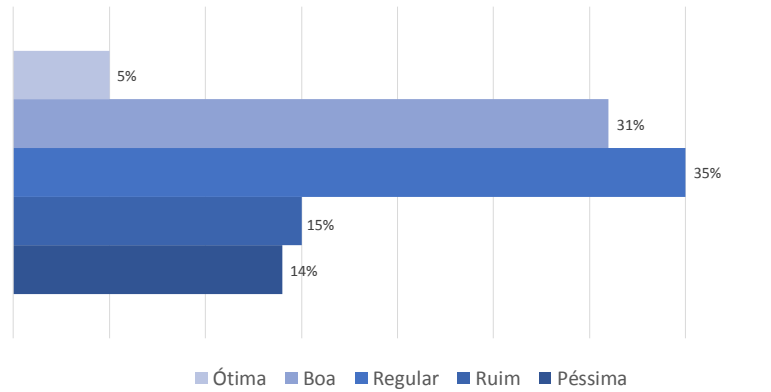


Figura 20. Pesquisa Lojista. Como o(a) sr.(a) avalia a iluminação da rodoviária de Brasília? Estimulada – RU% | Base: 84 lojistas.

O. Como o(a) sr.(a) avalia a limpeza da rodoviária de Brasília?

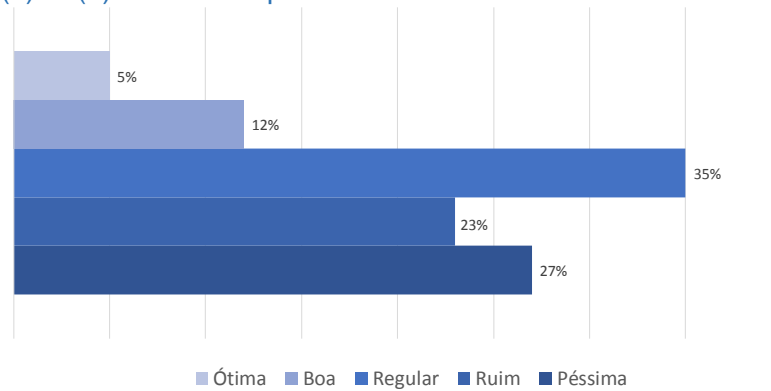


Figura 21. Pesquisa Lojista. Como o(a) sr.(a) avalia a limpeza da rodoviária de Brasília? Pesquisa Estimulada – RU | Base: 84 lojistas

P. Como o(a) sr.(a) avalia a segurança da rodoviária de Brasília?

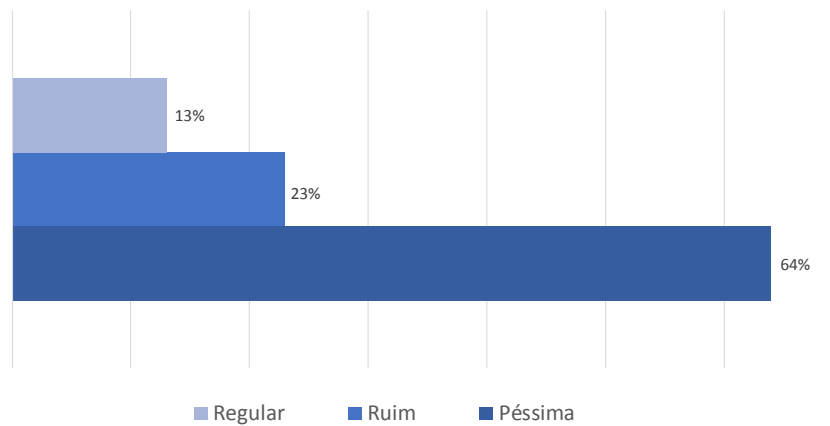


Figura 22. Pesquisa Lojista. Como o(a) sr.(a) avalia a segurança da rodoviária de Brasília? Estimulada - RU | Base: 84 lojistas

Q. Como o(a) sr.(a) avalia o valor das taxas cobradas pela administração da rodoviária de Brasília?

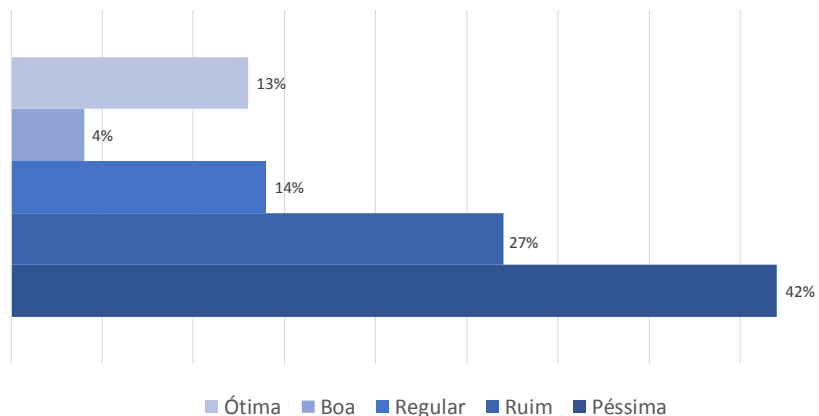


Figura 23. Pesquisa Lojista. Como o(a) sr.(a) avalia o valor das taxas cobradas pela administração da rodoviária de Brasília? Estimulada - RU(%) | Base: 84 lojistas.

### Pesquisa de Opinião | Comerciantes Informais

**Objetivo:** Levantamento das atividades informais e ocupações irregulares. Avaliar o nível de satisfação dos comerciantes informais, identificando e analisando a opinião que eles têm sobre a rodoviária de Brasília em relação a prestação de serviços, infraestrutura, administração, entre outros fatores. Também foi analisada a opinião e a disponibilidade desses comerciantes em relação a uma futura regularização das atividades.

**Método:** Quantitativo, através de entrevistas presenciais.

**Amostra:** Foram realizados 94 questionários com comerciantes informais.

**Período de coleta de dados:** de 7 a 12 de fevereiro de 2020.

A. Qual segmento comercial que o(a) Sr.(a) está envolvido?

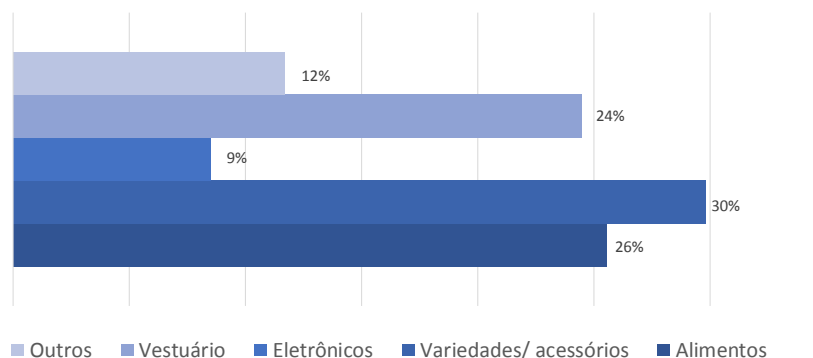


Figura 24. Pesquisa Informais. Qual o segmento comercial que o(a) Sr.(a) está envolvido? Estimulada RU(%) | Base: 94 informais

B. De um modo geral, com relação à sua atividade comercial. O(a) Sr.(a) está?

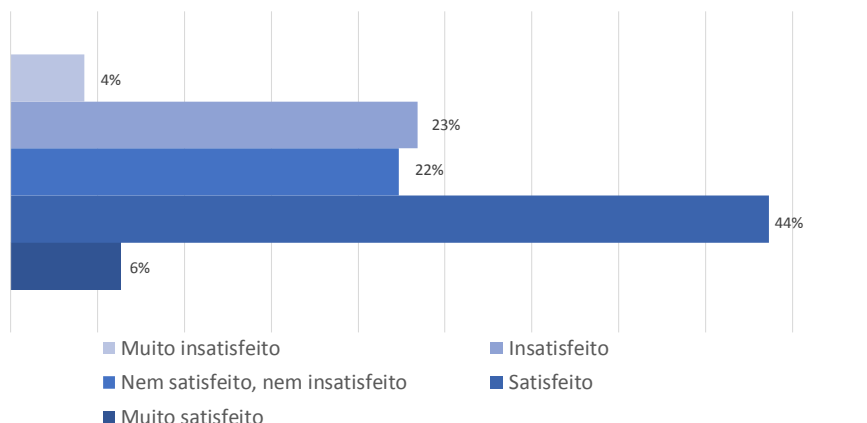


Figura 25. Pesquisa Informais. B. De um modo geral, com relação à sua atividade comercial. O(a) Sr.(a) está? Estimulada RU (%) | Base: 94 informais

C. Quais são atualmente as principais vantagens de vender na rodoviária?

RESPOSTAS	TOTAL
Maior fluxo de pessoas	79%
Vende bem/comércio gira	7%
Bom lugar/local central	6%
Sustentar a família/levar comida pra casa/alimentar os filhos	5%
Segurança	2%
Não tem outro lugar para trabalhar	2%
Ganhar muito dinheiro p/ ir a outro lugar	2%
Lucro muito alto	1%
Não paga imposto	1%
Locomoção	1%
Não tem vantagens	1%
NS/NO	7%

Tabela 18. Pesquisa Informais. Quais são atualmente as principais vantagens de vender na rodoviária? Espontânea - Até 2 opções (%) | Base: 94 informais.

D. E quais seriam as principais desvantagens de vender na rodoviária?

RESPOSTAS	TOTAL
Fiscalização/tomada dos produtos	77%
Ilegalidade	13%
Insegurança/roubos	5%
Falta de respeito com eles	2%
Banheiros	2%
Aumento dos camelôs	2%
Concorrência com os lojistas	2%
Os concorrentes	1%
Muitos usuários de drogas	1%
NS/NO	5%

Tabela 19. Pesquisa Informais. E quais seriam as principais desvantagens de vender na rodoviária? Espontânea - até 2 opções (%) | Base: 94 informais

E. O(a) Sr.(a) já pensou em se formalizar?

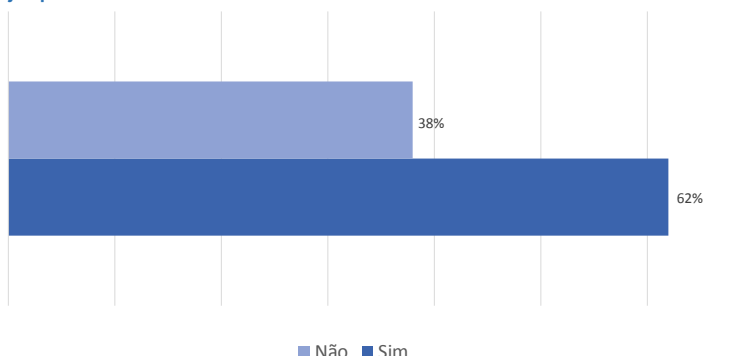


Figura 26. Pesquisa Informais. E.O(a) Sr.(a) já pensou em se formalizar? Espontânea - RU(%) | Base: 94 informais

F. O que o(a) impede de entrar na formalidade com seu empreendimento?

RESPOSTAS	TOTAL
Muito alta as taxas/falta condição financeira	28%
Falta de apoio da administração/governo	16%
Muito burocracia	13%
Não sabe como/não entende os processos	9%
Nunca procurou por informações/não tem interesse	6%
Falta oportunidade	5%
Está bem dessa maneira/bom local de fluxo	3%
Trabalha em vários lugares	2%
A administração não é justa com todos	2%
Uns querem e outros não (não vale a pena)	2%
Outras razões (Menor que 2%)	7%
NS/NO	11%

Figura 27. Pesquisa Informais. F.O que o(a) impede de entrar na formalidade com seu empreendimento? Espontânea - Até 2 opções (%) | Base: 94 informais

G. Baseado no cálculo de uma banca de 4 m<sup>2</sup> pelo valor de R\$ 72,00, o(a) Sr.(a) estaria disposto a pagar o aluguel explicitado em troca da formalidade do seu negócio?

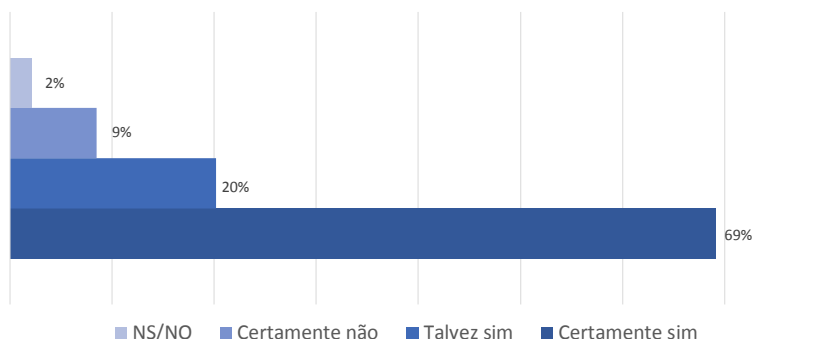


Figura 28. Pesquisa Informais. Baseado no cálculo de uma banca de 4 m<sup>2</sup> pelo valor de R\$ 72,00, o(a) Sr.(a) estaria disposto a pagar o aluguel explicitado em troca da formalidade do seu negócio? Estimulada – RU(%) | Base: 94 informais

H. Na sua opinião, quais seriam as principais vantagens para a formalização do seu empreendimento?

RESPOSTAS	TOTAL
Poder trabalhar tranquilamente	63%
Ter um ponto fixo	5%
Se sentir formalizado	2%
Aumentaria mais a produção e as vendas	5%
Abriria todos os dias	1%
Ganhar o próprio dinheiro	1%
Mais segurança	5%
NS/NO	17%

Tabela 20. Pesquisa Informais. Na sua opinião, quais seriam as principais vantagens para a formalização do seu empreendimento? Espontânea - RU(%) | Base: 94 informais

## 2. Diagnóstico situação atual

Conforme introduzido, a metodologia adotada pelo presente estudo está lastreada na expectativa de geração de fluxo de caixa futuro. Para tanto, foram inicialmente mapeados todos os ativos do Complexo com o objetivo de verificar a operacionalização dos mesmos e sua capacidade instalada de geração de caixa.

A seguir segue esquema que resume o mapa de unidades comerciais do complexo e respectivas Áreas Brutas Locáveis (ABL):

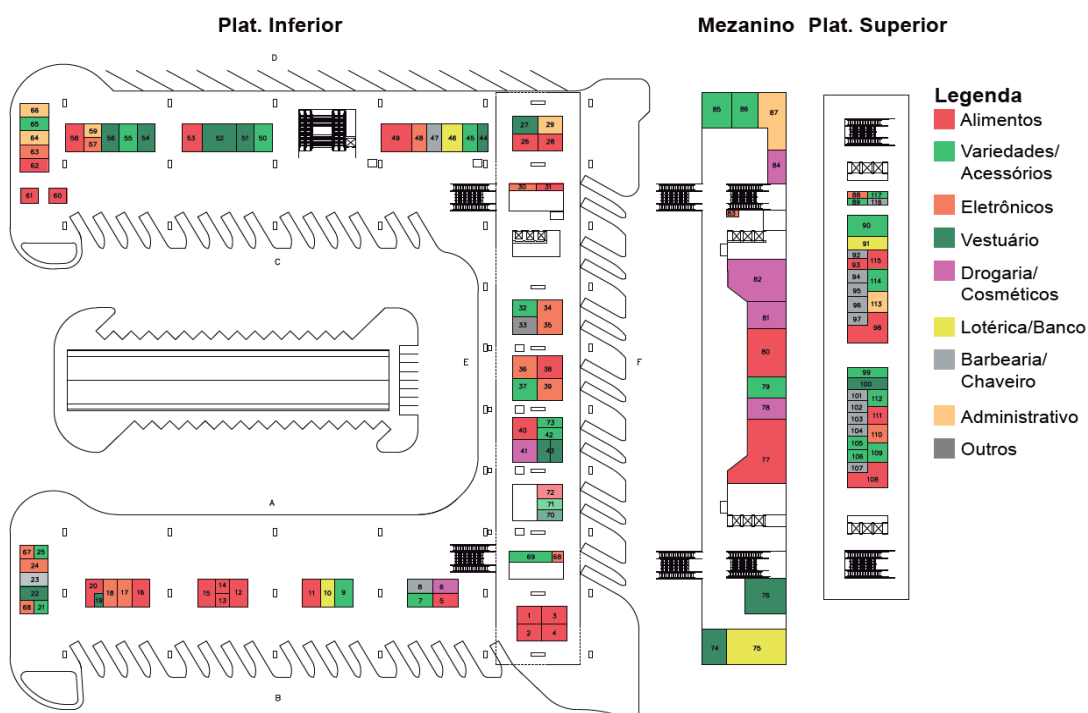


Figura 29. Mapa comercial da Rodoviária do Plano Piloto.



ABL (m <sup>2</sup> )	Estrutura Atual
Plataforma Superior	861,04
Mezanino	1.485,54
Plataforma Inferior	2.420,10
Galeria dos Estados	1.330,73
<b>TOTAL</b>	<b>6.097,41</b>

Tabela 21. Área Bruta Locável (ABL) do Complexo.

A estrutura atual do Complexo apresenta uma área bruta locável de 6.097,41 m<sup>2</sup> (seis mil, noventa e sete e quarenta e um metros quadrados).

Além da Rodoviária, também foram incluídas no escopo da exploração as áreas referentes à Galeria dos Estados, equivalentes a 1.330,73 m<sup>2</sup>, distribuídos conforme mapa ilustrado a seguir:

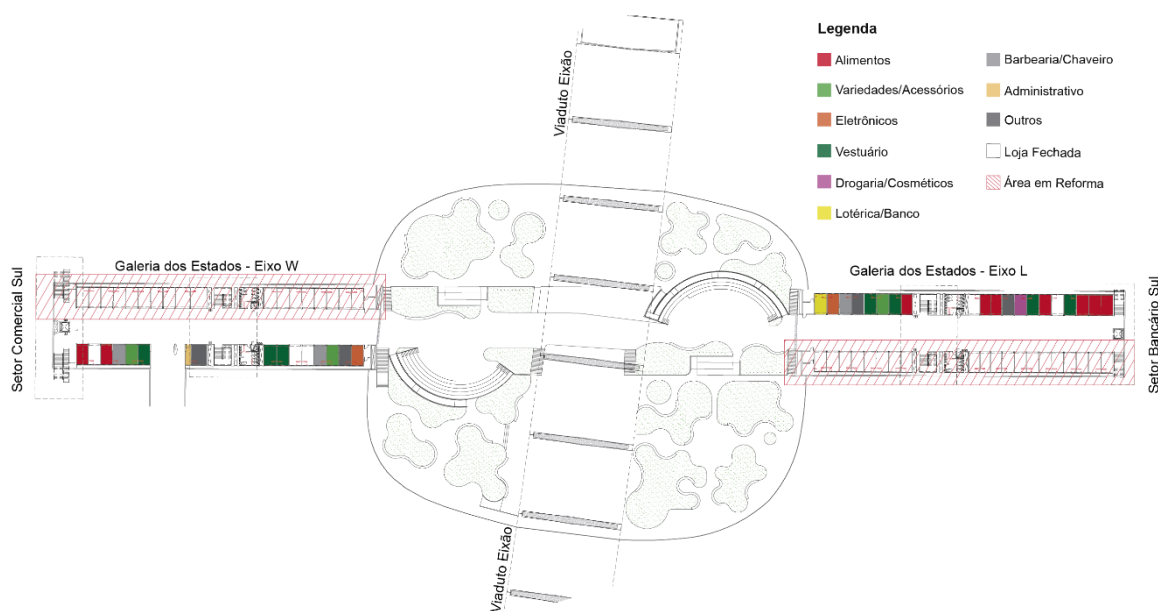


Figura 30. Mapa Comercial da Galeria dos Estados.

### 3. Proposta de exploração

#### 3.1. Proposta para exploração comercial das lojas e proposta para exploração comercial alternativa

Com base no diagnóstico e mapeamento da estrutura ofertada e na pesquisa de opinião, foram reunidos dados suficientes para elaboração de uma análise do potencial de demanda - em área bruta locável - por tipo de segmento comercial e para elaboração dos estudos de engenharia e arquitetônicos.

Como resultado, a tabela a seguir resume a área bruta locável total proposta de acordo com cada cenário projetivo:

Distribuição ABL	Cenário 1		Cenário 2	
	Mix (%)	Mix (m <sup>2</sup> )	Mix (%)	Mix (m <sup>2</sup> )
Alimentos	23,6%	1.437,68	24,8%	3.046,92
Cosméticos	0,5%	29,00	0,5%	61,46
Variedades	16,5%	1.003,66	17,3%	2.127,08
Chaveiro	0,7%	40,33	0,7%	85,48
Lotérica	2,0%	123,73	2,1%	262,23
Eletrônicos	7,2%	437,51	7,6%	927,23
Vestuário	7,1%	431,29	7,4%	914,04
Barbearia	0,5%	32,25	0,6%	68,35
Administrativo	4,3%	264,02	4,6%	559,55
Relojoaria	0,6%	35,00	0,6%	74,18
Drogaria	6,3%	385,66	6,7%	817,34
Eletrônicos/vestu.	0,7%	45,50	0,8%	96,43
Tabacaria e xerox	0,6%	34,00	0,6%	72,06
Comercial	0,5%	32,00	0,6%	67,82
Banco	2,8%	173,42	3,0%	367,53
Acessórios	0,0%	-	0,0%	-
Estética	0,8%	50,66	0,9%	107,37
Xerox	0,2%	11,33	0,2%	24,02
INDEFINIDO	3,3%	199,62	1,8%	221,02
Galeria dos Estados	21,8%	1.330,73	17,7%	2.175,28
Bancas	0,0%	-	1,6%	202,04
<b>ABL Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.097,41</b>	<b>100,0%</b>	<b>12.277,41</b>

Tabela 22. Mix comercial para os cenários 1 e 2.

Para o cenário 01, temos uma situação limitada a estrutura existente. Nesse caso, a área bruta locável foi mantida em 6.097,41 m<sup>2</sup>. No cenário 02, há uma previsão de ampliação da Plataforma Superior foi em 6.180 m<sup>2</sup> de ABL, totalizando em uma área total de 12.277,41 m<sup>2</sup>.

A seguir, ilustramos a proposta de ampliação da Plataforma Superior para o Cenário 02

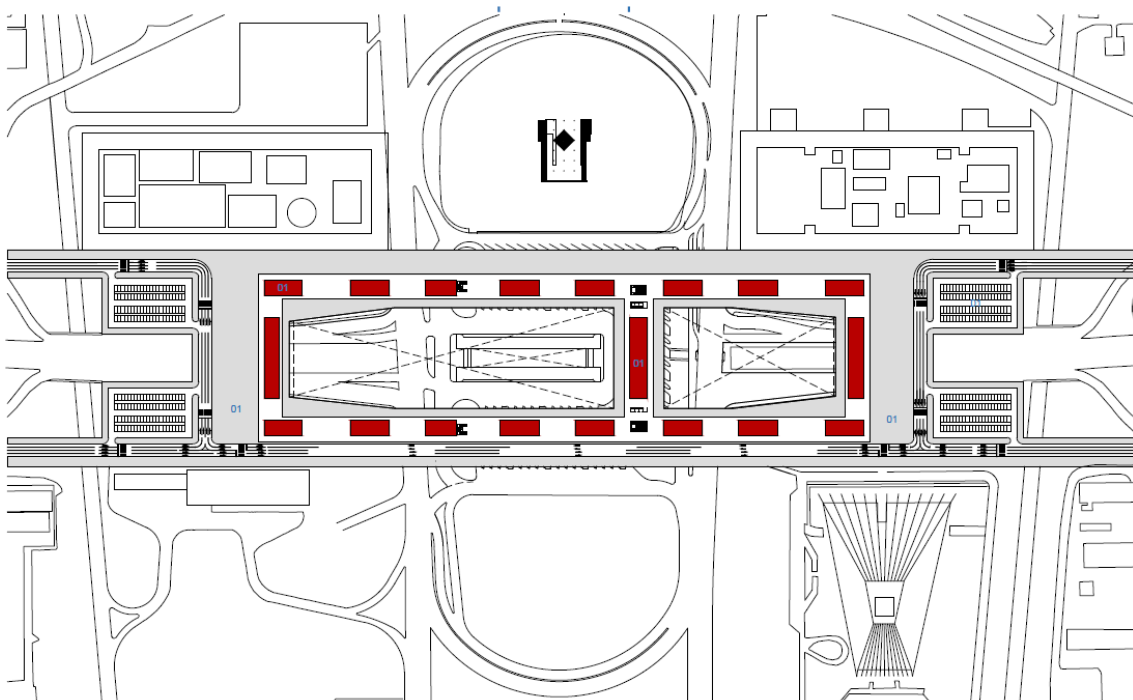


Figura 31. Proposta de ampliação de ABL no cenário 2.

### Mix de Lojas

Quando analisado o Mix de Lojas existente, verificamos que a opinião dos consumidores e lojistas indicam uma distribuição de segmentos comerciais semelhante à já existente. Dessa forma, consideramos na proposta a manutenção do Mix de Lojas atual, ampliando apenas a quantidade de ABL ofertado no caso do Cenário 02.

### Tarifas

No que diz respeito às tarifas cobradas pela ocupação da área, atualmente, o modelo de permissão de uso prevê um preço para concessão de uso de área pública conforme estabelecido pelo Decreto nº 30.141, 6 de março de 2009. Segundo o documento:

*“Art. 22. A cobrança do Preço Público = PP, será feita de acordo com a área ocupada = A, e o preço estabelecido por metro quadrado de ocupação = V, com a seguinte fórmula de cálculo:*

*PP = A x V, sendo que:*

*A é área pública ocupada em metros quadrados;*

*V é o valor a ser cobrado por metro quadrado de área pública ocupada, e do padrão da Região Administrativa, conforme os valores definidos na tabela do Anexo deste decreto.”*

Com base nos parâmetros do Decreto e considerando a taxa de R\$10 por m<sup>2</sup> cobrada para concessão de uso de área pública para Região Administrativa do Plano Piloto e, ainda, atualizando o valor pelo INPC para dezembro de 2019, chegamos a uma tarifa equivalente a R\$18,11 por m<sup>2</sup>.

Ainda com o objetivo de verificar a disponibilidade a pagar dos lojistas, uma vez que o valor de R\$ 18,11 por m<sup>2</sup> não é suficiente para cobrir os gastos com investimentos e custos e despesas previstos pelos estudos técnicos e operacionais, esse aspecto e foi abordado pela pesquisa de opinião descrita anteriormente.

Como resultado da pesquisa, em uma base de 74 lojistas, 34 não responderam e 40 indicaram uma média de R\$ 178 por m<sup>2</sup> e mediana de R\$123 por m<sup>2</sup>, conforme apresentado no gráfico a seguir:

Análise da Pesquisa	Taxa de Ocupação
1º quartil	R\$ 46,26
2º quartil	R\$ 123,46
3º quartil	R\$ 198,36
Média	R\$ 178,17
<b>Mediana</b>	<b>R\$ 123,46</b>

**Tabela 23. Resultado da pesquisa: valor pago com aluguel de lojas**

Nesse caso, para fins de projeção da receita com ocupação e respeitando a atual capacidade de pagamento dos lojistas, utilizamos a tarifa de ocupação de R\$ 123 por m<sup>2</sup> mensais, indicada pela mediana da pesquisa de opinião, atualizados pelo INPC, projetado pelo Relatório Focus do Banco Central do Brasil - BACEN.

Conforme antecipado, o Cenário 02 contempla, entre outras alterações, uma área reservada para bancas com aluguel subsidiado para formalizações de comerciantes e ambulantes da rodoviária. Nesse caso, a tarifa utilizada foi de R\$ 18 mensais por m<sup>2</sup> também atualizados pelo INPC, projetado pelo Relatório Focus do BACEN.

Taxa de Vacância e Inadimplência: Para fins de simulação da real situação de adimplência dos beneficiários, foram considerados parâmetros e premissas redutores de receita para projeção do faturamento bruto da exploração comercial. A seguir um resumo das principais premissas utilizadas:

- Vacância: adotado índice de 4% no ano 1 com redução linear de 2 pontos percentuais, estabilizando em 2,5%;
- Inadimplência das taxas de ocupação: adotado percentual 3% de não-pagantes no ano 1 com redução linear de 0,5 ponto percentual, estabilizando em 1,5% (um vírgula cinco por cento).

### Receitas com Ocupação

O valor a ser recebido pelo uso das unidades comerciais será resultante da multiplicação entre a tarifa de ocupação da área e a ABL em m<sup>2</sup> de cada unidade comercial, descontada a taxa de vacância/inadimplência. Essa tarifa será cobrada mensalmente e corrigida anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC. Abaixo, é possível observar a estimativa de receitas com ocupação para os dois cenários:

Mix Lojas	Aluguel mensal (R\$/m <sup>2</sup> )	CENÁRIO 1		CENÁRIO 2	
		ABL (m <sup>2</sup> )	Faturamento Bruto Anual (R\$)	ABL (m <sup>2</sup> )	Faturamento Bruto Anual (R\$)
Alimentos	123,46	1.437,68	2.129.902,96	3.046,92	4.513.950,11
Cosméticos	123,46	29,00	42.962,96	61,46	91.052,35
Variedades	123,46	1.003,66	1.486.905,33	2.127,08	3.151.231,12
Chaveiro	123,46	40,33	59.753,33	85,48	126.636,55
Lotérica	123,46	123,73	183.309,48	262,23	388.491,81
Eletrônicos	123,46	437,51	648.165,63	927,23	1.373.671,65
Vestuário	123,46	431,29	638.945,04	914,04	1.354.130,25
Barbearia	123,46	32,25	47.777,78	68,35	101.256,49
Administrativo	123,46	264,02	391.143,26	559,55	828.958,50
Relojoaria	123,46	35,00	51.851,85	74,18	109.890,77
Drogaria	123,46	385,66	571.347,11	817,34	1.210.868,48
Eletrônicos/Vestuário	123,46	45,50	67.407,41	96,43	142.858,00
Tabacaria e xerox	123,46	34,00	50.370,37	72,06	106.751,03
Comercial	123,46	32,00	47.407,41	67,82	100.471,56
Banco	123,46	173,42	256.917,04	367,53	544.489,92
Acessórios	123,46	-	-	-	-
Estética	123,46	50,66	75.057,48	107,37	159.070,97
Xerox	123,46	11,33	16.790,37	24,02	35.584,20
Outros	123,46	199,62	295.737,30	221,02	327.440,03
Galeria dos Estados	123,46	1.330,73	1.971.451,85	2.175,28	3.222.633,21
Bancas	18,00	-	-	202,04	3.636,77
<b>Total</b>		<b>6.097,41</b>	<b>9.033.203,97</b>	<b>12.277,41</b>	<b>17.893.073,77</b>

Tabela 24. Faturamento bruto estimado sem descontos da Taxa de Vacância e da Taxa de Inadimplência.

Cenário	Faturamento Bruto Anual (R\$)	Ano 1		
		Vacância (%)	Inadimplência (%)	Faturamento (R\$)
Cenário 1	9.033.203,97	4,0%	3,0%	8.400.879,69
Cenário 2	17.893.073,77	4,0%	3,0%	16.640.558,60

Cenário	Faturamento Bruto Anual (R\$)	Ano 2		
		Vacância (%)	Inadimplência (%)	Faturamento (R\$)
Cenário 1	9.033.203,97	2,5%	2,5%	8.581.543,77
Cenário 2	17.893.073,77	2,5%	2,5%	16.998.420,08

Cenário	Faturamento Bruto Anual (R\$)	Ano 3		
		Vacância (%)	Inadimplência (%)	Faturamento (R\$)
Cenário 1	9.033.203,97	2,5%	2,0%	8.626.709,79
Cenário 2	17.893.073,77	2,5%	2,0%	17.087.885,45

Cenário	Faturamento Bruto Anual (R\$)	Ano 4		
		Vacância (%)	Inadimplência (%)	Faturamento (R\$)
Cenário 1	9.033.203,97	2,5%	1,5%	8.671.875,81
Cenário 2	17.893.073,77	2,5%	1,5%	17.177.350,82

Cenário	Faturamento Bruto Anual (R\$)	Anos 5 a 20		
		Vacância (%)	Inadimplência (%)	Faturamento (R\$)
Cenário 1	9.033.203,97	2,5%	1,0%	8.717.041,83
Cenário 2	17.893.073,77	2,5%	1,0%	17.266.816,19

**Tabela 25. Cálculo da Receita Bruta descontada a Taxa de Vacância.**

Em face do cronograma de implantação do Cenário 2, estimado em 24 meses, as receitas devem acompanhar o cronograma físico de das obras de ampliação.

### Taxa de Rateio

Além da cobrança da taxa de permissão para utilização de área pública cobrada atualmente, ainda é cobrada uma taxa de rateio de despesas para cobrir os gastos com manutenção, limpeza e segurança da área comercial.

Nesta modelagem, está sendo proposto o mesmo formato de cobrança. Para fins de rateio foram selecionadas as despesas comuns às áreas comerciais, resultando em R\$ 1.066.612,46 do total das rubricas com Consumos e Demais Despesas Operacionais indicadas pelo Caderno 4 – Plano Funcional e Operacional.

Para apuração do valor da taxa, o valor das despesas operacionais foi rateado de acordo com o ABL:

Descrição	Valor a Ratear (R\$)	ABL Cenário 1 (m²)	Taxa de Rateio Anual (R\$/m²)	Taxa de Rateio Mensal (R\$/m²)
Cenário 1	1.066.612,46	6.097,41	174,93	14,58
Cenário 2	1.066.612,46	12.277,41	86,88	7,24

**Tabela 26. Cálculo da Taxa de Rateio.**

Mix Lojas	CENÁRIO 1			
	Taxa de Rateio Mensal (R\$/m²)	ABL (m²)	Fat. Mensal com Taxa de Rateio (R\$)	Fat. Anual com Taxa de Rateio (R\$)
Alimentos	14,58	1.437,68	20.961,37	251.536,49
Cosméticos	14,58	29,00	422,82	5.073,84
Variedades	14,58	1.003,66	14.633,36	175.600,35
Chaveiro	14,58	40,33	588,01	7.056,14
Lotérica	14,58	123,73	1.803,98	21.647,80
Eletrônicos	14,58	437,51	6.378,90	76.546,75
Vestuário	14,58	431,29	6.288,21	75.458,50
Barbearia	14,58	32,25	470,21	5.642,46
Administrativo	14,58	264,02	3.849,41	46.192,94
Relojoaria	14,58	35,00	510,30	6.123,60
Drogaria	14,58	385,66	5.622,92	67.475,07
Eletrônicos/Vestuário	14,58	45,50	663,39	7.960,68

Mix Lojas	CENÁRIO 1			
	Taxa de Rateio Mensal (R\$/m²)	ABL (m²)	Fat. Mensal com Taxa de Rateio (R\$)	Fat. Anual com Taxa de Rateio (R\$)
Tabacaria e xerox	14,58	34,00	495,72	5.948,64
Comercial	14,58	32,00	466,56	5.598,72
Banco	14,58	173,42	2.528,46	30.341,56
Estética	14,58	50,66	738,62	8.863,47
Xerox	14,58	11,33	165,19	1.982,30
Outros	14,58	199,62	2.910,46	34.925,52
Galeria dos Estados	14,58	1.330,73	19.402,04	232.824,52
Bancas	14,58	-	-	-
<b>Total</b>		<b>6.097,41</b>	<b>88.899,95</b>	<b>1.066.799,35</b>

Tabela 27. Faturamento Anual com Taxa de Rateio - Cenário 1

Mix Lojas	CENÁRIO 2			
	Taxa de Rateio Mensal (R\$/m²)	ABL (m²)	Fat. Mensal com Taxa de Rateio (R\$)	Fat. Anual com Taxa de Rateio (R\$)
Alimentos	7,24	3.046,92	44.424,09	264.716,41
Cosméticos	7,24	61,46	896,09	5.339,64
Variedades	7,24	2.127,08	31.012,83	184.800,71
Chaveiro	7,24	85,48	1.246,30	7.426,50
Lotérica	7,24	262,23	3.823,31	22.782,54
Eletrônicos	7,24	927,23	13.519,01	80.557,74
Vestuário	7,24	914,04	13.326,70	79.411,80
Barbearia	7,24	68,35	996,54	5.938,25
Administrativo	7,24	559,55	8.158,24	48.613,70
Relojoaria	7,24	74,18	1.081,54	6.444,76
Drogaria	7,24	817,34	11.916,82	71.010,50
Eletrônicos/Vestuário	7,24	96,43	1.405,95	8.377,84
Tabacaria e xerox	7,24	72,06	1.050,63	6.260,57
Comercial	7,24	67,82	988,82	5.892,20
Banco	7,24	367,53	5.358,59	31.931,01
Estética	7,24	107,37	1.565,45	9.328,31
Xerox	7,24	24,02	350,21	2.086,86
Outros	7,24	221,02	3.222,47	19.202,22
Galeria dos Estados	7,24	2.175,28	31.715,58	188.988,33
Bancas	7,24	202,04	2.945,74	17.553,24
<b>Total</b>		<b>12.277,41</b>	<b>88.899,95</b>	<b>1.066.663,12</b>

Tabela 28. Faturamento Anual com Taxa de Rateio - Cenário 2

### 3.2. Proposta para exploração com publicidade

#### 3.2.1. Atual Concessão de Mídia Rodoviária do Plano Piloto

Atualmente, a exploração de mídia na Rodoviária do Plano Piloto é concedida ao Consórcio Clica Brasília por meio do Contrato de Concessão de Uso nº 10/2010, mediante remuneração, cujo escopo é implantação, operação, manutenção e exploração de mídia em monitores multimídia nas Plataformas da Estação Rodoviária do Plano Piloto.

O contrato, com previsão de encerramento em outubro de 2024, prevê remuneração mensal ao GDF de 20% sobre o faturamento bruto da Concessionária ou um valor fixado de Remuneração Mínima Garantida - RMG no valor de R\$14.324,54, o que for maior.

Para estimativa de receita com publicidade na Rodoviária foi desenvolvida uma análise retrospectiva do faturamento total da concessionária dos últimos 12 meses, entre novembro de 2018 e outubro de 2019. A tabela e o gráfico abaixo ilustram o faturamento da concessionária e os repasses a Secretaria:

Item	Período	Faturamento Concessionária (R\$)	20% Sobre o Faturamento Bruto (R\$)	RMG (R\$)	Valor Repassado (R\$)
1	nov/18	188.459,28	37.691,86	14.324,54	37.691,86
2	dez/18	617.661,04	123.532,21	14.324,54	123.532,21
3	jan/19	281.280,02	56.256,00	14.324,54	56.256,00
4	fev/19	119.028,37	23.805,67	14.324,54	23.805,67
5	mar/19	66.787,78	13.357,56	14.324,54	14.324,54
6	abr/19	90.692,64	18.138,53	14.324,54	18.138,53
7	mai/19	142.172,80	28.434,56	14.324,54	28.434,56
8	jun/19	304.287,86	60.857,57	14.324,54	60.857,57
9	jul/19	144.390,33	28.878,07	14.324,54	28.878,07
10	ago/19	208.190,18	41.638,04	14.324,54	41.638,04
11	set/19	173.543,90	34.708,78	14.324,54	34.708,78
12	out/19	171.014,59	34.202,92	14.324,54	34.202,92
<b>Total</b>		<b>2.507.508,79</b>	<b>501.501,76</b>	<b>171.894,48</b>	<b>502.468,74</b>

Tabela 29. Faturamento Bruto Mensal Cessão de Exploração de Mídia Digital Rodoviária do Plano Piloto - Contrato 010/2010

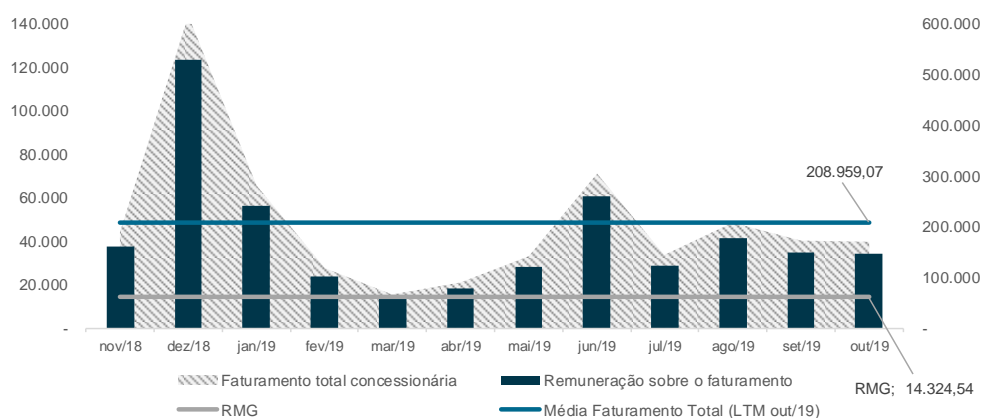


Figura 32. Histórico de faturamento da Concessão com Publicidade: nov/18 a out/19

### 3.2.2. Receita por Painel Multimídia

A partir do conhecimento do faturamento do atual contrato de exploração publicitária, buscou-se estimar a receita por painel instalado no Complexo. Atualmente, a Rodoviária conta com 63 painéis multimídia, assim distribuídos:



Item	Local	Qtde
<b>1</b>	<b>Rodoviária do Plano Piloto</b>	<b>63</b>
1.1	Plataforma A	17
1.2	Plataforma B	4
1.3	Plataforma C	14
1.4	Plataforma D	7
1.5	Plataforma E	14
1.6	Plataforma F	4
1.7	Escada Mezanino - Superior	2
1.8	Escada Subsolo - Inferior	1
<b>Total</b>		<b>63</b>

**Tabela 30. Painéis multimídia no Complexo Rodoviária do Plano Piloto.**

A partir da média mensal de faturamento com exploração de mídia, foi possível estimar a receita mensal por painel, conforme ilustrado a seguir:

Item	Período	Faturamento Concessionária (R\$)
1	nov/18	188.459,28
2	dez/18	617.661,04
3	jan/19	281.280,02
4	fev/19	119.028,37
5	mar/19	66.787,78
6	abr/19	90.692,64
7	mai/19	142.172,80
8	jun/19	304.287,86
9	jul/19	144.390,33
10	ago/19	208.190,18
11	set/19	173.543,90
12	out/19	171.014,59
<b>Média Mensal Faturamento (A)</b>		<b>208.959,07</b>

<b>Painéis Multimídia RPP (B)</b>	<b>63</b>
-----------------------------------	-----------

<b>Receita Média Mensal por Painel (A/B)</b>	<b>3.316,81</b>
--	-----------------

**Tabela 31. Receita mensal estimada por Painel Multimídia.**

### 3.2.3. Implantação de Novos Painéis Multimídia

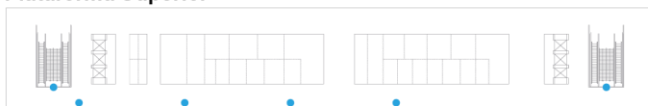
Para exploração da publicidade e mídia, é proposta a transferência do contrato de concessão para a futura Concessionária, ficando a nova SPE com 100% do faturamento, assim como os custos e despesas relacionados à sua gestão. No entanto, as receitas estão sendo admitidas somente a partir do encerramento da vigência do atual contrato, em 2024.

Para estimativa das receitas com exploração de mídia considerou-se, no primeiro ano, valores equivalentes aos praticados pela concessão, localizados pela média dos faturamento no último exercício, conforme apresentado no item 3.2.1.

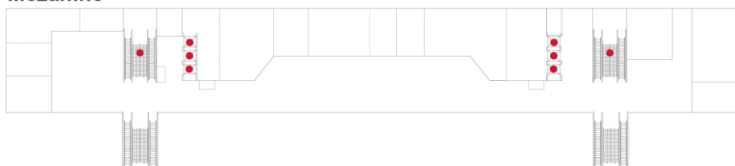
A partir de 2025, preveu-se uma valorização de 50%, através da implantação de novos painéis, com o acréscimo de novas áreas na Rodoviária, da Galeria dos Estados e áreas de Estacionamentos Rotativos. A seguir, estão apresentados mapas com os locais propostos para exploração de mídia, em coparação com o que é praticado atualmente:

### Rodoviária do Plano Piloto

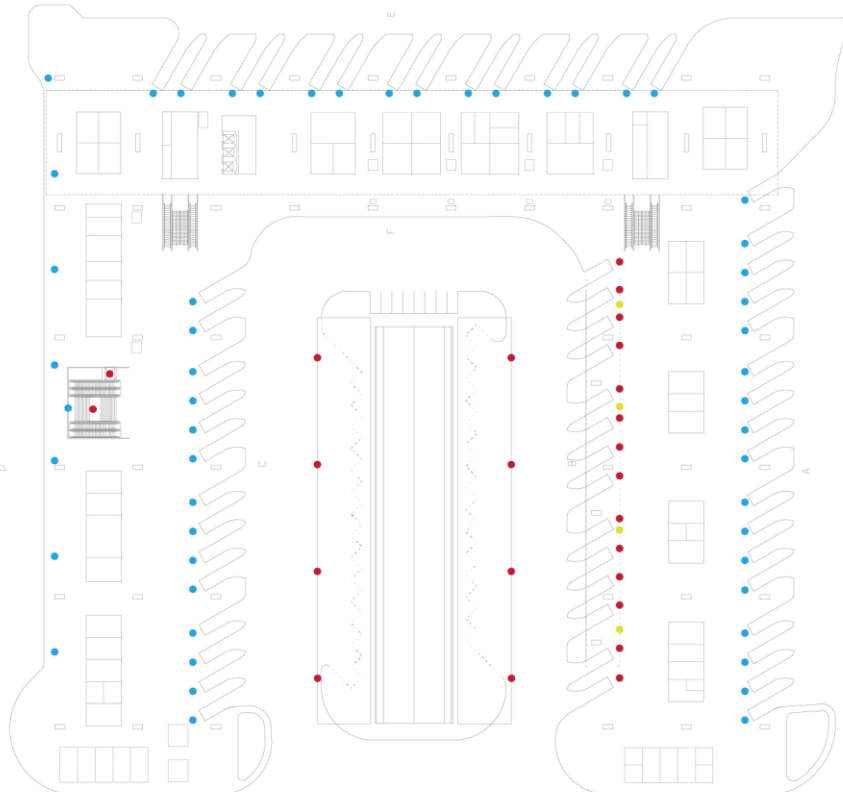
#### Plataforma Superior



#### Mezanino



#### Plataforma Inferior



#### Legenda

- Localização atual dos painéis, que deverão ser mantidos
- Localização atual dos painéis, que deverão ser realocados
- Painéis novos

Figura 33. Proposta revisão e implantação de mídia Rodoviária do Plano Piloto.

### Galeria dos Estados

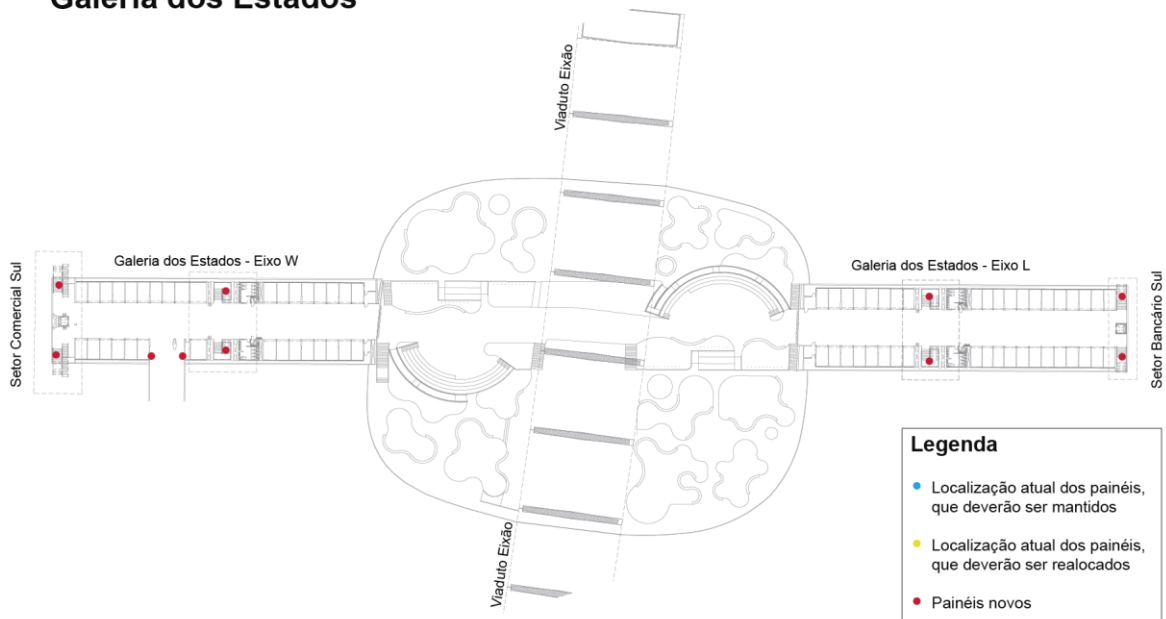


Figura 34. Proposta implantação de painéis de mídia Rodoviária do Plano Piloto.

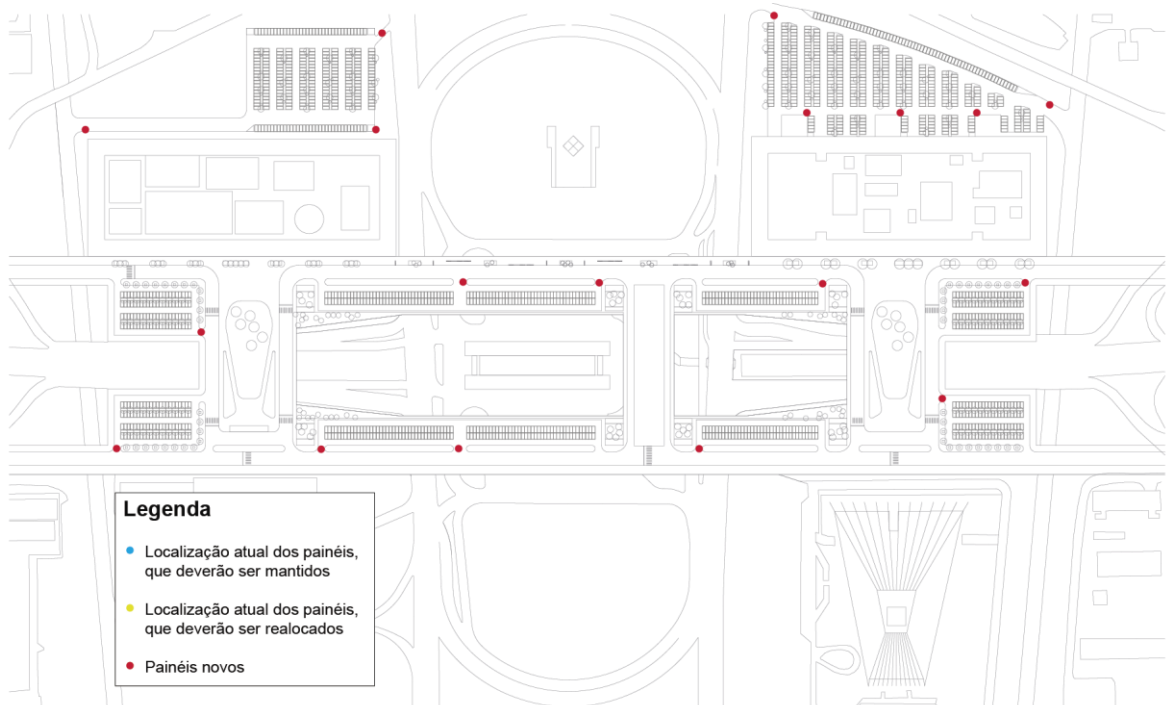


Figura 35. Proposta implantação de painéis de mídia nos Estacionamentos do Complexo.

Portanto, a partir de 2025, a Concessionária passaria de 63 para 119 painéis multimídia, distribuídos na poligonal de operação, conforme apresentado na tabela a seguir:

Item	Local	Situação Atual (até 2024)	Situação Proposta (2025)
<b>1</b>	<b>Rodoviária do Plano Piloto</b>	<b>63</b>	<b>91</b>
1.1	Plataforma A	17	17
1.2	Plataforma B	4	14
1.3	Plataforma C	14	14
1.4	Plataforma D	7	7
1.5	Plataforma E	14	14
1.6	Plataforma F	4	4
1.7	Plataforma G	-	8
1.8	Escada Mezanino-Superior	2	2
1.9	Escada Subsolo-Inferior	1	1
1.10	Elevadores	-	7
1.11	Escadas Rolantes	-	3
<b>2</b>	<b>Galeria dos Estados</b>	<b>-</b>	<b>10</b>
2.1	Saída Metrô	-	2
2.2	Saída SCS	-	4
2.3	Saída SBS	-	4
<b>3</b>	<b>Estacionamentos</b>	<b>-</b>	<b>18</b>
3.1	Plataforma Superior	-	10
3.2	SDN	-	5
3.3	SDS	-	3
<b>Total</b>		<b>63</b>	<b>119</b>

Tabela 32. Proposta de implantação de novos painéis multimídia.

### 3.2.4. Fator de Conversão e Receita com Mídia

A partir do conhecimento do valor de receita média para cada painel de mídia e a quantidade de painéis distribuídos na poligonal de operação, é possível estimar a sua receita total. No entanto, entende-se que locais com menor circulação de pessoas, como os elevadores da Rodoviária, Galeria dos Estados e Estacionamentos têm menor valor agregado para comercialização de espaços comerciais. Para tanto, nestes locais aplicou-se um fator de conversão de 30% sobre o valor praticado, conforme ilustra na tabela a seguir:

Item	Localização Painéis	Receita Média Mensal por Painel (R\$)	Fator de Conversão (%)	Receita Adotada por Painel (R\$)
1	Rodoviária	3.316,81	100%	3.316,81
2	Elevadores, Galeria Estados e Estacionamentos	3.316,81	30%	995,04

Tabela 33. Fator de conversão painéis de mídia.

A partir das informações apresentadas, é possível estimar a receita média mensal e anual com publicidade nas instalações do complexo:

Item	Localização Painéis	Receita Adotada por Painel (R\$)	Situação Atual (até 2024)			Situação Proposta (2025)		
			Qtde	Receita Mensal (R\$)	Receita Anual (R\$)	Qtde	Receita Mensal (R\$)	Receita Anual (R\$)
1	Rodoviária	3.316,81	63	208.959,07	2.507.508,79	84	278.612,09	3.343.345,05
2	Elevadores, G. Estados e Estacionamentos	995,04	0	-	-	35	34.826,51	417.918,13
<b>Total</b>			<b>63</b>	<b>208.959,07</b>	<b>2.507.508,79</b>	<b>119</b>	<b>313.438,60</b>	<b>3.761.263,19</b>

Tabela 34. Receita com exploração publicitária da Concessão do Complexo Rodoviária do Plano Piloto.

Considerando INPC como índice de reajuste anual, o fluxo de receitas durante os 20 anos de concessão ficou assim distribuído:

Item	Descrição	R\$ mil				
		Ano 1 2021	Ano 2 2022	Ano 3 2023	Ano 4* 2024*	Ano 5** 2025**
<b>1</b>	<b>Receita com Mídia e Publicidade</b>	-	-	-	<b>2.884,37</b>	<b>4.477,99</b>
1.1	Rodoviária Plano Piloto	-	-	-	2.884,37	4.079,95
1.2	Galeria dos Estados	-	-	-	-	142,16
1.3	Estacionamentos	-	-	-	-	255,89
2	Índice Reajuste Anual (INPC)	3,75%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%

Item	Descrição	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
		2026	2027	2028	2029	2030
<b>1</b>	<b>Receita com Mídia e Publicidade</b>	<b>4.634,72</b>	<b>4.796,94</b>	<b>4.964,83</b>	<b>5.138,60</b>	<b>5.318,45</b>
1.1	Rodoviária Plano Piloto	4.222,75	4.370,54	4.523,51	4.681,83	4.845,70
1.2	Galeria dos Estados	147,13	152,28	157,61	163,13	168,84
1.3	Estacionamentos	264,84	274,11	283,70	293,63	303,91
2	Índice Reajuste Anual (INPC)	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%

Item	Descrição	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15
		2031	2032	2033	2034	2035
<b>1</b>	<b>Receita com Mídia e Publicidade</b>	<b>5.504,59</b>	<b>5.697,26</b>	<b>5.896,66</b>	<b>6.103,04</b>	<b>6.316,65</b>
1.1	Rodoviária Plano Piloto	5.015,30	5.190,83	5.372,51	5.560,55	5.755,17
1.2	Galeria dos Estados	174,75	180,87	187,20	193,75	200,53
1.3	Estacionamentos	314,55	325,56	336,95	348,75	360,95
2	Índice Reajuste Anual (INPC)	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%

Item	Descrição	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
		2036	2037	2038	2039	2040
<b>1</b>	<b>Receita com Mídia e Publicidade</b>	<b>6.537,73</b>	<b>6.766,55</b>	<b>7.003,38</b>	<b>7.248,50</b>	<b>7.502,20</b>
1.1	Rodoviária Plano Piloto	5.956,60	6.165,08	6.380,86	6.604,19	6.835,34
1.2	Galeria dos Estados	207,55	214,81	222,33	230,11	238,16
1.3	Estacionamentos	373,58	386,66	400,19	414,20	428,70
2	Índice Reajuste Anual (INPC)	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%

\*Ano de conclusão do atual contrato de concessão para exploração de mídia, e início da receita por parte da Concessionária do Complexo Rodoviária do Plano Piloto.

\*\*Ano de ampliação da operação em toda poligonal de operação (expansão da exploração na Rodoviária do Plano Piloto, e implantação na Galeria dos Estados e Estacionamentos).

Tabela 35. Fluxo de receitas com mídia.

### 3.3. Estacionamentos

Os Estacionamentos contíguos ao Complexo foram analisados como a possibilidade de utilizar a receita ligada à concessão da exploração de estacionamentos rotativos para suportar os investimentos para reforma e modernização da Rodoviária do Plano Piloto.

Considerou-se que Brasília foi projetada para o automóvel e é hoje uma urbe onde habitam mais de 4,2 milhões de pessoas (pouco mais de 3 milhões dentro do Distrito Federal). A cobrança de estacionamentos converge para a política de restrição ao uso do automóvel e estímulo ao transporte público.

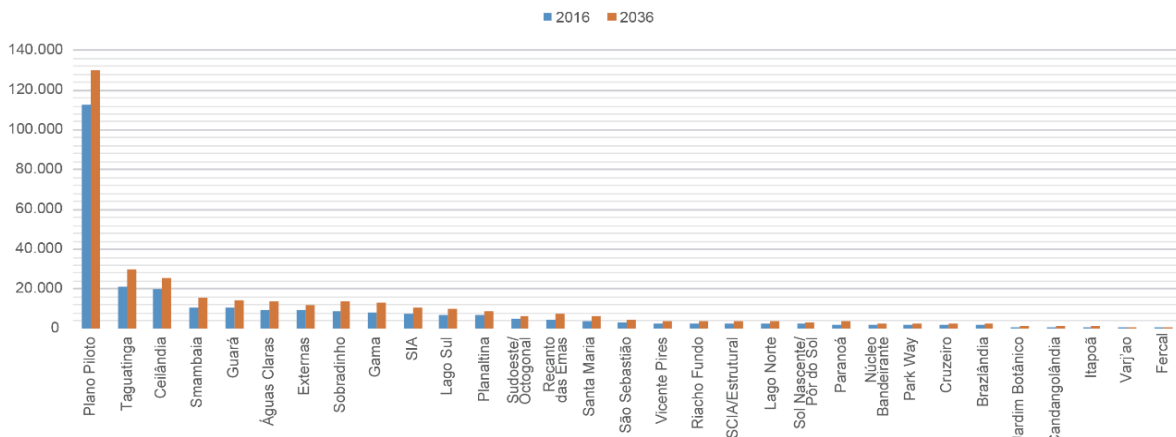
Considerando que as receitas normais da Rodoviária (publicidade, locação de espaços comerciais e acostagem) não cobrem seus custos operacionais, nem seus custos de investimentos, estudou-se a alternativa de inclusão das receitas dos estacionamentos públicos contíguos à plataforma central da Rodoviária do Plano Piloto, como parte da arrecadação da Concessão.

O estudo foi desenvolvido com a seguinte sequência:

- Diagnóstico do setor;
- Inventário das vagas na área de influência direta do Projeto;
- Estimativa do custo de implantação e operação;
- Estimativa da receita potencial; e
- Premissas para Cálculo do Resultado do Projeto.

O Distrito Federal foi concebido para que as principais atividades comerciais ficassem concentradas no centro da área urbana, no Plano Piloto. O PDTT/DF, de 2016, comprova essa premissa. O Plano Piloto é destino de 41% das viagens de transporte individual hora-pico manhã. Está previsto que essa dependência reduza com o tempo, mas não de forma substantiva – projeção para 2036 é de que 36% das viagens destinem-se ao Plano Piloto.

Matriz de viagens de transporte individual na hora-pico da manhã por RA (2016 x 2036)



**Matriz de viagens de transporte individual na hora-pico da manhã por Região Administrativa (2016 x 2036). Fonte: PDTT/DF, 2016.**

A análise de dados e levantamentos acerca da demanda por estacionamento no Distrito Federal, foi realizada com base principal nas informações da Pesquisa de Mobilidade Urbana do Distrito Federal – PMU/DF, realizada em 2016 pela Companhia do Metropolitan do Distrito Federal – Metrô-DF, que subsidiaram a elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público Sobre Trilhos – PDTT/DF, publicado em 2018.

A avaliação da demanda por estacionamentos no Distrito Federal foi relacionada aos eventos de estacionamento registrados na amostra da PMU/DF. Com base na tabela de viagens, considerando os fatores de expansão da amostra já disponíveis nas informações do Metrô-DF, foi possível fazer a quantificação de eventos de estacionamento em áreas distintas dentro do DF, compatíveis com as zonas de tráfego adotadas no estudo do PDTT/DF. Na análise buscou-se avaliar, principalmente, a forma de estacionamento das viagens motorizadas feitas por veículos particulares captadas na pesquisa.

Na análise foram considerados os destinos das viagens realizadas em carros ou motos, cujos motivos de destino fossem diferentes do motivo “residência”. Dessa forma, a análise da demanda por estacionamento não se refere à demanda dos domicílios dos entrevistados, considerando que boa parte dos domicílios contam com vagas próprias ou realizam o pernoite dos veículos em estacionamentos públicos próximos às residências. O resultado da quantificação total dessa análise, resultou em 898.046 eventos de estacionamento em um dia útil para todo o Distrito Federal por todos os motivos de viagens à exceção do motivo residencial.

Foi definida uma demanda total de vagas por estacionamento nos setores centrais do DF. A demanda total considerada foi apenas as viagens que geraram efetivamente estacionamentos na via, regulares ou não.

Na região central, especificamente em espaços contíguos à Rodoviária, foram identificadas as seguintes áreas:

- SDN – Setor de Diversões Norte;
- SDS – Setor de Diversões Sul; e
- Rodoviária – Plataforma Superior.

No total, foram identificados 3 setores localizados na Área Central de Brasília.

O inventário de vagas disponíveis para exploração nos setores levou em consideração os dois cenários propostos pelo Caderno 1 da modelagem técnica, um para aproveitamento da infraestrutura existente, outro para ampliação do Complexo da Rodoviária do Plano Piloto. Isso se deve ao fato de que a expansão proposta por esse projeto, para o Cenário 2, irá suprimir vagas da Plataforma Superior devido a ampliação da cobertura e alteração da circulação viária. A Tabela abaixo apresenta as vagas.

Área	Setor / Quadra	Inventário de Vagas	
		Cenário 1	Cenário 2
<b>Área Central</b>		<b>2.902</b>	<b>2.652</b>
	SDN	1.179	1.179
	SDS	1.015	1.015
	Rodoviária - Plataf Sup	708	458
<b>Total Geral</b>		<b>2.902</b>	<b>2.652</b>

**Tabela 36. Estacionamento - Inventário de Vagas.**

A Taxa Média de Rotatividade calculada para os Estacionamentos em estudo é de 3.

Considerou-se três intervalos médios de permanência de: Até 2 horas, entre 2 e 4 horas e mais de 4 horas. Para o primeiro intervalo tem-se 29% das viagens, para o segundo cerca de 19% das viagens e para o último (intervalo de mais de 4 horas) observa-se uma incidência de aproximadamente 50% dos eventos.

A destinação de vagas para cada tipo de aplicação respeitou a legislação vigente, dentro da sua tipologia. O dimensionamento de vagas considerou as definições legais para: Idosos, Deficientes, Motos, Bicicletas; Carga e Descarga, Ambulância, Emergência, Moradores, Automóveis (Vagas Gratuitas e Vagas Pagas). Cada uma das tipologias apresenta uma legislação aplicável.



Na modelagem foram consideradas passíveis de cobrança o total de 2.902 vagas para o Cenário 1, e 2.652 vagas no Cenário 2.

A Figura 33 a seguir mostra a localização dos bolsões de estacionamento contíguos à Rodoviária do Plano Piloto, com as vagas totais a serem operadas na proposta aqui apresentada.



**Figura 36. Bolsões de Estacionamentos Contíguos à Rodoviária e Vagas Oferecidas.**

. O critério adotado para determinação do tempo de permanência de cada veículo por Zona foi baseado na Pesquisa de Origem e Destino, realizada no PDTT/DF de 2016. Considerou-se a diferença entre o horário do encerramento da viagem até o destino e o início da próxima viagem.

A partir de então, definiu-se os tempos máximos de permanência em cada bolsão de estacionamento e o respectivo número de vagas.

O Caderno 5 – Operação de Estacionamentos apresenta as obras e serviços necessários à recuperação do sistema de estacionamento rotativo proposto, imprescindíveis à operação, que garantem a imediata melhoria funcional nos elementos concedidos. Devem ser iniciados na data da Concessão da Rodoviária do Plano Piloto e dos estacionamentos contíguos.

Os serviços de Recuperação serão adotados em todas as vagas de estacionamento rotativo em setores contíguos à plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto. Essa fase é imprescindível para início da cobrança dos estacionamentos rotativos, e deve abranger investimentos em pavimentação, sinalização horizontal, sinalização vertical, equipamentos de controle e conservação.

O projeto proposto define um sistema de cancelas de controle de acesso e saída dos bolsões de estacionamento.

O estudo apresenta os custos de implantação e operação, com referências de preço em índices setoriais oficiais, de modo a permitir a avaliação por parte da equipe da SEMOB. Com todos os parâmetros demonstrados, para os estacionamentos rotativos do Plano Piloto contíguos à Rodoviária, o valor da receita média por vaga adotada foi de R\$ 18,40.

O Fluxo de Caixa do Negócio Estacionamento está apresentado abaixo:

**Tabela 37**

	CENÁRIO 2	TOTAL	Ano 01	Ano 02 ao 07	Ano 08	Ano 09 ao 15	Ano 16	Ano 17 ao 20
<b>1</b>	<b>CAPEX</b>	<b>7.079.202,25</b>	<b>4.331.863,13</b>	-	<b>1.373.669,56</b>	-	<b>1.373.669,56</b>	-
1.1	Obras Civis	<b>2.369.478,04</b>	2.369.478,04	-	-	-	-	-
1.2	Sistemas	<b>1.962.385,09</b>	1.962.385,09	-	-	-	-	-
1.3	Reinvestimento em Sistemas	<b>2.747.339,13</b>	-	-	1.373.669,56	-	1.373.669,56	-
<b>2</b>	<b>OPEX</b>	<b>25.489.052,75</b>	<b>1.322.083,40</b>	<b>1.215.251,43</b>	<b>1.215.251,43</b>	<b>1.215.251,43</b>	<b>1.215.251,43</b>	<b>1.215.251,43</b>
2.1	Obras Civis	<b>5.829.836,84</b>	266.380,55	266.380,55	266.380,55	266.380,55	266.380,55	266.380,55
2.2	Sistemas	<b>6.674.209,74</b>	304.962,17	304.962,17	304.962,17	304.962,17	304.962,17	304.962,17
2.3	Custos Administrativos	<b>10.038.797,60</b>	501.939,88	501.939,88	501.939,88	501.939,88	501.939,88	501.939,88
2.4	Licenciamento Ambiental	<b>2.946.208,57</b>	248.800,80	141.968,83	141.968,83	141.968,83	141.968,83	141.968,83
<b>3</b>	<b>RECEITAS</b>	<b>269.413.550,33</b>	<b>13.470.677,52</b>	<b>13.470.677,52</b>	<b>13.470.677,52</b>	<b>13.470.677,52</b>	<b>13.470.677,52</b>	<b>13.470.677,52</b>
3.1	Receita Total	<b>269.413.550,33</b>	13.470.677,52	13.470.677,52	13.470.677,52	13.470.677,52	13.470.677,52	13.470.677,52
	<b>TOTAL</b>	<b>237.922.487,48</b>	<b>7.816.730,99</b>	<b>12.255.426,09</b>	<b>10.881.756,52</b>	<b>12.255.426,09</b>	<b>10.881.756,52</b>	<b>12.255.426,09</b>

### 3.4. Tarifa de Acostagem (TAC)

O presente capítulo trata do cálculo para estimativa de receita com Tarifa de Acostagem (TAC).

Acostagem, ou Acostamento, é definida como cada operação de partida de um veículo de transporte coletivo público: ônibus, em todas as suas tipologias, partindo da Rodoviária do Plano Piloto.

Cada partida gera um fluxo de passageiros que se deslocam pelo terminal consumindo os serviços ali providos pela Concessionária. Da mesma forma cada chegada também gera, no sentido inverso, um fluxo de passageiros. Porém, para efeito de facilitar a modelagem, considera-se apenas as operações de partida como as unidades a serem cobradas para o cálculo da Tarifa de acostagem.

Considerando que serão adiante apresentados muitos números de linhas, frotas, frequências dos sistemas de transporte que chegam à Rodoviária do Plano Piloto, apresenta-se aqui as referências das informações:

- Sistema de Ônibus dentro do DF-STPC – Sistema de Transporte Público Coletivo : [http://geomobi.semob.df.gov.br/layers/semob:linhas\\_stpc;](http://geomobi.semob.df.gov.br/layers/semob:linhas_stpc;)
- Sistema de Transporte Semi Urbano da ANTT – Entorno : [http://www.antt.gov.br/passageiros/semiurbano.html;](http://www.antt.gov.br/passageiros/semiurbano.html)
- Sistema Metroviário: [http://www.metro.df.gov.br/?page\\_id=8762.](http://www.metro.df.gov.br/?page_id=8762)

Adiante tais referências serão designadas, apenas, como site da SEMOB-Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, site da Agência Nacional de Transporte sobre Trilhos e site do Metrô-DF – Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

A Tabela a seguir mostra, para todos os tipos de linha, os veículos utilizados e suas respectivas capacidades. No caso do Entorno adotou-se informação da ANTT que é utilizado o ônibus alongado com capacidade de 80 lugares, dos quais 38 a 40 sentados.

Tipo de Linha	Veículo	Capacidade (Passageiros)
<b>Linhas de Ônibus Interna ao DF - SPTC</b>		
Circular Urbana 1	Ônibus Alongado	80
Circular Urbana 2	Mini Ônibus	45
Circular Metropolitana 1	Ônibus Alongado	80
Circular Metropolitana 2	Ônibus Alongado	80

Tipo de Linha	Veículo	Capacidade (Passageiros)
Direta Urbana 2	Ônibus Alongado	80
Diretas BRT Articulado Metropolitana 1	Ônibus Articulado	130
Direta Metropolitana 2	Ônibus Alongado	80
Diretas BRT Articulado Metropolitana 2	Ônibus Articulado	130
<b>Linhas de Ônibus do Entorno</b>	<b>Ônibus Alongado</b>	<b>80</b>

**Tabela 38. Tipo de Veículos do SPTC, do Entorno e do Metrô que partem da Rodoviária do Plano Piloto. Fonte: SEMOB e ANTT**

O número adiante apresentado de partidas/acostagens, de cada tipo de veículo rodoviário foi extraído do site da SEMOB, que contém todas as informações sobre as Linhas do STPC/DF. A data de referência dos dados corresponde a 8 de novembro 2019.

Tem-se, assim, que para uma semana comum, o número de acostagens é o seguinte:

Linhas de Ônibus	Frequência/Dia						
	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
Circular - Urbana 1	340	340	340	340	340	122	81
Circular Miniônibus - Urbana 2	71	71	71	71	71	21	16
Circular e Direta - Metropolitana 1 e 2 e Urbana 2	2.687	2.687	2.687	2.687	2.687	1.677	1.223
Diretas - BRT - Articulado - Metropolitana 1	290	290	290	290	290	0	0
Diretas - Metropolitana 2	3.470	3.470	3.470	3.470	3.470	2.036	1.356
Diretas - BRT - Articulado - Metropolitana 2	344	344	344	344	344	76	0
<b>Total de Acostagens</b>	<b>7.202</b>	<b>7.202</b>	<b>7.202</b>	<b>7.202</b>	<b>7.202</b>	<b>3.932</b>	<b>2.676</b>

**Tabela 39. Acostagens por semana tipo. Fonte: Elaboração própria a partir de dados do site da SEMOB.**

Sendo conservador no cálculo da receita considera-se que 8 das 52 semanas do ano serão de férias e que 10 das semanas terão um feriado.

A semana de férias escolares terá uma redução estimada de 30% das viagens nos dias úteis. Por sua vez a semana com feriado terá um dos dias úteis com acostagens estimadas iguais às de um domingo. As tabelas a seguir mostram tais valores:

Linhas de Ônibus	Frequência/Dia						
	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
Circular - Urbana 1	238	238	238	238	238	122	81
Circular Miniônibus - Urbana 2	49,7	49,7	49,7	49,7	49,7	21	16
Circular e Direta - Metropolitana 1 e 2 e Urbana 2	1.881	1.881	1.881	1.881	1.881	1.677	1.223
Diretas - BRT - Articulado - Metropolitana 1	203	203	203	203	203	0	0
Diretas - Metropolitana 2	2.429	2.429	2.429	2.429	2.429	2.036	1.356
Diretas - BRT - Articulado - Metropolitana 2	241	241	241	241	241	76	0
<b>Total de Acostagens</b>	<b>5.041</b>	<b>5.041</b>	<b>5.041</b>	<b>5.041</b>	<b>5.041</b>	<b>3.932</b>	<b>2.676</b>

**Tabela 40. Acostagens por Semana de Férias. Fonte: Elaboração própria a partir de dados do site da SEMOB, com redução de 30%**

Linhas de Ônibus	Frequência/Dia
------------------	----------------

	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom
Circular - Urbana 1	340	340	340	340	81	122	81
Circular Miniônibus - Urbana 2	71	71	71	71	16	21	16
Circular e Direta - Metropolitana 1 e 2 e Urbana 2	2.687	2.687	2.687	2.687	1.223	1.677	1.223
Diretas - BRT - Articulado - Metropolitana 1	290	290	290	290	0	0	0
Diretas - Metropolitana 2	3.470	3.470	3.470	3.470	1.356	2.036	1.356
Diretas - BRT - Articulado - Metropolitana 2	344	344	344	344	0	76	0
<b>Total de Acostagens</b>	<b>7.202</b>	<b>7.202</b>	<b>7.202</b>	<b>7.202</b>	<b>2.676</b>	<b>3.932</b>	<b>2.676</b>

Tabela 41. Acostagens por semana com um feriado. Fonte: Elaboração própria a partir de dados do site da SEMOB, com 1 feriado por semana.

Considera-se que durante as 52 semanas do ano, tem-se: 8 semanas de férias, 10 semanas com um feriado e 34 semanas tipo. Com essa premissa, o total de acostagem estimado para um ano é apresentado na tabela a seguir:

Linhas de Ônibus	Comum	Férias	C/Feriado	Total
	34 x	8 x	10 x	Ano
Circular - Urbana 1	64.702	11.144	16.440	92.286
Circular Miniônibus - Urbana 2	13.328	2.284	3.370	18.982
Circular e Direta - Metropolitana 1 e 2 e Urbana 2	555.390	98.436	148.710	802.536
Diretas - BRT - Articulado - Metropolitana 1	49.300	8.120	11.600	69.020
Diretas - Metropolitana 2	705.228	124.296	186.280	1.015.804
Diretas - BRT - Articulado - Metropolitana 2	61.064	10.240	14.520	85.824
<b>Total de Acostagens</b>	<b>1.449.012</b>	<b>254.520</b>	<b>380.920</b>	<b>2.084.452</b>

Tabela 42. Acostagens no Ano – Sistema de Ônibus Urbano. Fonte: Elaboração própria a partir de dados do site da SEMOB, com inputs das tabelas anteriores.

Importante destacar que, no corrente ano, o Governo do Distrito Federal decidiu pela não autorização das empresas contratadas do STPC à redução de 30% das viagens nas férias. Contudo, para efeito de segurança dos números optou-se por utilizar a prática histórica de tal redução.

O estabelecimento do número de acostagens pelo sistema de ônibus semiurbano da ANTT (Ônibus do Entorno) foi elaborada a partir de dados do site da ANTT, já aqui identificado. Com tais informações tem-se os dados de partidas semanais conforme a tabela a seguir:

Cidade Destino	Frequência				Total
	DU	5 dias Úteis	Sábado	Domingo	Semana
Valparaíso de Goiás II	81	405	50	47	502
Cidade Ocidental	29	145	3	3	151
Luziânia	82	410	12	13	435
Novo Gama	49	245	42	25	312
Santo Antonio do Descoberto	65	325	43	29	397
Luziânia	82	410	65	46	521
Águas Lindas	204	1.020	144	84	1.248
Cidade Ocidental	73	365	76	51	492
Valparaíso de Goiás I	18	90	3	2	95
Novo Gama	66	330	34	25	389

Santo Antonio do Descoberto	1	5	0	0	5
<b>Total</b>	<b>750</b>	<b>3.750</b>	<b>472</b>	<b>325</b>	<b>4.547</b>

Tabela 43. Dados das Acostagens dos Ônibus do Entorno em Semana Tipo. Fonte: ANTT.

Informações obtidas junto à ANTT, dão conta de que não há redução significativa das frequências durante o período de férias escolares, haja vista que as viagens do Entorno para o DF têm como principal motivo o trabalho. No caso de feriados adotou-se o mesmo critério: adoção no dia livre das mesmas frequências de domingo.

Assim, de forma resumida, atingiu-se os seguintes valores de partidas/acostagens semanais e anuais mostrados a seguir:

Cidade Destino	Semana Tipo		Semana com Feriado		Acostagens no ano
	Semana	42 x	Semana	10 x	
Valparaíso de Goiás II	502	21.084	468	4.680	25.764
Cidade Ocidental	151	6342	125	1250	7592
Luziânia	435	18.270	366	3.660	21.930
Novo Gama	312	13.104	288	2.880	15.984
Santo Antonio do Descoberto	397	16.674	361	3.610	20.284
Luziânia	521	21.882	485	4.850	26.732
Águas Lindas	1.248	52.416	1.128	11.280	63.696
Cidade Ocidental	492	20664	470	4700	25364
Valparaíso de Goiás I	95	3.990	79	790	4.780
Novo Gama	389	16.338	348	3.480	19.818
Santo Antônio do Descoberto	5	210	4	40	250
<b>Total</b>	<b>4.547</b>	<b>190.974</b>	<b>4.122</b>	<b>41.220</b>	<b>232.194</b>

Tabela 44. Acostagens por ano – Ônibus do Entorno. Fonte: Elaboração própria a partir de dados da ANTT.

Para efeito do cálculo de acostagens do sistema metroviário verifica-se que são realizadas 201 operações de saída nos dias de semana, 145 aos sábados e 68 aos domingos.

Importante aqui destacar que a metodologia para o cálculo de custo do serviço de ônibus urbano do Distrito Federal e suas tarifas considera o custo por quilômetro unitário das linhas, tendo sua estrutura de cálculo baseada em custos fixos e em custos variáveis, conforme Decreto nº 37.940, de 30 de dezembro de 2016, cujos preços foram atualizados pelo Decreto Nº 40.381 de 9 de janeiro de 2020 e alterada pelo Decreto Nº 40.392 de 16 de janeiro de 2020.

Para efeito do valor a ser cobrado por cada acostagem, por tipo de veículo e por linha, estabeleceu-se o seguinte critério:

- Será cobrado de cada acostagem o valor equivalente a **1,5 TARIFA USUÁRIO** na respectiva viagem;
- Será determinada um fator equivalente, considerando a capacidade do veículo utilizado – quanto maior o veículo, maior será esse fator equivalente;

- A base 1 para o cálculo do fator equivalente será a capacidade unitária do ônibus alongado, que é de 80 passageiros.

Com esses fatores estabelecidos, tem-se os valores de acostagem a serem cobrados, por tipo de veículo e por linha. A Tabela 39 a seguir apresenta o cálculo do valor a ser cobrado da tarifa de acostagem por linha e por tipo de equipamento.

**Ônibus Urbano no DF - STPC**

Tipo de Linha	Veículo	Capacidade (Passageiros)	Fator Equivalente	Tarifa Unit.	Taxa Acostagem (R\$)
Circular Urbana 1	Ônibus Alongado	80	1	R\$ 2,70	4,05
Circular Urbana 2	Mini Ônibus	45	0,5625	R\$ 2,1375	3,21
Circular e Diretas - Metropolitana 1 e 2 e Urbana 2	Ônibus Alongado	80	1	R\$ 3,80	5,70
Diretas BRT Articulado Metropolitana 1	Ônibus Articulado	130	1,625	R\$ 6,17	9,26
Direta Metropolitana 2	Ônibus Alongado	80	1	R\$ 5,50	8,25
Diretas BRT Articulado Metropolitana 2	Ônibus Articulado	130	1,625	R\$ 8,9375	13,41

**Sistema de Ônibus Semi Urbano (Entorno)**

Tipo de Linha	Veículo	Capacidade (Passageiros)	Fator Equivalente	Tarifa Unitária	Taxa Acostagem (R\$)
Valparaíso de Goiás II	Ônibus Comum	80	1	R\$ 5,20	7,80
Cidade Ocidental	Ônibus Comum	80	1	R\$ 5,80	8,70
Luziânia	Ônibus Comum	80	1	R\$ 6,05	9,08
Novo Gama	Ônibus Comum	80	1	R\$ 6,70	10,05
Santo Antônio do Descoberto	Ônibus Comum	80	1	R\$ 7,00	10,50
Luziânia	Ônibus Comum	80	1	R\$ 7,15	10,73
Águas Lindas	Ônibus Comum	80	1	R\$ 7,45	11,18
Cidade Ocidental	Ônibus Comum	80	1	R\$ 8,00	12,00
Valparaíso de Goiás I	Ônibus Comum	80	1	R\$ 8,00	12,00
Novo Gama	Ônibus Comum	80	1	R\$ 8,05	12,08
Santo Antônio do Descoberto	Ônibus Comum	80	1	R\$ 14,10	21,15

**Tabela 45. Valor da Tarifa de acostagem por Linha e por tipo de Equipamento.**

Após estabelecer-se, no presente documento, o valor ajustado a ser cobrado por cada acostagem, considerando o tipo de linha, o material rodante rodoviário utilizado (e suas respectivas capacidades) e determinado o número de acostagens por tipo de linha, calcula-se o valor total da receita das acostagens em um ano. A tabela a seguir calcula o valor total da tarifa de acostagem proposta na presente modelagem:

**Ônibus Urbano no DF - STPC**

Tipo de Linha	Veículo	Acostagens / Ano	taxa Acostagem	Total R\$ / Ano
---------------	---------	------------------	----------------	-----------------

Circular Urbana 1	Ônibus Alongado	92.286	4,05	373.758
Circular Urbana 2	Mini Ônibus	18.982	3,21	60.861
Circular e Diretas - Metropolitana 1 e 2 e Urbana 2	Ônibus Alongado	802.536	5,70	4.574.455
Diretas BRT Articulado Metropolitana 1	Ônibus Articulado	69.020	9,26	639.298
Direta Metropolitana 2	Ônibus Alongado	1.015.804	8,25	8.380.383
Diretas BRT Articulado Metropolitana 2	Ônibus Articulado	85.824	13,41	1.150.578
<b>Subtotal STPC DF</b>				<b>15.179.333,29</b>

**Sistema de Ônibus Semi Urbano (Entorno)**

Tipo de Linha	Veículo	Acostagens / Ano	Taxa Acostagem	Total R\$ / Ano
Valparaíso de Goiás II	Ônibus Comum	25.764	7,80	200.959
Cidade Ocidental	Ônibus Comum	7.592	8,70	66.050
Luziânia	Ônibus Comum	21.930	9,08	199.015
Novo Gama	Ônibus Comum	15.984	10,05	160.639
Santo Antônio do Descoberto	Ônibus Comum	20.284	10,50	212.982
Luziânia	Ônibus Comum	26.732	10,73	286.701
Águas Lindas	Ônibus Comum	63.696	11,18	711.803
Cidade Ocidental	Ônibus Comum	25.364	12,00	304.368
Valparaíso de Goiás I	Ônibus Comum	4.780	12,00	57.360
Novo Gama	Ônibus Comum	19.818	12,08	239.302
Santo Antônio do Descoberto	Ônibus Comum	250	21,15	5.288
<b>Subtotal Ônibus Entorno</b>				<b>R\$ 2.444.467</b>

<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 17.623.800,19</b>
--------------	--------------------------

**Tabela 46. Cálculo do Valor Anual das Acostagens**

Importante frisar que do montante total de R\$ 17,6 milhões a ser cobrado do sistema de transporte para garantir a otimização operacional, modernização e melhoria substantiva da qualidade do serviço da Rodoviária do Plano Piloto, um valor de R\$ 15,1 milhões refere-se ao STPC, e equivale a 2,3% do valor total do subsídio anual pago pelo GDF às empresas operadoras para o sistema ônibus que foi de R\$ 659 milhões em 2019, segundo informações da SEMOB.

#### 4. Impactos sociais, ambientais e econômicos

O sistema de transporte público do Distrito Federal (DF) possui grande importância na integração dos núcleos urbanos, sobremaneira, na ligação dos municípios da Região



Integrada do Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) com a região central do Distrito Federal. Tal constatação está relacionada principalmente ao fato de o Distrito Federal concentrar 95% dos postos de emprego da RIDE, que, por sua vez, conta com população superior à 4 milhões de habitantes.

A Rodoviária do Plano Piloto, ponto central de cruzamento dos eixos Norte-Sul e Leste-Oeste, funciona como o maior ponto de integração entre os meios de transporte do DF, o que resulta na circulação diária estimada de 700 mil pessoas em suas estruturas. Além disso, existem serviços importantes disponíveis à população, principalmente relacionados ao “Na Hora”, onde ficam disponíveis, de forma centralizada, diversos tipos de atendimento de instituições vinculadas ao Governo Federal e ao Governo do Distrito Federal (GDF).

O crescente aumento da população do DF e dos municípios da RIDE exige do GDF a elaboração de diversos estudos para o desenvolvimento de Políticas Públicas e projetos de serviços voltados ao transporte público, com foco na melhoria da fluidez do tráfego, minimização dos impactos urbanos, sociais, econômicos e ambientais gerados pelos diversos meios de transporte e melhoria dos serviços prestados. Assim, as alternativas propostas buscam viabilizar a implantação de uma nova concepção de operação do sistema de transporte público coletivo, passando pela mudança na concepção dos serviços prestados na Rodoviária do Plano Piloto.

Em linhas gerais, a avaliação social, ambiental e econômica dos diversos componentes da reestruturação do transporte público coletivo do DF é positiva, onde poderão ser observados efeitos benéficos potenciais de requalificação urbana das áreas de influência dos corredores, com progresso na eficácia da mobilidade urbana para o usuário, melhoria da qualidade do ar do ambiente urbano, melhoria dos serviços prestados, entre outros aspectos. Logo, dentre as diretrizes de infraestrutura necessária à implantação dos eixos de transporte previstas no Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana – PDTU (Lei Distrital nº 4.566, de 4 de maio de 2011), o GDF estabeleceu a necessidade de priorização do uso de tecnologia rodoviária e ferroviária sustentável, visando a ampliação da capacidade dos modais de transportes existentes.

As políticas desenvolvidas para a melhoria do transporte público e melhoria da fluidez do tráfego nas vias do DF tem como principal viés o estímulo ao transporte público e, conseqüentemente, o desestímulo ao uso do automóvel. Assim, as diretrizes do PDTU visam, entre outras coisas, planejar e operar o tráfego de maneira a ordenar a circulação, reduzir acidentes e minimizar os conflitos entre veículos e pedestres, estabelecendo

parâmetros mais restritivos em áreas com problemas de congestionamento. Além disso, a melhoria dos serviços prestados em terminais e pontos de interligação entre os meios de transporte público também é ponto relevante nos objetivos definidos pelo GDF para o transporte urbano.

O PDTU, em seu Art. 18, apresenta a seguinte descrição:

*Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011:*

*“Art. 18. A rede de terminais deverá ser remodelada de forma a se adequar ao modelo operacional integrado, devendo possuir:*

*I - Sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF;*

*II – Estrutura de controle operacional dos veículos que operam no Sistema, visando à melhoria da mobilidade de passageiros e veículos;*

*III – Características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal;*

*IV – Sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.”*

A região central do Distrito Federal, conforme definição do Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT (Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009), está inserida na Zona Urbana do Conjunto Tombado, possuindo limitações legais específicas quanto ao coeficiente de aproveitamento e o gabarito construtivo das edificações, o que deve ser observado quando da proposição de intervenções na edificação que compõe a interligação Norte-Sul e Rodoviária do Plano Piloto. Todavia, o PDOT, em sua Seção II, trata “Da Estratégia de Revitalização de Conjuntos Urbanos”, apresentando a região central do Distrito Federal como área prioritária de revitalização dos espaços urbanos. Assim, a estratégia de revitalização está voltada à preservação do patrimônio cultural e ao fomento de investimentos para a sustentabilidade de sítios urbanos de interesse patrimonial, com vistas à adequação da dinâmica urbana à estrutura físico-espacial do objeto de

preservação, com ênfase no combate às causas de degradação crônica do patrimônio ambiental urbano.

A seguir serão apresentadas as diretrizes para o Licenciamento e Regularização Ambiental do empreendimento, e breves descritivos dos aspectos sociais, ambientais e econômicos do projeto, considerando dados secundários da área de estudo, incluindo a apresentação de possíveis impactos a serem detalhados durante a elaboração dos estudos ambientais do processo de licenciamento do empreendimento.

#### 4.1. Diretrizes para o Licenciamento Ambiental

A regularização ambiental de empreendimentos, atividades e serviços no Distrito Federal deve ocorrer mediante consulta prévia à autarquia responsável e alinhado às diretrizes legais cabíveis. No Distrito Federal, todas as regulamentações ambientais são de responsabilidade do Instituto de Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – Brasília Ambiental (IBRAM/DF), autarquia vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, criada a partir da Lei Distrital nº 3.984, de 28 de maio de 2007.

Para as atividades previstas na concessão, devem ser respeitadas as diretrizes legais vigentes para a condução dos processos de licenciamento e regularização ambiental para obras e serviços. Assim, conforme previsto na Resolução CONAM nº 10, de 20 de dezembro de 2017, ficam dispensadas de licenciamento ambiental os empreendimentos e atividades considerados de baixo potencial poluidor/degradador ou baixo impacto ambiental no âmbito do Distrito Federal.

Dentre as atividades listadas na referida Resolução, em seu Anexo Único, podemos listar as seguintes atividades relacionadas ao empreendimento em tela:

Nº	Atividade	Descrição da Atividade	Porte
13	Construção Civil	Construção, reforma ou ampliação de edificações para fins de lazer, práticas esportivas e de utilidade pública, tais como, quadras de esportes, praças, campos de futebol, ginásio poliesportivo, pista de skate, parques urbanos, praças, ponto de encontro comunitário, centros de eventos, igrejas, templos religiosos, escolas, creches, centros de inclusão digital, postos de saúde, Unidades de pronto atendimento, dentre outras localizados em área urbana já servidos de toda infraestrutura, em especial rede de esgoto e coleta de resíduos sólidos urbanos.	Qualquer porte
15	Construção Civil	Estacionamento de veículos (deve ter rede de drenagem aprovada pela NOVACAP).	Qualquer porte
88	Serviços de Utilidade Pública - Obras	Implantação, Requalificação, Melhoria ou Adequação das áreas públicas – Praças e Monumentos.	Qualquer porte
89	Serviços de Utilidade Pública - Obras	Implantação, Melhoria, Reforma, Revitalização ou Adequação de edificações e empreendimentos públicos em áreas urbanas.	Qualquer porte

**Tabela 47. Atividade da Resolução CONAM nº 10, de 20 de dezembro de 2017, previstas na Concessão.**

Assim, baseado nas diretrizes para o licenciamento ambiental de empreendimentos e serviços no Distrito Federal, deve-se efetuar consulta prévia ao IBRAM/DF para a emissão de parecer favorável à dispensa de processo de licenciamento ambiental, considerando as atividades relacionadas acima. Mesmo com a dispensa do licenciamento, pelo fato de as obras de melhoria e reparos, e a operação do Complexo serem consideradas atividades com produção de grandes volumes de resíduos, deverão ser apresentados ao IBRAM/DF o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da Construção Civil (PGRCC), conforme previsto na Lei Distrital nº 4.702/2011, e o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS), conforme previsto na Lei Distrital nº 5.418/2014.

Assim, mediante consulta prévia ao IBRAM/DF, ficam dispensadas de licenciamento ambiental as atividades previstas no escopo da Concessão do Complexo da Rodoviária do Plano Piloto.

#### **4.2. Licenciamento de Funcionamento do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF)**

A Licença de Funcionamento é a permissão, emitida pelo Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF), para o funcionamento de estabelecimentos comerciais e edificações diversas. A Licença de Funcionamento possuía a nomenclatura de “Alvará de Funcionamento” e foi alterada pela Lei Distrital nº 5.547/2015. Dentre as alterações propostas pela legislação mencionada, ficou estabelecido que edificações comerciais localizadas em edificações regulares e em áreas regulares terão a sua Licença de Funcionamento com validade de 5 (cinco) anos. Todavia, edificações comerciais regulares, mas sem “Habite-se”, terão licença de funcionamento com validade de apenas 1 (um) ano.

Assim, para a obtenção da Licença de Funcionamento, o primeiro passo é a apresentação do Projeto de Combate a Incêndio da Rodoviário do Plano Piloto para análise e aprovação do CBMDF. Os projetos apresentados devem detalhar o potencial calorífico das estruturas operacionais, dimensionamento dos sistemas de combate a incêndios e rotas de fuga, atendendo às Normas Técnicas específicas.

Após aprovação dos projetos pelo CBMDF, deve-se iniciar processo de regularização junto à Administração Regional do Plano Piloto. Para a abertura do processo, deve-se apresentar os seguintes documentos: (i) Requerimento Padrão da Licença de Funcionamento emitido pela Administração Regional do Plano Piloto; (ii) Cópia do Projeto de Incêndio aprovado, com o carimbo de aprovação do CBMDF; (iii) Laudo de Aterramento e de Continuidade Elétrica do Sistema de Proteção Contra Descarga Atmosféricas (para-

raios), juntamente com a ART do Responsável Técnico; Cópia do Projeto de Incêndio da Central de Gás aprovado no CBMDF; (iv) Projeto da Central de Gás com respectiva ART; (v) Laudo do Teste de estanqueidade da rede de Central de Gás, com respectiva ART; e; (vi) Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) das Medidas de Segurança Contra Incêndio e Pânico.

O andamento da solicitação da Licença de Funcionamento se dará a partir de avaliação dos documentos protocolados junto à Administração Regional, aprovação dos documentos ou solicitação de complementações, e, em seguida, realização de vistoria do CBMDF. O Laudo de Vistoria será emitido pela equipe técnica do CBMDF e será juntado ao processo para a emissão da Licença de Funcionamento, onde, por fim, fica autorizada a operação da edificação.

#### **4.3. Aspectos Ambientais**

De forma resumida, o escopo dos serviços da Concessão da Gestão da Rodoviária do Plano Piloto prevê duas frentes de atuação, sendo: obras e gestão operacional. No escopo das obras, será de responsabilidade do grupo concessionário a recuperação estrutural do Complexo, e reforma e revitalização das edificações operacionais. Com relação ao escopo de gestão operacional, o grupo concessionário será responsável pela operação do Centro de Controle de Operações (CCO), Controle e Fiscalização de Plataformas, Vigilância 24 horas; Balcão de Informações, Guarda Volumes, Limpeza 24 horas, entre outros.

Por se tratar de um empreendimento localizado integralmente em área urbana consolidada e sem a necessidade de intervenções em áreas verdes e preservadas ou intervenções em áreas protegidas, os aspectos ambientais da operação da Rodoviária do Plano Piloto estão relacionados somente a geração de resíduos sólidos urbanos, efluentes líquidos (esgotos) e emissões gasosas produzidas pelos veículos. Assim, os potenciais impactos ambientais relacionados ao empreendimento e as medidas mitigadoras propostas estarão vinculados a estes aspectos ambientais.

#### **4.4. Aspectos Socioeconômicos**

Conforme indicado pela pesquisa de opinião, partindo de uma base de 94 comerciantes informais entrevistados, verifica-se que 62% dos comerciantes já consideram formalizar seus negócios.

Diante do exposto, a proposta para o Cenário 02 considera em suas estimativas o aumento de ABL para as operações anteriormente existentes de acordo com a tabela acima, além

da inclusão de uma área reservada para bancas de 4 m<sup>2</sup> cada. Essa premissa também está lastreada pela pesquisa de opinião que indica que 69% dos comerciantes informais entrevistados estão dispostos a pagar um aluguel de R\$ 18 mensais por metro quadrado em troca da formalização do seu negócio.

Também verificamos um nível de aceitação considerável por parte dos consumidores para os produtos vendidos pelos comerciantes informais. Ainda segundo a pesquisa, 41% dos consumidores entendem que o melhor local para esses comerciantes venderem seus produtos seria dentro da rodoviária ou local específico para eles.

Convém destacar outro item bastante abordado pelos consumidores e lojistas, a segurança. Quando abordados os motivos para a insatisfação dos lojistas, 31% dos entrevistados indicaram a insegurança e 56% o comércio ilegal. Na opinião dos consumidores, 77% dos entrevistados acham que o maior problema é a violência.

A fim de mitigar o impacto da violência e a presença de comerciantes informais, o projeto de Concessão prevê a implantação de Segurança Patrimonial 24h em todo o complexo. Maiores detalhes sobre a operação e os serviços oferecidos a comunidade estão apresentados no Caderno 4 – Plano Funcional e Operacional.

Além da Segurança Patrimonial, a Concessionária irá reestruturar a operação da Rodoviária e da Galeria dos Estados, disponibilizando aos seus usuários serviços de qualidade para a melhor fluidez de passageiros e linhas de ônibus, fornecimento de serviços de segurança especializada e limpeza, remodelação dos serviços de atendimento aos usuários, entre outros. Apenas a alteração da formatação da gestão da operação da rodoviária já apresentará impactos socioeconômicos importantes aos seus usuários.

Como parte integrante dos serviços da PPP, deverá ser realizada a regularização do uso dos espaços comuns por comerciantes cadastrados, uma vez que os imóveis locados pelo GDF passarão por um processo de renegociação com os atuais locatários.

Além dos comerciantes regularizados e que terão os seus contratos de locação repactuados, a nova gestão da Rodoviária do Plano Piloto deverá regularizar os usos dos espaços sob sua responsabilidade, removendo das estruturas comerciantes informais, moradores de rua e transeuntes. Esta ação será conduzida pelas equipes de segurança especializada contratada pela gestão da Rodoviária do Plano Piloto, em apoio à Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF) e Secretaria de Desenvolvimento Social (SEDES).

#### **4.5. Potenciais Impactos Sociais, Ambientais e Econômicos Previstos**

O presente Relatório apresenta detalhamento preliminar das informações relacionadas aos potenciais impactos Sociais, Ambientais e Econômicos da implantação e operação do empreendimento, de forma a qualificar a sua ocorrência em cada etapa do projeto.

O procedimento metodológico utilizado apresenta uma avaliação sistêmica dos impactos previstos, elencando impactos socioambientais, apresentando, em caráter preliminar, medidas mitigadoras e compensatórias que poderão ser executadas para os impactos elencados. As medidas que deverão ser sugeridas buscam assegurar a execução adequada e ambientalmente correta das obras e da operação do Complexo, incluindo as atividades de monitoramento e controle.

Sendo assim, a tabela a seguir apresenta o levantamento de impactos para os Meios Físico, Biótico e Socioeconômico, considerando a execução das obras de recuperação, remodelação e reforma da Rodoviária do Plano Piloto e as atividades de operação da sua estrutura. Mesmo sem a necessidade de condução de processo de licenciamento ambiental formal, a avaliação dos potenciais impactos ambientais previstos para o empreendimento seguirá diretrizes de padrão do IBRAM/DF, avaliando-os quanto aos efeitos (positivo ou negativo), à natureza (direto ou indireto), à periodicidade (temporário, permanente ou cíclico), e à reversibilidade (reversível e irreversível).

**Potenciais Impactos Sociais, Ambientais e Econômicos Previstos**

Item	Impacto	Meio	Fase	Avaliação			
				Efeitos	Natureza	Periodicidade	Reversibilidade
1	Aumento na produção de resíduos da construção civil	Físico, Biótico e Socioeconômico	Construção	Negativo	Direto	Temporário	Reversível
2	Aumento na produção de resíduos sólidos urbanos	Físico, Biótico e Socioeconômico	Operação	Negativo	Direto	Permanente	Reversível
3	Modificação da paisagem e dinâmica urbana	Físico e Socioeconômico	Construção	Negativo	Direto	Temporário	Reversível
4	Modificação da paisagem e dinâmica urbana	Físico e Socioeconômico	Operação	Negativo	Direto	Permanente	Reversível
5	Aumento do volume e velocidade de escoamento superficial das águas pluviais	Físico	Operação	Negativo	Direto	Permanente	Reversível
6	Intensificação de processos erosivos	Físico	Operação	Negativo	Direto	Permanente	Reversível
7	Contaminação do solo e da água por derramamento de combustíveis, lubrificantes e assemelhados	Físico	Operação	Negativo	Direto	Permanente	Reversível
8	Mudança microclimática (obras)	Físico	Construção	Negativo	Direto	Temporário	Reversível
9	Mudança microclimática (operação)	Físico	Operação	Negativo	Direto	Permanente	Reversível
10	Poluição atmosférica por geração de gases e poeira por veículos	Físico	Construção	Negativo	Direto	Temporário	Reversível
11	Poluição atmosférica por geração de gases e poeira por veículos	Físico	Operação	Negativo	Direto	Permanente	Irreversível
12	Poluição sonora durante as obras	Físico	Construção	Negativo	Direto	Temporário	Reversível
13	Poluição sonora durante a operação	Físico	Operação	Negativo	Direto	Permanente	Irreversível
14	Aumento do risco de acidentes de trânsito	Socioeconômico	Construção	Negativo	Indireto	Temporário	Reversível
15	Redução do risco de acidentes de trânsito	Socioeconômico	Operação	Positivo	Indireto	Permanente	Irreversível
16	Agravamento dos níveis de fluidez do trânsito durante as obras	Socioeconômico	Construção	Negativo	Direto	Temporário	Reversível
17	Melhoria dos níveis de fluidez do trânsito durante as obras	Socioeconômico	Operação	Positivo	Direto	Permanente	Irreversível
18	Aumento das oportunidades de emprego (formais)	Socioeconômico	Construção e Operação	Positivo	Direto	Permanente	Irreversível
19	Melhoria das condições de atendimento aos usuários	Socioeconômico	Operação	Positivo	Direto	Permanente	Irreversível
20	Melhoria na segurança dos usuários	Socioeconômico	Operação	Positivo	Direto	Permanente	Irreversível
21	Melhoria na saúde dos usuários pelos serviços de limpeza	Socioeconômico	Operação	Positivo	Direto	Permanente	Irreversível
22	Regularização de empreendimentos comerciais informais	Socioeconômico	Operação	Positivo	Direto	Permanente	Irreversível



**Potenciais Impactos Sociais, Ambientais e Econômicos Previstos**

Item	Impacto	Meio	Fase	Avaliação			
				Efeitos	Natureza	Periodicidade	Reversibilidade
23	Aumento do Desemprego pela regularização dos empreendimentos informais na Rodoviária	Socioeconômico	Operação	Negativo	Indireto	Permanente	Reversível
24	Geração de emprego e renda	Socioeconômico	Construção e Operação	Positivo	Direto	Permanente	Irreversível
25	Diminuição dos tempos de espera de viagens na rodoviária	Socioeconômico	Operação	Positivo	Direto	Permanente	Irreversível
26	Aumento do risco de acidentes de trabalho e de saúde ocupacional	Socioeconômico	Construção	Negativo	Direto	Temporário	Reversível
27	Revitalização da zona central de Brasília	Socioeconômico	Construção e Operação	Positivo	Direto e Indireto	Permanente	Irreversível
28	Integração da Rodoviária do Plano Piloto com novas linhas de ônibus do Distrito Federal	Socioeconômico	Operação	Positivo	Indireto	Permanente	Irreversível
29	Aumento do valor das passagens de ônibus pela aplicação da Tarifa de acostagem	Socioeconômico	Operação	Negativo	Direto	Permanente	Irreversível
30	Aumento do valor de estacionamento nas áreas centrais de Brasília pela cobrança de estacionamento	Socioeconômico	Operação	Negativo	Direto	Permanente	Irreversível

**Tabela 48. Potenciais Impactos Sociais, Ambientais e Econômicos Previstos.**

#### 4.6. Medidas de Controle e Mitigação dos Impactos Socioambientais previstos

A partir dos potenciais impactos Sociais, Ambientais e Econômicos do empreendimento, apresentaremos breve relação das medidas propostas para o controle, mitigação e/ou compensação dos impactos listados. A seguir apresentaremos a relação de ações que poderão ser aplicadas como parte integrante do escopo da Gestão do Complexo da Rodoviário do Plano Piloto:

##### **Impactos Ambientais:**

- Controle da qualidade do ar através de medições periódicas e indicações de manutenções preventivas na frota das linhas de ônibus em operação na Rodoviário do Plano Piloto;
- Implantação do Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil e controle da geração, acondicionamento, transporte e destinação final dos resíduos durante as obras de recuperação estrutural, reformas e revitalizações a serem previstas;
- Implantação do Plano de Gerenciamento de Resíduos gerados durante a operação o Complexo, com o controle da geração, acondicionamento, transporte e destinação final dos resíduos sólidos urbanos gerados;
- Melhoria nos projetos de drenagem e realização de limpezas contínuas do sistema de drenagem em operação;
- Implantação e manutenção de Sistema Separador de Água e Óleo para todo o pátio de manobras do Terminal, e;
- Análise periódica, remediação e controle de poluição sonora, prevendo a instalação de sistemas dissipadores, quando necessário.

##### **Impactos Socioeconômicos:**

- Implantação de placas de sinalização provisórias e painéis de mensagens variáveis para o alerta aos usuários e motoristas quando da realização de desvios de tráfego, sempre que necessário;
- Melhoria da sinalização horizontal e vertical no pátio de manobra dos ônibus na Rodoviária para a redução do número de acidentes com usuários;
- Realização de treinamentos de mão de obra para a contratação de pessoal nas mais diversas oportunidades de emprego que irão surgir durante as obras e a operação do Complexo;

- Apresentação de informações claras e objetivas sobre a regularização dos novos contratos de locação de imóveis comerciais na Rodoviária do Plano Piloto e na Galeria dos Estados, com comunicados prévios para a retirada dos atuais ocupantes, se necessário, sempre primando pela condução de acordos extrajudiciais;
- Desenvolvimento de Programas de Qualificação de Mão de Obra para a reinserção no mercado de trabalho para os profissionais que perderam seus empregos a partir na nova gestão do Complexo;
- Abertura de vagas de emprego de forma ampla e regular, com divulgação através do SINE e outras ferramentas disponíveis;
- Durante as obras, deverão ser implantados e aplicados o PPRA, PCMAT e PCMSO, relacionados à saúde e segurança dos trabalhadores;
- Durante a operação, para todos os profissionais contratados, deverão ser aplicados o PPRA e o PCMSO, relacionados à saúde e segurança dos trabalhadores;
- Realização de divulgações e audiências públicas para apresentar à população do Distrito Federal todos os benefícios da nova operação e os valores a serem cobrados em caso de aplicação da Tarifa de acostagem ou da Cobrança de Estacionamentos Rotativos;
- Desenvolvimento de ações voltadas às comunidades carentes e moradores de rua, principalmente voltadas à saúde e higiene pessoal;
- Apoio à Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF) e à Secretaria de Desenvolvimento Social (SEDES) para a realização da retirada de ocupantes irregulares da área concedida, sejam eles comerciantes informais, moradores de rua ou transeuntes;
- Ainda sobre as etapas de mitigação de impacto social no Complexo, sobretudo com relação aos usuários em situação de vulnerabilidade (moradores de rua e usuários de drogas). Trata-se de um problema social muito maior do que a operação do Complexo, estes usuários se concentram em grande parte na Rodoviária, por se tratar de um ponto central na cidade. Atualmente, a responsabilidade pela gestão destes é da SEDES e PM/DF. Durante o processo de concessão, a responsabilidade continuará sendo desempenhada por estes órgãos. No entanto, contarão com o apoio da Assistência Social da Concessão, que atuará na interface e agilidade de comunicação com os órgãos supracitados; e
- Desenvolvimento de ações de capacitação de profissionais alocados na PMDF e SEDES para a atuação no Complexo.

Maiores detalhes sobre a análise das receitas e a viabilidade econômica e financeira do negócio como um todo estão detalhados no Caderno 7 – Modelagem Econômica e Financeira.