

ANEXO I - TR

DESCRIÇÃO NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO IVO
DE BARROS DE TERRA NOVA DO NORTE – MT E
ESTIMATIVA DA DEMANDA PARA O
EMPREENDIMENTO

SUMÁRIO

ANEXO I - TR	1
1 – INTRODUÇÃO	3
2 – ANTECEDENTES E CARACTERÍSTICAS DO MUNICÍPIO	4
3 – DEMOGRAFIA	7
3.1 – POPULAÇÃO.....	7
4 – ASPECTOS ECONÔMICOS	9
4.1 – PRODUTO INTERNO BRUTO.....	9
4.2 – EMPRESAS E EMPREGOS	11
4.3 – EMPREGO E RENDA.....	12
4.4 – IDHM	14
5 - INFRAESTRUTURA URBANA	15
6 – INSTALAÇÃO RODOVIÁRIA IVO DE BARROS EM TERRA NOVA DO NORTE	17
6.1 – MODELO PROPOSTO	17
6.2 – LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO IVO DE BARROS.....	20
6.3 – DIAGNÓSTICO/PROGNÓSTICO	20
6.4 – ABRANGÊNCIA.....	23
6.5 – MATRIZ SÍNTESE – NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO IVO DE BARROS DE TERRA NOVA DO NORTE– MT.	24
6.6 – DADOS E INDICADORES.....	27
6.7 – INVESTIMENTOS PROJETADOS	28
7 - LEIS, DECRETOS E NORMAS	29
7.1 – LEIS MUNICIPAIS	29
7.2 – LEIS ESTADUAIS	29
7.3 – LEIS FEDERAIS	30

1 – INTRODUÇÃO

A Gestão Municipal de TERRA NOVA DO NORTE/MT, elege como uma de suas prioridades, a concessão para a prestação dos serviços que dizem respeito a manutenção, operação e gestão da Rodoviária Ivo de Barros, por um prazo de 10 (dez) anos, prorrogáveis pelo mesmo período caso seja interesse do Poder Concedente.

Tal iniciativa tem início, após a promulgação da LEI MUNICIPAL Nº 1.683/2022 - *“Autoriza o Poder Executivo a conceder o direito real de exploração de bem imóvel municipal para implantação do Terminal Rodoviário do Município de Terra Nova do Norte/MT e dá outras providências”*.

Este modelo a ser adotado, busca uma prestação de serviço público que proporcione o atendimento adequado dos serviços em pauta, dimensionados de forma tal, que seja capaz de atender a totalidade da demanda da População Municipal.

Portanto, o modelo de concessão à iniciativa privada de MANUTENÇÃO, OPERAÇÃO E GESTÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO IVO DE BARROS EM TERRA NOVA DO NORTE/MT alinha-se com experiências de outros municípios que comprovam a eficácia da atuação da iniciativa privada nas políticas públicas, com vantagens não somente econômicas como também técnicas, em que o particular contratado detém condições de prestar um serviço público mais qualificado.

Assim, interessa cada vez mais à sociedade a aproximação do Estado da iniciativa privada, direcionada à arrecadação de expertise privada no âmbito da gestão pública. Portanto, dentre os contratos administrativos que possibilitam essa relação entre os setores públicos e privados, a Concessão se destaca pelo compartilhamento dos riscos e pela arrecadação de valores, assumindo fundamental importância no incremento de investimentos em infraestrutura, e, como consequência, no crescimento econômico local.

Portanto este Termo de Referência é elaborado em atendimento ao que estabelece a Lei Federal nº. 8.987/95, onde se determina que toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação.

Por outro lado, a Lei Federal nº 8.666/93 (art. 124) estabelece que *“Aplicam-se às licitações e aos contratos para permissão ou concessão de serviços públicos os dispositivos desta Lei que não conflitem com a legislação específica sobre o assunto.”* E em seu art. 7º, §2º, inciso I, fixa que:

“as obras e os serviços somente poderão ser licitados quando:

I - Houver projeto básico aprovado pela autoridade competente e disponível para exame dos interessados em participar do processo licitatório...

Desse modo, este Termo de Referência é o compilado de estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira que apontam um modelo do serviço público em pauta, a ser concedido, fornecendo os elementos mínimos necessários que subsidiarão o estabelecimento de um contrato de manutenção, operação e gestão do terminal rodoviário Ivo de Barros em Terra Nova do Norte MT, bem como será elemento que integrará o procedimento licitatório que definirá a outorga do serviço.

2 – ANTECEDENTES E CARACTERÍSTICAS DO MUNICÍPIO

A constituição do Município de Terra Nova do Norte remonta ao ano de 1.978, quando posseiros gaúchos foram expulsos das terras indígenas Kaingang. Buscando solução para este empasse, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul juntamente com o Governo Federal, criaram um programa de assentamento rural na região norte do Mato Grosso, as margens da BR – 163 que se encontrava em implantação.

O primeiro contato com a região se deu através do Pastor Norberto Schwantes. Porém, o trabalho de abertura prévia da região, preparação das infraestruturas e transporte nos primeiros dias foi confiado à Cooperativa Agrária de Canarana. Foram destinados 435 mil hectares de terras para os assentamentos. A Coopercana abriu 1.062 lotes em 9 agrovilas.

Houve na fase inicial de imigração para o novo território, o enfrentamento de muitas dificuldades: o fato de ser uma área de abertura, o confronto com um clima ainda estranho, o isolamento, a dificuldade de acesso com a rodovia ainda em abertura, sem contar com o tumulto da pressa do socorro aos colonos.

O núcleo central dos assentamentos, tomou a denominação de “Terra Nova”, para mostrar o ambiente de novidade dos assentamentos: a região amazônica. Era uma descoberta que se processava. O termo Norte servia para distinguir a cidade nova, em formação, de outros municípios já criados nos Estados de Pernambuco e Bahia.

A descoberta de ouro na nova região contribuiu para desmantelar as frágeis estruturas colonizadoras ainda em fase de montagem. Foi notória a desorganização garimpeira. A malária ceifou vidas de forma avassaladora. Em 1981, a agrovila Esteio ficou reduzida a 16 famílias, e a de Xanxerê reduzida a 3 famílias.

No que diz respeito a formação administrativa do novo território, foi criado o Distrito com a denominação de Terra Nova (ex-povoado), pela Lei Estadual n.º 4.397, de 24/11/1981, com terras desmembradas dos distritos de Colider e Itaúba, subordinado ao município de Colider.

Em divisão territorial datada de 01/08/1983, o distrito de Terra Nova figura no município de Colider.

Foi elevado à categoria de município com a denominação de Terra Nova do Norte, pela Lei Estadual n.º 4.995, de 13/05/1986, desmembrado do município de Colider. Sede no atual distrito de Terra Nova do Norte (ex-Terra Nova). Constituído do distrito sede. Instalado em 31/12/1986.

Em divisão territorial datada de 1988, o município é constituído do distrito sede.

Em divisão territorial datada de 1995, o município é constituído de 4 distritos: Terra Nova do Norte (sede), Miraguaí do Norte, Nonoaí do Norte e Nona Agrovila. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2009.



Figura 1 - Zona Urbana Consolidada de Terra Nova do Norte MT. Fonte: Google Earth, 2021.

Geograficamente, o município de Terra Nova do Norte MT, faz parte do Consórcio do Portal da Amazonia que abrange os seguintes municípios: Colíder, Guarantã do Norte, Itaúba, Marcelândia, Matupá, Nova Canaã do Norte, Nova Guarita, Nova Santa Helena, Novo Mundo, Peixoto de Azevedo e Terra Nova do Norte.

Encontrando-se às margens da BR-163, o acesso ao município de Terra Nova do Norte MT, pode ser feito através de duas vias principais que são a BR-163 e a MT-208

Os principais dados geográficos da região, estão descritos a seguir.

Tabela 1 - Dados Geográficos da região

Dados geográficos da Área de planejamento	
Mesorregião (MR)	Norte Mato-grossense
Microrregião	Terra Nova do Norte
Coordenadas Geográficas da Sede	Latitude Sul: 10° 35' 55'' 'Latitude Oeste: 55° 06' 55"
Altitude	250 m
Área Geográfica	2.635,75 Km ²

Distância da Capital (Cuiabá)	648 Km
Acesso a partir de Cuiabá	BR-163

Fonte: Plano Municipal de Saneamento Básico de Terra Nova do Norte MT, UFMT.

O Clima da região é caracterizado como Equatorial quente e úmido, com 3 meses de seca, de junho a agosto. Precipitação anual de 2.500 mm, com intensidade máxima em janeiro, fevereiro e março. Temperatura média anual de 24°C, sendo maior máxima 40°C, e menor mínima 4°C.

3 – DEMOGRAFIA

3.1 – POPULAÇÃO

Dados oficiais do IBGE, e compilados no Plano Municipal de Saneamento Básico – 2017, apontam que a população total do Município de Terra Nova do Norte, no período 1991-2000, decresceu a uma taxa média geométrica anual de -2,82%, com retração populacional na área urbana menos acentuada: taxa média anual de -0,77%; na década 2000-2010 a taxa média anual negativa de perda da população total recuou para -1,91%; a retração na área urbana foi mais acentuada do que a verificada na década anterior (1991-2000): taxa média anual de -1,36%.

Há indicação de uma migração rural-urbana pois as taxas relativas a evolução da população rural foram negativas nos períodos 1991-2000 e 2000-2010; taxas médias anuais negativas de -4,10% e de -2,34%, respectivamente, superiores as taxas registradas pela evolução da população total. Esse comportamento é recorrente em municípios cuja economia está organizada na agropecuária extensiva e modernizada.

O município possui o distrito sede e mais três distritos. Pelos dados do censo demográfico do IBGE 2010 e constantes, verifica-se que, do total da população do Distrito Sede, 52,63% têm residência na área urbana; nos demais distritos as taxas de urbanização são de: 17,53% em Miraguaí do Norte; 19,38% na Nona Agrovila e 34,69% em Nonoaí do Norte. Os dados de 2015 são estimativas e teve como referência a estimativa da população para 2015 elaborada pelo IBGE.

No período 2000-2010 o número de domicílios particulares permanentes totais cresceu a uma taxa média geométrica de 0,37% ao ano, passando de 3.443 domicílios em 2000 para 3.572 domicílios em 2010. Pelos dados, observa-se que na área urbana houve crescimento com taxa superior ao do total de domicílios particulares permanentes totais entre 2000-2010, taxa média anual de 0,87%; na zona rural verificou-se taxa

média anual negativa de -0,05%. Os dados de 2015 foram calculados com base na estimativa da população total do IBGE para o município.

Tabela 2 - Dados Populacionais IBGE.

População residente em Terra Nova do Norte MT (Censo 2010)	
População Censo (1991)	17.712
População Censo (2000)	13.694
População no último censo (2010)	11.291
População estimada (2021)	9.284
SEXO (2010)	Masculino: 5.884
	Feminino: 5.407

Fonte: IBGE, Censo 2010.

Tabela 3 - Situação Domiciliar, Censo 2010.

Situação Domiciliar (Censo 2010)	
Urbana	5.079
Rural	6.212

Fonte: IBGE, Censo 2010.

A idade da população do município de terra nova do Norte segundo o censo de 2010 do IBGE, está caracterizada nas seguintes condições:

Tabela 4 - Idade da população

Idade da população de Terra Nova do Norte MT.	
0 a 4 anos	771
5 a 9 anos	876
10 a 14 anos	1.166
15 a 19 anos	1.175
20 a 24 anos	901
25 a 29 anos	796
30 a 39 anos	1.535
40 a 49 anos	1.625
50 a 59 anos	1.150
60 a 69 anos	775
70 anos ou mais	521

Fonte: IBGE, Censo 2010.

4 – ASPECTOS ECONÔMICOS

O município tem sua base econômica assentada em atividades do setor primário da economia. As principais atividades que produzem efeitos multiplicadores sobre as demais atividades do mercado local são o extrativismo mineral e vegetal. Complementarmente, são geradoras de emprego e renda as atividades agrícolas de culturas da soja, arroz e milho em pequena escala no contexto estadual e a produção em lavouras temporárias e permanentes de produtos alimentícios por pequenos produtores e pela agricultura familiar. A pecuária pelo sistema de cria, recria, corte e leiteira é significativa e, em 2014, contava com rebanho equivalente a 0,9% do rebanho bovino total do Estado.

O Setor Público representa importante parcela da atividade econômica local. Dados da Secretaria do Tesouro Nacional apontaram que em 2014 as receitas correntes do município representavam 92,7% do total das receitas da Prefeitura e as receitas de capital: 7,3%.

Ainda observando o caixa do setor público, do total das receitas correntes 77,45% eram provenientes de transferências intergovernamentais; 7,77% foram provenientes das receitas tributárias (arrecadação própria) e 14,78% provenientes de outras fontes. Do total das transferências intergovernamentais 34,64% foram transferências do Fundo de Participação dos Municípios (FPM - União) e 21,83% transferências relativas a Cota parte do ICMS (Estado).

Com relação às despesas do setor público, observou-se alguns itens das despesas correntes do município em 2014. Destaca-se a despesa total com saúde que representou 25,15% das despesas totais por função.

Do total das despesas com saúde (R\$ 6.352.336,24) a Atenção básica representou 93,76%; a Assistência Hospitalar 5,03%. As despesas com educação representaram 24,95% do total de despesas por função. Do total de despesas com educação 84,70% foram gastos no ensino fundamental e 13,35% na educação infantil.

4.1 – PRODUTO INTERNO BRUTO

Segundo pesquisas do IBGE o PIB (Produto Interno Bruto) do município de Terra Nova do Norte, alcançou um montante de R\$ 238 Milhões e com esse valor

demonstra que o PIB do município obteve uma média bem regular e superior à média nacional.

Tabela 5 - Produto Interno Bruto ao longo dos anos 2010 - 2016.

ANO	PIB A PREÇOS CORRENTES		PIB per capita a preços recorrentes	
	(Mil reais)	(Posição em MT)	(Reais)	(Posição em MT)
2010	127.005	73°	11.237	89°
2011	148.536	76°	13.373	90°
2012	151.91	84°	13.900	90°
2013	177.120	80°	16.676	85°
2014	188.684	81°	18.158	90°
2015	210.189	80°	20.673,60	87°
2016	238.819	83°	24.329,52	85°

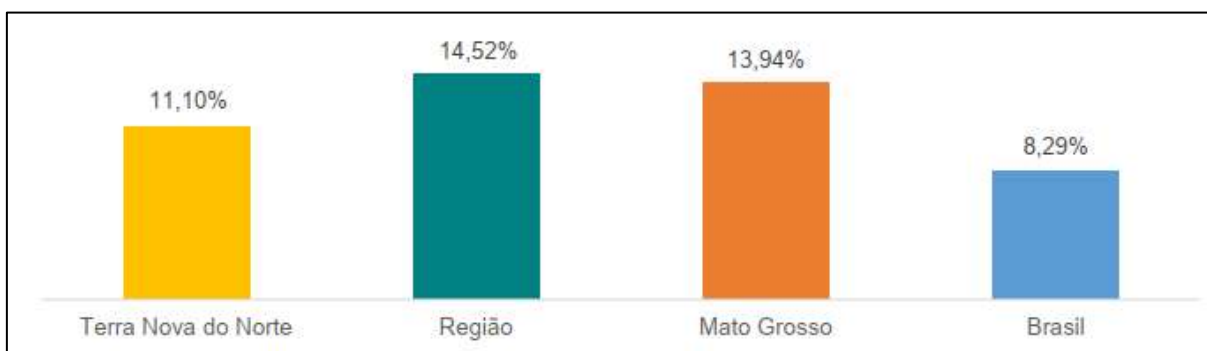


Figura 2 - Taxa de crescimento do PIB do Município.

Tabela 6 - Composição do VAB, ligado ao PIB do município.

Valor adicionado ao bruto (VAB)	Terra Nova do Norte	Região	Mato Grosso
Agropecuária*	29%	17%	35%
Indústria*	9%	14%	12%
Serviços*	36%	43%	28%
Administração*	27%	26%	25%

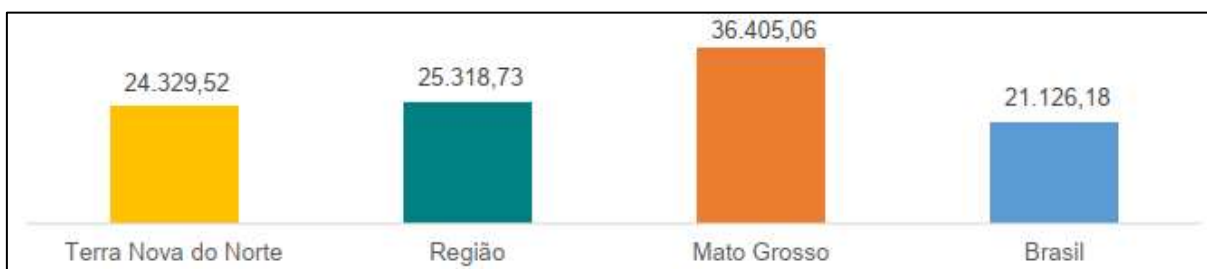


Figura 3 - PIB per capita em reais.

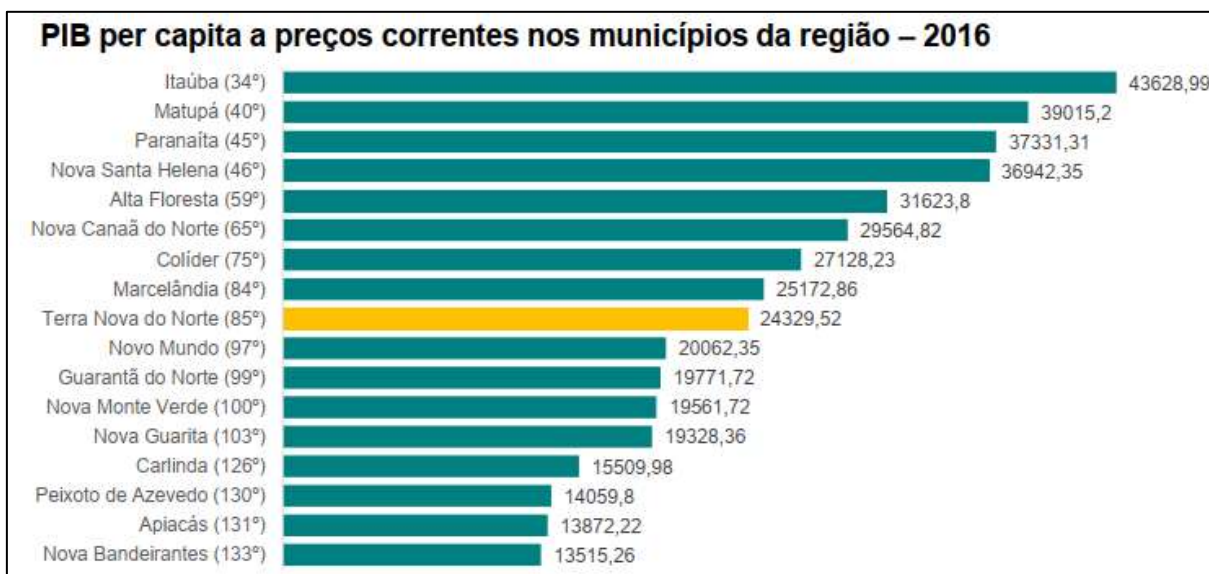


Figura 4 - PIB da região.

4.2 – EMPRESAS E EMPREGOS

Segundo pesquisas do SEBRAE, no que diz respeito ao estoque de empresas e empregos, segundo dados do Ministério do Trabalho e Emprego, relativos a 201/, Terra Nova do Norte contava com 255 estabelecimentos que totalizavam 1.522 empregos formais. No mesmo ano, as empresas de micro e pequeno portes representavam 98,43% dos negócios do município. As MPes foram responsáveis por 55,66% dos postos formais de trabalho.

Entre 2010 e 2017, o estoque de empresas registrou uma taxa média anual de crescimento de 3,91% ao ano, sendo a taxa

média da região (3,83%), do Estado (3,23%) e nacional (2,39%) - isso gerou o incremento de 60 empresas em relação a 2010, tornando-se o 64º município estadual que mais cresceu em números absolutos de empresas. Nesse período, a evolução do número de empregos formais registrou uma taxa média de 4,94% ao ano, e atualmente se encontra na 69ª posição do ranking estadual em crescimento absoluto.

Além dos números de empresas da fonte da RAIS 2017, até a primeira quinzena de fevereiro 2019, de acordo com o Portal do Empreendedor, Terra Nova do Norte possuía 469 microempreendedores individuais.

As páginas a seguir apresentam comparativos a respeito da evolução e perfil das empresas e empregos de Terra Nova do Norte.

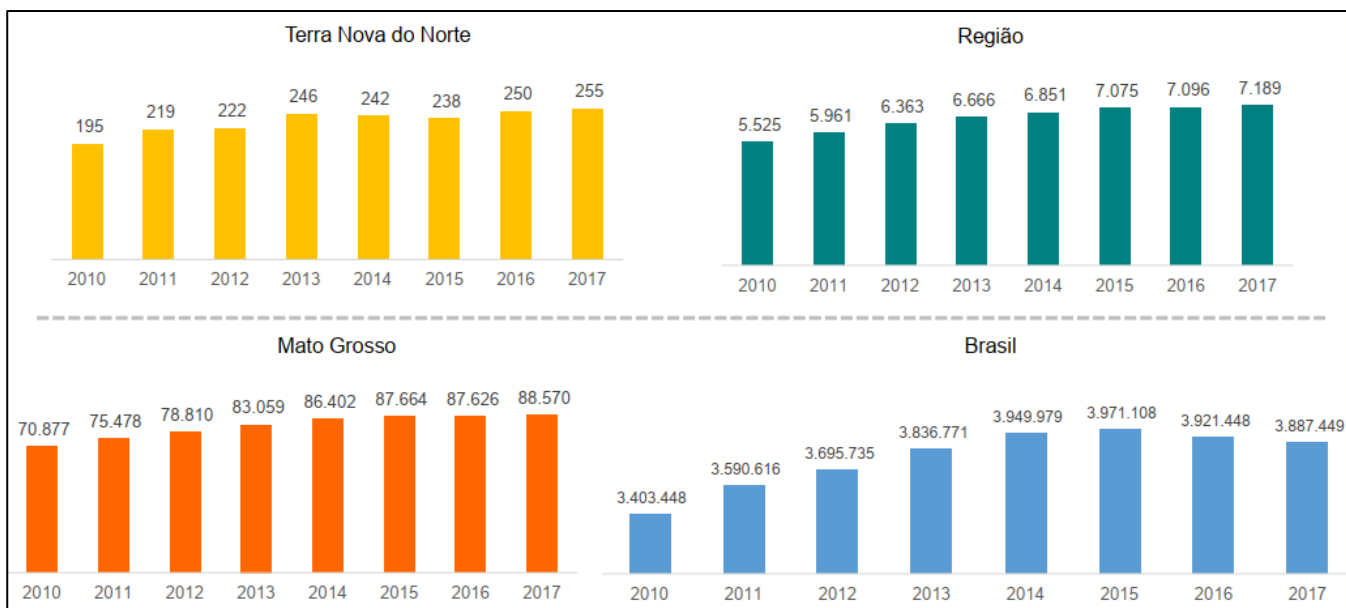


Figura 5 - Estoque das empresas (Fonte: SEBRAE)

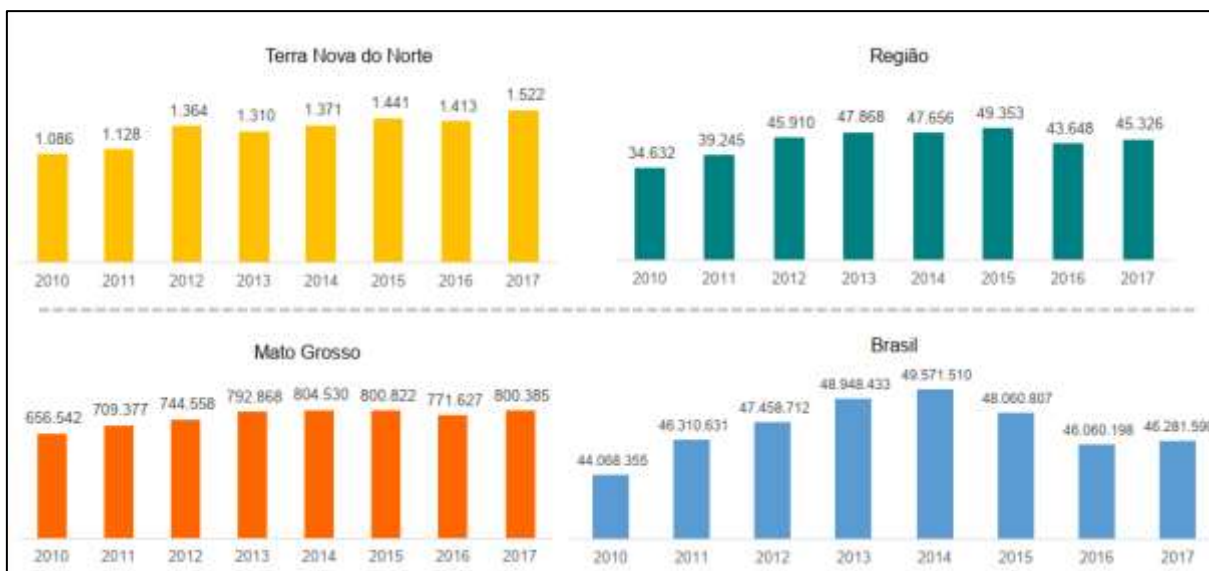


Figura 6 - Variação dos empregos (Fonte: SEBRAE)

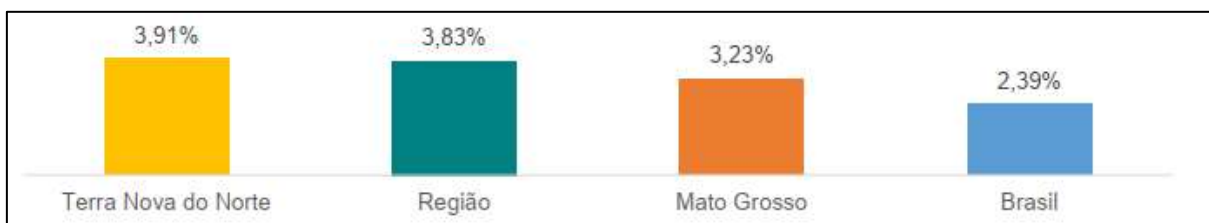


Figura 7 - Taxa média de crescimento do estoque das empresas. (Fonte: SEBRAE)

4.3 – EMPREGO E RENDA

Conforme dados do PNUD/IPEA/FJP, no ano de 2000 a população de 18 anos ou mais em idade ativa (PIA), era composta por 60,28% da população total do Município; este percentual aumenta para 68,50% em 2010. A população economicamente ativa (PEA), composta pela população de 18 anos ou mais de idade (empregadas ou procurando trabalho), correspondia a 36,60% da população total no ano de 2000 e a 53% da população total em 2010. A população em idade ativa apresentou crescimento positivo no período 2000-2010 e a População Economicamente Ativa apresentou taxa média anual positiva (1,85%) no mesmo período. As taxas de atividade entre as pessoas de 18 aos 24 anos, registradas nos censos demográficos do IBGE de 2000 e 2010, foram de 58,74% e 81,9% respectivamente; como resultado o percentual de pessoas de 18 aos 24 anos trabalhando ou procurando trabalho teve aumento de 23,2 pontos percentuais sobre o total de pessoas nessa faixa etária, na década de referência.

O percentual de pessoas ocupadas de 18 anos ou mais sem rendimento aumentou de 11,49% em 2000 para 17,31% em 2010. O número de trabalhadores por conta própria (sem vínculo empregatício) acima dos 18 anos teve decréscimo (-1,3 pontos percentuais) na década 2000-2010, passando de 35,56% em 2000 para 36,86% em 2010 (Tabela 12).

O rendimento médio das pessoas ocupadas com 18 anos ou mais ficou em R\$ 873,03 conforme dados do censo demográfico 2010 do IBGE. Esse valor médio corresponde a 1,71 salários-mínimos de 2010 (R\$ 510,00).

Com relação a distribuição de renda, os dados do censo demográfico 2010 (IBGE), compilados no Plano Municipal de Saneamento Básico, apontam que a distribuição da renda per capita do 1º ao 4º quintil mais pobre apresentou aumento nominal, comparativamente aos dados do censo 2000. Os aumentos nominais verificados dos 1º e 2º quintil entre 2000 e 2010 ficaram acima da variação de preços registrada pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor, 107,6% no mesmo período, e o percentual de aumento dos 3º e 4º quintil, abaixo.

O percentual dos extremamente pobres teve redução. No ano de 2000 o percentual era de 16,55% e em 2010, segundo dados do censo IBGE, o percentual ficou em 5,95%. Foram considerados extremamente pobres a proporção dos indivíduos com renda domiciliar per capita igual ou inferior a R\$ 70,00 mensais, (reais de agosto de 2010). O universo de indivíduos foi limitado àqueles que viviam em domicílios particulares permanentes. A renda per capita média (mensal) do 1º quintil foi de R\$ 39,76 em 2000 e em 2010 R\$104,04.

Os indicadores de desigualdade de renda apontam melhoria na distribuição de renda, no comparativo entre os anos de 2000 e 2010. O Índice de Gini que mede o grau de desigualdade existente na distribuição de indivíduos segundo a renda domiciliar per capita teve redução de 0,56 em 2000 para 0,51 em 2010. Quanto mais próximo de zero for o índice, melhor a distribuição de renda entre os indivíduos.

O índice de Theil-L, que mede a desigualdade na distribuição de indivíduos excluindo aqueles com renda domiciliar per capita nula, aponta melhora na distribuição de renda menos significativa que o índice de Gini: passou de 0,51 em 2000 para 0,50 em 2010.

4.4 – IDHM

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. O índice varia de 0 a 1. Quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano daquele local.

O município de Terra Nova do Norte tem seu IDHM em uma boa posição se comparado com outros municípios do Brasil como é apresentado a seguir:

Tabela 7 - IDHM

INDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO		
Município	Posição IDHM	IDHM
São Caetano do Sul (SP)	1°	0,862
Terra Nova do Norte (MT)	127°	0,698
Melgaço (PA)	349°	0,418

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano, 2013.

A seguir se demonstra a evolução do IDMH do município de Terra Nova do Norte, comparando a cidade ao estado do Mato Grosso e ao Brasil:

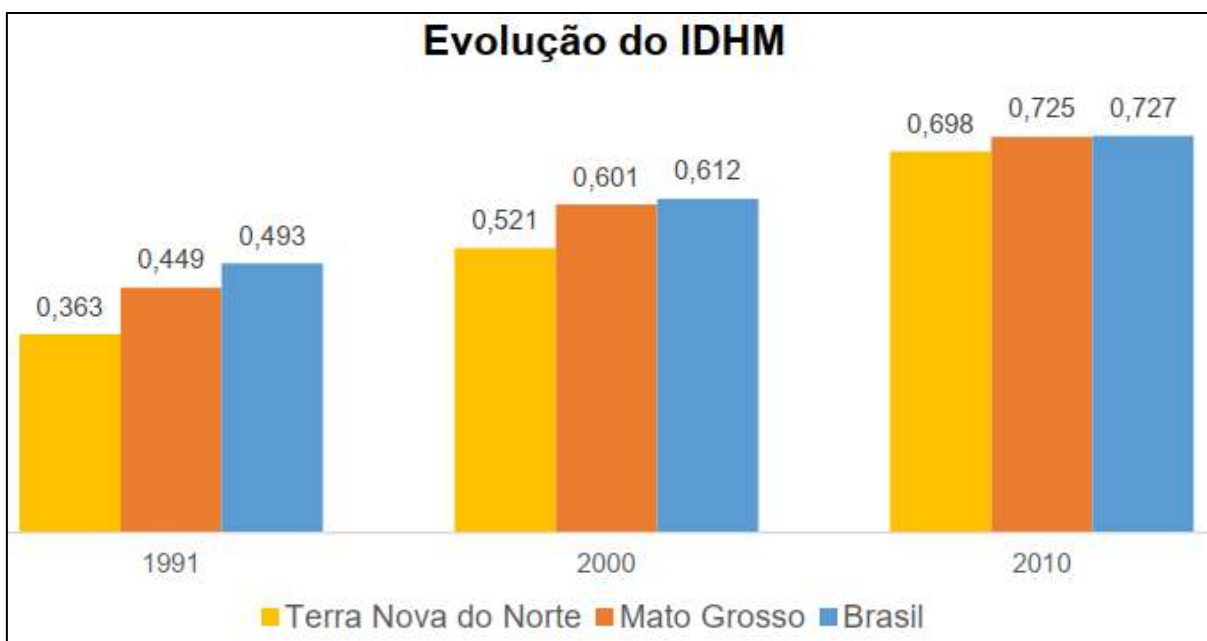


Figura 8 - Evolução do IDHM de Terra Nova do Norte.

O município de Terra Nova do Norte MT, tem seu IDHM considerado mediano conforme a tabela de comparação disponibilizada pelo ATLAS BRASIL, o gráfico comparativo é demonstrado na imagem abaixo:

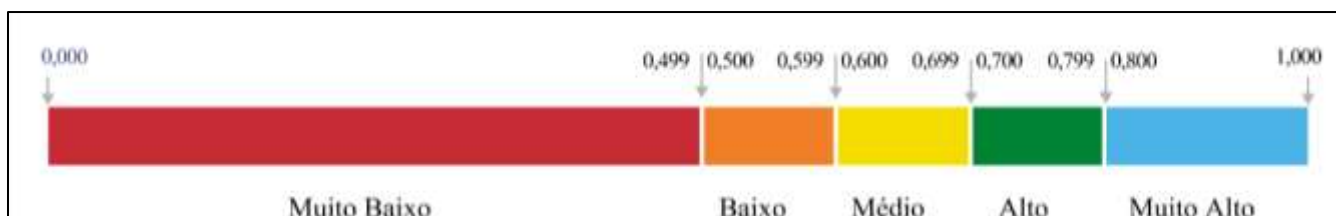


Figura 9 - Indicativo de comparação para o IDHM.

5 - INFRAESTRUTURA URBANA

Serão tomados como base para a cidade de Terra Nova do Norte MT, os seguintes dados: energia, abastecimento de água, coleta de esgoto e telecomunicações.

Abaixo encontra-se apresentada o perfil de consumo de energia elétrica da cidade, com base em informações de ENERGISA do ano de 2019.

Tabela 8 - Perfil de Consumo de Energia de Terra Nova do Norte MT.

Classe	Unidades Consumidoras		Consumo kWh (Cativo + Livre)	
	Unidades	Participação (%)	kWh (Cativo + Livre)	Participação (%)
Residencial	2.479	58,51%	5.607.350	28,92%
Industrial	16	0,38%	3.671.198	19,40%
Comercial	285	6,73%	3.134.132	16,16%

Rural	1.357	32,03%	4.514.265	23,28%
Poder Público	81	1,91%	1.172.358	6,05%
Ilumi. Pública	13	0,31%	575.324	2,97%
Serviço Público	6	0,14%	622.482	3,21%
Próprio	-	0,00%	3.012	0,02%
Total	4.237	100%	100%	100%

Fonte: Energisa 2019.

Outro viés fundamental a ser considerada como infraestrutura municipal, é o Saneamento Básico que por sua vez em Terra Nova do Norte está distribuído da seguinte Maneira:

Tabela 9: Indicadores de atendimento Saneamento Básico em Terra Nova do Norte/MT

Prestador de Serviço de Esgotamento Sanitário	Terra Nova do Norte
Índice sem atendimento - sem coleta e sem tratamento	88,40%
Índice de atendimento por solução individual	11,10%
Índice de atendimento com coleta e sem tratamento	0,50%
Índice de atendimento com coleta e com tratamento	0,00%
Investimentos em coleta (R\$)	7.994.765,61
Investimentos em tratamento (R\$)	1.437.781,69
Investimentos em coleta e tratamento (R\$)	9.432.547,30
Necessidade de remoção de DBO*	Acima de 80%
Tipologia de solução	Tratamento

Fonte: Agência Nacional de Águas, 2013

Segundo pesquisas do IBGE o percentual da população que é abastecida com água tratada é apresentado no gráfico abaixo:

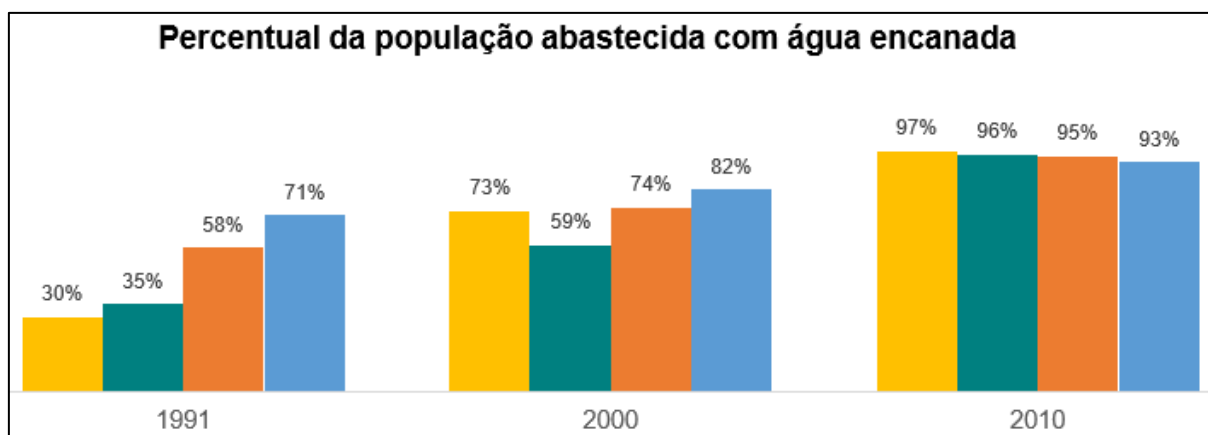


Figura 10 - População Atendida com Água Encanada.

De acordo com a prefeitura de Terra Nova do Norte MT, de acordo com a Prefeitura Municipal de Terra Nova do Norte, apesar de não possuir cadastro demonstrando a porcentagem da população atendida pelo sistema de coleta de resíduos sólidos, pode-se considerar que 98% da zona urbana é contemplada pelo serviço de coleta de resíduos domiciliares pelo fato da rota atender todas as ruas do município.

Com relação as telecomunicações, o atual atendimento em Terra Nova do Norte é o demonstrado abaixo.

Tabela 10 - Operadores de telefonia, DDD do Município.

DDD	Operadora	Quantidade instalada
66	CLARO S.A.	1
	TELEFÔNICA BRASIL S.A.	1
	OI MÓVEL S.A.	1
	TIM CELULAR S.A.	0
	NEXTEL TELECOMUNICAÇÕES LTDA.	0
	Total de Antenas	3

6 – INSTALAÇÃO RODOVIÁRIA IVO DE BARROS EM TERRA NOVA DO NORTE

6.1 – MODELO PROPOSTO

É garantido legalmente, a transferência da prestação de diversos tipos de serviços públicos a particulares, desde que seja do interesse do ente público, e que tal ação, esteja contemplada em seu arcabouço legal de normatização das formas de prestação dos serviços em questão.

No Município de Terra Nova do Norte, a legalidade da concessão dos serviços públicos de manutenção, operação e gestão do Terminal Rodoviário Ivo de Barros foi pacificado com a promulgação da LEI MUNICIPAL Nº 1.683/2022 que *“Autoriza o Poder Executivo a conceder o direito real de exploração de bem imóvel municipal para implantação do Terminal Rodoviário do Município de Terra Nova do Norte/MT e dá providências”*.

A Constituição Federal expressa que a execução das ações e serviços públicos deve ser feito *“...diretamente ou através de terceiros e, também, por pessoa física ou jurídica de direito privado”*. Logo, quando tais serviços são prestados por entes privados, estes são viabilizados a população de forma descentralizada, através de

terceiros, para os quais o Poder Público transfere a possibilidade de execução, por outorga (lei) ou por delegação (contrato).

Uma forma de envolver a iniciativa privada na realização de projeto de prestação de serviços é por meio de instrumentos tradicionais de delegação de serviços públicos. Ao contrário do que ocorre com os contratos administrativos comuns, na delegação, o particular assume, em nome próprio, a prestação do serviço e os riscos decorrentes da atividade. Isso não implica a perda da titularidade por parte do ente público que efetivou a delegação (no caso, o município), pois apenas a execução do serviço é delegada, e, não, a competência para prestá-lo.

Existem duas formas de delegação típica: A Permissão e a Concessão de serviços públicos. Ambas são previstas no art. 175 da Constituição Federal, e disciplinadas pela Lei nº 8.987/95. O regime conferido pela Lei a esses dois instrumentos é extremamente semelhante. Para o caso específico da Concessão dos serviços públicos que envolvem o Terminal Rodoviário Ivo de Barros, será esmiuçado a seguir o regime de Concessão Comum.

As concessões de serviço público permitem uma flexibilização do regime contratual da Lei nº 8.666/93, ao deixar que o contratado assuma uma responsabilidade maior, realizando a prestação “*por sua conta e risco*”. Na concessão, o particular assume um serviço de titularidade do Estado e passa a explorá-lo economicamente, em seu lugar, arcando com todos os encargos daí decorrentes.

A expressão “*por sua conta e risco*” implica maior liberdade empresarial, menor descrição do projeto, obrigações relativas ao alcance de resultados, e não de meios e remuneração decorrente de seu próprio desempenho.

A Lei nº 8.987/95 estabelece que as concessões comuns de serviços públicos podem abranger ou não a execução prévia de uma obra pública para servir de suporte à prestação do serviço.

Com base nas inovações trazidas pela Lei de Concessões, poder-se-ia pensar que haveria uma mudança radical na repartição de riscos em relação ao sistema mais protetivo imposto pela Lei nº 8.666/93. O art. 10 da Lei nº 8.987/95 chega mesmo a afirmar que, mantidas as condições contratuais, considera-se mantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

No entanto, conforme aponta a doutrina, não há uma repartição efetiva dos riscos. O concessionário não está sujeito à incidência de fatos alheios à sua vontade. Aqui se aplica a teoria das áleas ordinária e extraordinária – uma divisão genérica das

responsabilidades decorrentes de um fato imprevisto. Assim, as concessões mantiveram um sistema vigente antes da Constituição de 1988, em que o particular assume apenas o risco da gestão da própria empresa, e o Estado, o do negócio. Essa configuração da concessão no ordenamento jurídico brasileiro, se deve a uma hegemônica leitura conservadora da lei, à luz de considerações feitas no regime jurídico anterior.

Essa técnica de distribuição de riscos pode ser superada pela previsão contratual expressa acerca de cada aspecto da prestação.

Com isso, o particular pode precificar devidamente os ônus deixados ao seu encargo, ao passo que o Poder Concedente pode manter alguns riscos sob a sua responsabilidade, para manter as taxas ou tarifas em níveis aceitáveis.

Uma inovação em relação ao regime da Lei nº 8.666/93 é a possibilidade (se não obrigatoriedade) de o particular buscar uma fonte de financiamento externa, que é inclusive autorizada pelo art. 7.º, § 3.º, da Lei nº 8.987/95. Isso decorre de um traço marcante da concessão, que pressupõe a existência de um significativo investimento inicial por parte do particular, que será amortizado ao longo do tempo, mediante a cobrança de taxa ou tarifa dos usuários. A vantagem desse sistema, já mencionada, é a desnecessidade de aporte por parte do Poder Público.

A licitação para a concessão de um serviço deve necessariamente ser processada mediante a modalidade concorrência, regida pela Lei nº 8.666/93, com algumas peculiaridades em relação ao edital e aos critérios de julgamento. Uma peculiaridade é a possibilidade de converter o consórcio vencedor da licitação em uma sociedade de propósito específico (SPE), que assumirá a atividade.

Em relação ao prazo do contrato, a lei é silente. É evidente que deve haver um prazo expresso no contrato. Não há limite de prazo previamente estabelecido na Lei. Isto ocorre justamente porque a duração da avença deve depender da relação entre o montante investido e o tempo necessário à amortização, considerada uma taxa média de retorno. Sabe-se, por exemplo, que quando o investimento ocorre em serviços que demandam grandes montantes, o retorno tende ser muito baixo. Neste caso, é aconselhável, então, a estipulação de um prazo contratual longo, que permita recuperação do investimento. Assim, o prazo da concessão dependerá de uma análise técnica de cada caso.

Com relação a este tópico, cabe ressaltar que devido à baixa necessidade de investimento para o início da operação do Terminal Ivo de Barros, o prazo de concessão

estabelecido para este caso tende a ser curto, neste caso 10 (anos), prorrogáveis pelo mesmo período, desde que do interesse do Poder Concedente.

Ao contrário do que ocorre com o contrato administrativo simples, em que a relação contratual fica subordinada à contratante e ao contratado, nas concessões surge a figura do usuário. A relação torna-se trilateral, pois o concessionário relaciona-se diretamente com os usuários, sob a fiscalização do Poder Público. Note-se que, nos contratos simples, o contratado, ainda que preste algum serviço diretamente aos administrados, o faz em nome da Administração. Nas concessões, o particular assume o lugar do Estado (sem que este deixe de ser o titular do serviço), o que, aliás, acarreta a aplicação da teoria da responsabilidade objetiva em relação aos danos por ele causados.

A remuneração do concessionário é feita, geralmente, pela cobrança de tarifas diretamente dos usuários do serviço. Contudo, tem-se admitido a figura do usuário único, na qual o Estado representa toda a coletividade, embora no caso específico do Terminal Rodoviário Ivo de Barros, a remuneração do concessionário se dará mediante o pagamento de tarifas de embarque, por parte do usuário/passageiro e o Poder Concedente autoriza receitas acessórias e complementares, advinda do aluguel de espaços físicos (loja e guichê de passagens), exploração de espaços de publicidade internos, uso de instalações sanitárias, permissão de estacionamento de taxis, entre outros.

6.2 – LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO IVO DE BARROS

Localização: parte do terreno denominado Lote nº 02-D, com os limites e confrontações descritos na matrícula nº 1.988 oriunda do Registro de Imóveis de Terra Nova do Norte.

Endereço: Avenida A (Manoel Ramos), Largo Comercial 6/3, Quadra 03, Quarteirão Central.

Através da Avenida Manoel Ramos, avenida ainda não asfaltada, o Terminal Rodoviário tem acesso direto à BR 163.

6.3 – DIAGNÓSTICO/PROGNÓSTICO

Em linhas gerais, são apresentados a seguir, aspectos que se relacionam com a implantação e início de funcionamento do novo Terminal Rodoviário – Ivo de Barros em Terra Nova do Norte.

Atualmente o município não conta com uma infraestrutura de terminal de passageiros rodoviários que concentre todo o trânsito e movimentação. Entretanto, conta com cinco empresas de ônibus intermunicipais em operação local, sendo que cada uma das empresas possui local próprio no centro da cidade onde providencia a parada dos ônibus, o transbordo, embarque e desembarque de seus passageiros.

É de grande importância neste modelo de negócio, o correto dimensionamento de embarques que serão realizados, uma vez que, o valor da tarifa pago por passageiro embarcado, será a principal fonte de receita da futura concessionária.

Para este dimensionamento da demanda de passagens em Terra Nova do Norte, foi feita uma pesquisa junto aos representantes vendedores de passagens das Empresas de Transporte Rodoviário, que com suas informações dos volumes de passagens comercializados diariamente, respeitando inclusive alguma sazonalidade, foi possível estimar e quantificar o potencial de trânsito na Rodoviária Ivo de Barros. A especificação das empresas, o número de viagens realizadas diariamente e a quantidade de passageiros, está detalhada na Tabela 11 logo a seguir.

A empresa Novo Horizonte conta com 5 (Cinco) paradas de ônibus por dia em horários compreendidos entre às 03h00min e às 21h 45 min, sendo que a média diária de embarque considerando o período de 01 janeiro de 2022 a 17 de março de 2022, é de 119 passageiros por dia, e a média de desembarque é 85 pessoas por dia. No caso da Novo Horizonte, o fluxo maior de passageiros acontece nos dias de final de semana: sexta feira, sábados e domingos.

A empresa Xavante apresenta um trânsito pequeno na cidade, com a parada de um ônibus por dia e o embarque de 01 passageiro em média por dia. O desembarque é de 1 passageiro dia também.

A empresa Ouro e Prata conta com 5 (cinco) paradas de ônibus por dia em horários compreendidos entre às 6h 00min às 10h 00min, sendo que a média diária de embarque considerando o período de 01 janeiro de 2022 a 17 de março de 2022, é de 10 passageiros por dia, e a média de desembarque é 2 pessoas por dia.

A empresa Satélite Norte, atende com 7 paradas de ônibus por dia em horários compreendidos entre às 04h00min às 20h00min, sendo que a média diária de embarque é de 18 passageiros por dia, e a média de desembarque é 20 passageiros.

A empresa Verde é outra viação que opera no município. São 02 (duas) paradas de ônibus por dia, com uma média de 3 embarques diários. De desembarque são cerca de 5 passageiros dia.

De modo geral são pelo menos 20 ônibus por dia, com média diária de 151 embarques e 113 desembarques diários no município. De forma estimada, estes ônibus quase em sua totalidade transitam por Terra Nova do Norte quase com ocupação integral.

Tabela 11 – Quadro de demandas de passagens e ônibus em trânsito

Dias Semana	n°. Dias	N°. Ônibus/Dia	N°. Passageiros/Ônibus	Total Passageiros/Semana	Total de Passageiros/Dia
Empresa Novo Horizonte					
2a. a 5a. Feira	4	5	17	340	85
6a/sab. e dom.	3	5	33	495	165
Semana/Dia	7	5	24	835	119
Empresa Xavante					
2a. A domingo	7	1	1	7	1
Empresa Ouro e Prata					
2a. A Domingo	7	5	2	70	10
Empresa Satélite Norte					
2a. A domingo	7	7	2,5	122,5	18
Empresa Verde					
2a. A domingo	7	2	1,5	21	3
Total Ônibus/Passageiros	7	20	7,54	1.056	151

Fonte: adaptação do autor

Ainda com relação ao fluxo de passageiros nas dependências do Terminal Rodoviário, é importante quantificar estimativamente o número de pessoas que utilizam os banheiros, uma vez ser cobrada uma taxa pelo uso do sanitário. Como serão 20 ônibus a estacionar na rodoviária/dia, e sendo que se pode considerar que estes passam lotados, com cerca de 40 passageiros/ônibus, é razoável estimar que pelo menos os passageiros que embarcam, cerca de 151/dia, utilizem as instalações sanitárias locais. Os demais contam com o sanitário do próprio veículo para uso. Com esta estimativa, cerca de 151 passageiros(as) utilizarão as instalações locais, pagando uma taxa de uso que auxiliará compor o quadro de receitas da estrutura rodoviária Ivo de Barros.

O terminal rodoviário Ivo de Barro que já se encontra construído tem ao total uma área construída de 130,49 m², compreendidos em 02 (duas) salas comerciais com 29,61 m² e 30,47 m² contando com instalações de banheiros internos próprios (2,37 m² cada), 03 espaços destinados a guichês de venda de passagens, possuindo 13,67 m² em duas unidades e uma terceira unidade com 15,17 m². Possui 02 (dois) banheiros, sendo um masculino e outro feminino, com área de 13,95 m² cada. A área de circulação coberta é de 482,40 m². A área coberta total é de 726,94 m² e a área de piso é de 612,89 m². Possui ainda, 4 boxes de parada de ônibus.

Para o estacionamento de Taxis para o transporte de passageiros, será organizado um estacionamento específico, contando com 3 vagas, sendo que os taxistas que irão operar no Terminal, serão selecionados, numa quantidade de 03 taxistas, que serão permissionados, mediante o pagamento de um valor mensal por permissão.

Partindo deste escopo de funcionamento previsto para a nova rodoviária, e em obediência a legislação vigente, é necessário prévia licitação, na modalidade concorrência pública, para a efetivação de uma concessão dos serviços públicos de operação/manutenção e gestão do referido terminal rodoviário.

Também é exigência legal, conforme a Lei Federal 8.666/93, que o instrumento editalício seja subsidiado pôr este Termo de Referência que disponibiliza aos interessados no certame, informações básicas que possibilitem a elaboração de proposta técnica e comercial, compatível com a complexidade dos serviços licitados.

6.4 – ABRANGÊNCIA

GEOGRÁFICA

- ✓ Município de TERRA NOVA DO NORTE/MT.

OPERACIONAL

A prestação de serviços, que abrangerá, de forma integrada, OS SERVIÇOS PÚBLICOS DE MANUTENÇÃO, OPERAÇÃO E GESTÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO IVO DE BARROS EM TERRA NOVA DO NORTE/MT

POPULACIONAL:

A população a ser beneficiada pelo projeto será a população do Município de TERRA NOVA DO NORTE, que de acordo com o Censo de 2010 e estimativa para o ano de 2021, do IBGE, é de: 9.284 habitantes.

Como foi discutido no item 3.1 e com base nos dados oficiais do IBGE, observa-se em Terra Nova do Norte/MT, desde o Censo de 1991, um constante decréscimo na população total do município. No período compreendido entre 1991 e 2000 este decréscimo de população se deu a uma taxa média geométrica anual de -2,82%, observando-se uma retração populacional da área urbana de forma menos acentuada.

Tais indicadores apontam uma perda efetiva de população e, uma migração rural-urbana, pois as taxas relativas à evolução da população rural foram mais negativas nos períodos 1991-2000 e 2000-2010, com taxas médias anuais negativas de -4,10% e de -2,34%, respectivamente, superiores as taxas registradas pela evolução da população total. Esse comportamento é recorrente em municípios cuja economia está organizada na agropecuária extensiva e modernizada, além de observada em áreas de exploração mineral que foram entrando em inoperância.

Partindo destes dados, infere-se que com a utilização de indicadores do passado, qualquer projeção matemática futura que venha ser adotada, irá apontar um processo contínuo de decréscimo populacional.

Como o tamanho da população é um dos indicadores de eleição para projeção futura de crescimento de demanda para o trânsito de passageiros no Terminal Rodoviário, se faz a opção neste Termo de Referência, por manter a população estabilizada, em consonância com os dados do IBGE estimativa 2021 (9.284 habitantes).

Esta é uma posição conservadora adotada para o cálculo da projeção de receitas através da tarifa de embarque, que deverá ser corrigida ao longo dos anos de operação da concessão, caso tenha uma oscilação significativa no tamanho da população do município, seja para mais ou para menos, com evidente impacto no número de passageiros a embarcar e desembarcar no Terminal, bem como aqueles que transitarem pelo local, influenciando nas fontes acessórias de receitas, correção tal, que deverá ser providenciada pelos mecanismos legais de manutenção do equilíbrio econômico financeiro do contrato.

6.5 – MATRIZ SÍNTESE – NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO IVO DE BARROS DE TERRA NOVA DO NORTE– MT.

<i>DESCRIÇÃO</i>	<i>CENÁRIO ATUAL</i>	<i>CENÁRIO FUTURO</i>
LOCALIZAÇÃO	Na atualidade, não existe	O novo terminal

	<p>uma infraestrutura física que opere como terminal de passageiros. As empresas de transporte rodoviário, por sua iniciativa, organizam pontos específicos no centro da cidade, onde seus ônibus estacionam e se promove o embarque e desembarque de passageiros.</p>	<p>rodoviário, ficará localizado em uma região urbana sem concentração de fluxo, na Avenida A (Manoel Ramos), Largo Comercial 6/3, Quadra 03, Quarteirão Central, bem próximo ao centro da sede do município e a uma distância de cerca 1.500 m da Rod. BR 163, a qual terá acesso direto, e, portanto, causará baixo impacto no acúmulo de tráfego em seu entorno.</p>
<p>ACESSO</p>	<p>Os pontos em operação são de fácil acesso no centro da cidade.</p>	<p>O novo terminal, ficará localizado a cerca de 1.500 m da BR 163, porém a cerca de 1.100 m da Avenida Norberto Schwantes, na região central, e terá o tráfego de veículos bem facilitado bem como facilidades para o deslocamento de pessoas para qualquer ponto principal da cidade. (Saúde, Lazer, Passeio).</p>
<p>INFRAESTRUTURA URBANA</p>	<p>Atualmente não existe edificação pública que funcione como terminal de passageiros. As empresas operam em</p>	<p>O futuro Terminal Rodoviário, que estará localizado nas proximidades da Rod. BR 163, a cerca de 1.500m,</p>

	<p>pontos distintos o embarque e desembarque. A localização central dos pontos facilita o acesso dos passageiros aos diferentes equipamentos que o município pode oferecer, como, hospitais, escolas, comércios diversos, prestadores de serviços e lazer (hotéis, bares e restaurantes). Em termos de deslocamento dos passageiros, dos pontos de desembarque, sentido aos bairros ou vice-versa, a não ser para os que se destinam ou partem da região central, há necessidade de apoio com transporte coletivo, veículo próprio, táxi ou moto táxi.</p>	<p>não estará tão distante da região central (cerca de 1.100 m) onde se encontram os Principais equipamentos públicos do município, estando muito próximo do Hospital Municipal de Terra Nova do Norte. Aos passageiros em trânsito o novo terminal disporá de infraestrutura de alimentação e sanitários para higienização, oferecendo aos interessados o conforto necessário. Aos passageiros que chegam ou partem de Sinop e têm como destino ou origem os bairros, ou a zona rural do município haverá necessidade de apoio com transporte coletivo, carro, táxi ou mototáxi, o que não acrescentará impacto significativo quanto comparado ao dispendido existente na atualidade, quando se parte dos pontos de parada que existem em operação.</p>
--	--	--

<p style="text-align: center;">VETORES DE DESENVOLVIMENTO</p>	<p>O centro da cidade já se encontra adequadamente ocupado, com um comércio pujante e de linhas arquitetônicas modernas. Na atualidade, com o embarque e desembarque de passageiros em pontos espalhados no centro da cidade, é inadequado e significa hoje, mais um entrave do que a promoção do desenvolvimento para a região central.</p>	<p>O novo terminal, posicionado fora do centro Urbano de grande movimento, mas, porém, nas proximidades da região central, e a 1.500 m da BR 163, terá como a sua qualidade essencial, a ampliação da área de acolhimento ao passageiro, estando inclusive dimensionado para uma vida útil de cerca 30 anos. Além do mais, o projeto propiciará ao passageiro em trânsito o conforto necessário. O Novo Terminal também contribuirá para a geração de novos empregos, a criação de um fluxo de pessoas para a região do terminal, provocando ainda como ganho acessório, a valorização imobiliária de toda a região.</p>
--	--	--

6.6 – DADOS E INDICADORES

DESCRIÇÃO	Quantidade média atual	Estimativa futura (30 anos)
POPULAÇÃO ATUAL IBGE (estimativa 2015)	9.284	9.284

Quant. vendas de passagens p/dia	151	151
Fluxo médio passageiros/dia (embarque + desembarque)	264	264
Fluxo de Passageiros(as) nas instalações sanitárias/dia	0	300
Área Total construída (m ²)	0	130,49
Área Construída salas (m ²)	0	60,08
Área Guichês de passagem (m ²)	0	42,51
Área dos Banheiros	0	27,90
Área do Piso (m ²)		612,89
Área de Circulação (m ²)	0	482,40
Área Coberta Total (m ²)	0	726,94
Pontos comerciais para aluguel	0	02
Guichês vendas de passagens ônibus (empresas)	0	03
Box para estacionamento ônibus	0	04
Bandeiras de Táxi	0	03
Circulação nos Sanitários	0	300
Receita Bruta Mensal (R\$) – Estimativa –	0	R\$ 31.776,17

6.7 – INVESTIMENTOS PROJETADOS

ITEM	ESPECIFICAÇÃO	UND.	BASE UTILIZADA	VALORES (R\$)
1.	Máquinas e Equipamentos	02	Orçamento	4.668,00
2.	Móveis Escritório e mobiliário área comum	13	Orçamento	9.129,62
3.	Construção de Escritório	13,95 m ²	CUB/m ² Custos Unitários Básicos de Construção	16.957,20
TOTAL (R\$)				30.754,82

7 - LEIS, DECRETOS E NORMAS

7.1 – LEIS MUNICIPAIS

- a) Lei Orgânica do Município de Terra Nova do Norte/MT
- b) Plano Diretor para o Núcleo Urbano Terra Nova e o Detalhamento do Projeto de Loteamento da 1ª. Etapa - 09/07/1982
- c) Lei Municipal nº 1.683/2022 – Lei autorizativa da concessão do Terminal Rodoviário
- d) Lei nº 1.464/2019 – Política Municipal de Gestão e Proteção Ambiental
- e) Lei nº. 1.373/2018 – Lei Municipal de Saneamento Básico
- f) Lei Complementar nº. 65/2018 – Código de Obras e Edificações
- g) Lei Municipal nº. 64/1989 – Código de Posturas
- h) Lei Complementar nº. 88/2021 – Código de Parcelamento do Solo

7.2 – LEIS ESTADUAIS

- a) Constituição do Estado do Mato Grosso 1989.
- b) Lei Complementar 38/95 e suas alterações – Código Estadual do Meio Ambiente.
- c) Lei 6.992/1998 – Serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Mato Grosso.
- d) Lei 7832/2002 – Acrescenta dispositivos à Lei nº 6.992, de 19 de fevereiro de 1998.
- e) Lei Complementar 149/2003 – Regime de concessão e autorização dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Mato Grosso, a concessão de terminais rodoviários.
- f) Lei Complementar 240/2005 – Altera e acrescenta dispositivos na Lei Complementar nº 149/2003.
- g) Lei Complementar 432/2011 - Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Mato

Grosso - STCRIP/MT e sobre os terminais rodoviários, serviço de interesse público de fretamento e dá outras providências.

- h) Convênio 060/2001 AGER - MT/DVOP – Transfere para a Agência as atribuições de planejamento, organização, coordenação e controle do sistema de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros.

7.3 – LEIS FEDERAIS

- a) Constituição da República Federativa do Brasil de 1.988.
- b) Lei nº 6.938/81 – Política Nacional do Meio Ambiente.
- c) Lei nº. 11.445 – Política Nacional de Saneamento Básico.
- d) Lei 10.257/2001 – Estatuto da Cidade.
- e) Lei 8.666/93 – Institui normas para licitações e contratos da Administração Pública.
- f) Lei 8.987/95 – Regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.
- g) Lei 11.079/04 – Normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.
- h) Lei nº 9.503/97 – Código de trânsito Brasileiro, em especial ao Cap. VIII e em particular aos Art. 93 e 94.