

BRIEFING: CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

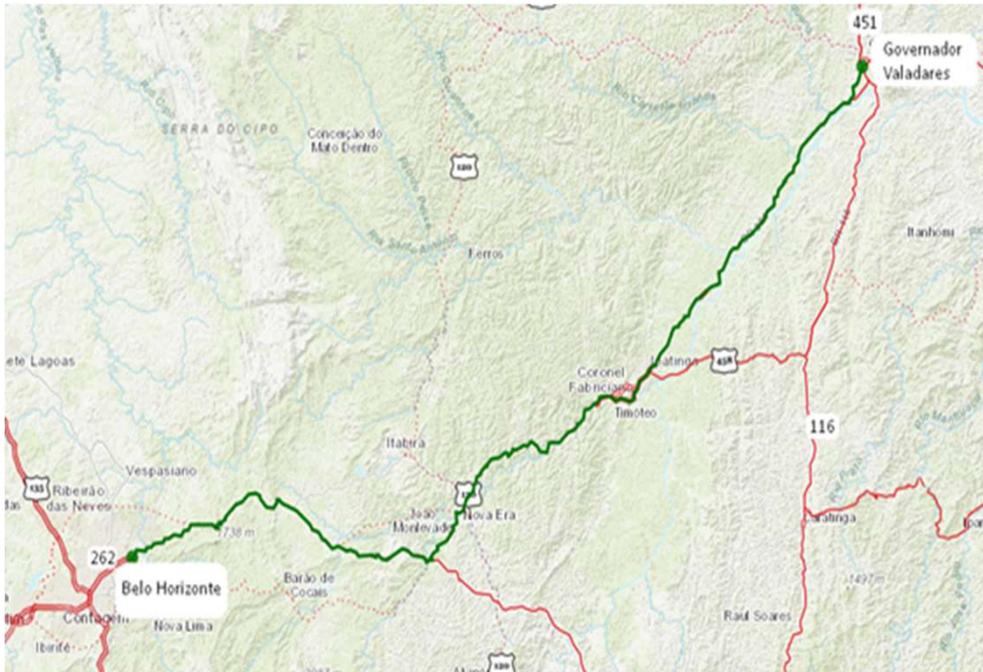
BR-381/MG

Belo Horizonte/MG a Governador Valadares/MG

R3 (Publicação Edital de Licitação), 17/05/2024

Concessão BR-381/MG

INFORMAÇÕES GERAIS



Rodovia estratégica, com traçado sinuoso e alto índice de acidentes. Trata-se de trecho central de um sistema rodoviário de interligação entre os polos de consumo dos municípios de Governador Valadares e Belo Horizonte. Pelo trecho circulam produtos agrícolas, pecuários, mineração e industriais.

Fonte: Programa de Exploração da Rodovia - PER
Data-base: jan/23

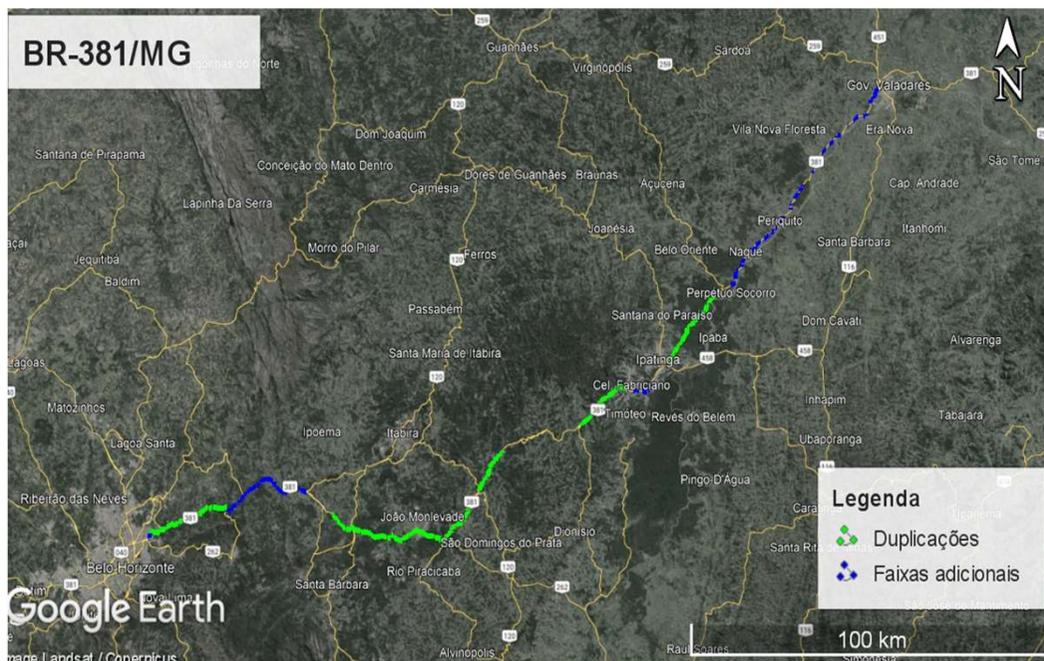
Concessão – BR-381/MG

RODOVIA	BR-381/MG
TRECHO	Belo Horizonte/ MG – Governador Valadares/ MG
EXTENSÃO INICIAL (SNV)	296,32 km
EXTENSÃO DUPLICADA INICIAL	81,46 km (27,49%)
TRÁFEGO	VDMA _{eq} 123.663 (ano 2)
CAPEX (REIDI)	R\$ 5,58 bilhões
OPEX	R\$ 3,76 bilhões
PRAZO DE CONCESSÃO	30 anos
MODALIDADE	Leilão
MODELO	Menor tarifa + curva de aporte
TIR	11,97%

Fonte: Modelagem Econômica Financeira – MEF e PER
Data-base: jan/23

Concessão – BR-381/MG

Ampliação de capacidade a serem realizadas do 4º ao 8º ano (2028 a 2032)



Ampliações e Melhorias	Quantitativo (km)									Total
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	
Duplicação				22,15	37,56	18,80	27,93			106,44
Faixas Adicionais Simples								42,16		42,16
Faixas Adicionais Dupla						40,46				40,46
Vias Marginais				0,82	8,02		0,9			9,74

Fonte: PER (adaptado)

Concessão – BR-381/MG

Tarifas de Pedágio (Categoria 1)

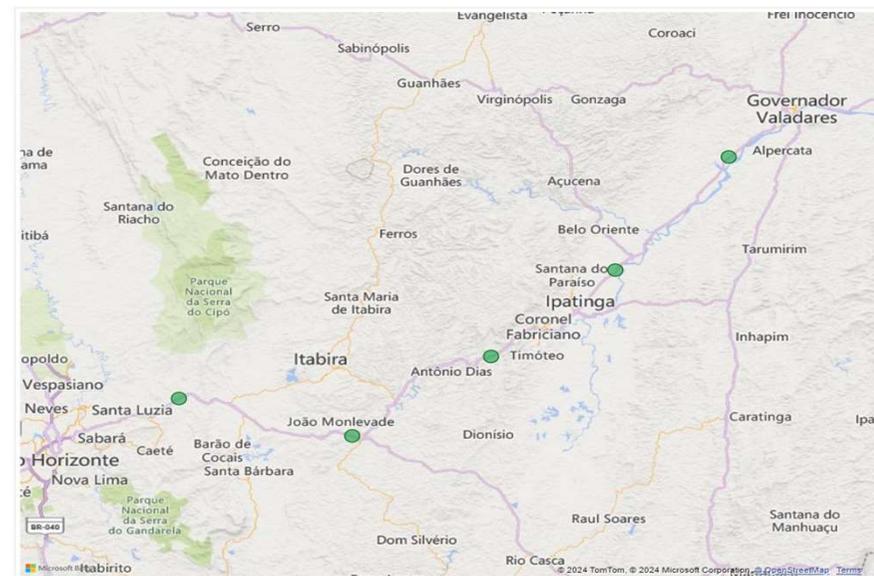
Tarifa quilométrica (R\$/km)	Ano 1
Pista Simples	0,1838
Pista Dupla	0,2573

Reclassificação Tarifária	%
Pista Dupla	40%

Descrição da Praça de Pedágio

Praça	Pedágio	Rodovia	Localização	TCP PS (km)	TCP PD (km)	Tarifa (R\$)	
						Início da Concessão (ano 2)	Fim da Concessão
P01	Caeté	BR-381/MG	411,57	26,41	34,56	13,75	13,75
P02	João Monlevade	BR-381/MG	351,08	53,95	5,78	11,40	15,37
P03	Jaguaraçu	BR-381/MG	285,87	29,68	30,68	13,35	15,53
P04	Belo oriente	BR-381/MG	233,17	43,89	10,44	10,75	12,41
P05	Gov. Valadares	BR-381/MG	178,81	60,93	-	11,20	11,20

Data-base: jan/23



Localização das praças de pedágio. Fonte: ANTT

Receita Tarifária (R\$ bi)

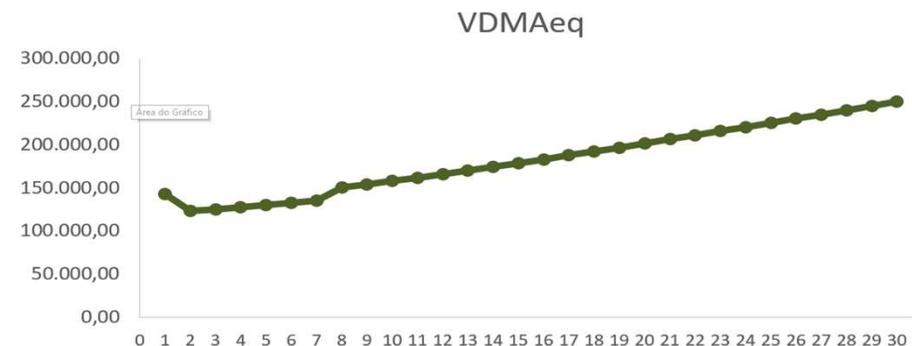
Receita Bruta	26,04
Receita Tarifária	25,65
Receita Acessória	0,385
Receita Líquida	23,76

Concessão – BR-381/MG

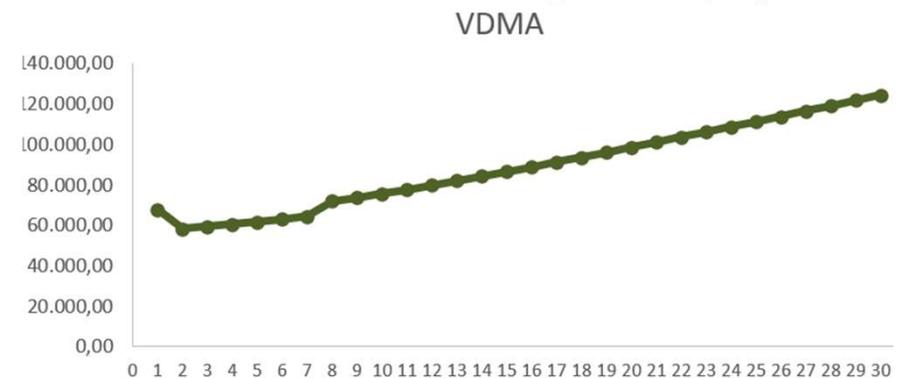
Praça de Pedágio	Descrição	Ano 1	Ano 2	Ano 10	Ano 20	Ano 30
Caeté	VDMA _{eq}	44.567	38.699	49.567	63.136	78.086
	VDMA	19.663	17.086	22.169	28.798	36.283
João Monlevade	VDMA _{eq}	28.824	23.926	31.911	40.768	50.566
	VDMA	13.765	11.423	15.447	20.132	25.440
Jaguaraçu	VDMA _{eq}	25.213	22.162	27.196	34.644	42.851
	VDMA	11.260	9.902	12.307	15.986	20.140
Belo Oriente	VDMA _{eq}	25.200	22.001	28.465	36.465	45.348
	VDMA	13.483	11.766	15.425	20.135	25.483
Governador Valadares	VDMA _{eq}	19.481	16.875	20.968	26.776	33.197
	VDMA	9.519	8.242	10.374	13.505	17.049
Total	VDMA _{eq}	143.284	123.663	158.107	201.789	250.048
	VDMA	67.689	58.420	75.722	98.556	124.395

Fonte: MEF (adaptado)

Curvas de Crescimento VDMA e VDMAeq



Taxa média de crescimento do tráfego VDMAeq = 2,00%



Concessão – BR-381/MG

Investimentos (CAPEX)

Descrição	Total (R\$ mi)
Ampliações	1.899
Demais Obras de Melhorias	659
Edificações Gerais	175
iRap + Projetos, Cert. e Comp. Amb.	105
Trabalhos Iniciais	251
Recuperação	473
Passivo Ambiental e Capex Socioambiental	168
Equipamento e Sistemas	546
Manutenção	1.033
Desapropriação	84
Custos Indiretos	181
Ressarcimentos	7
Total	5.582

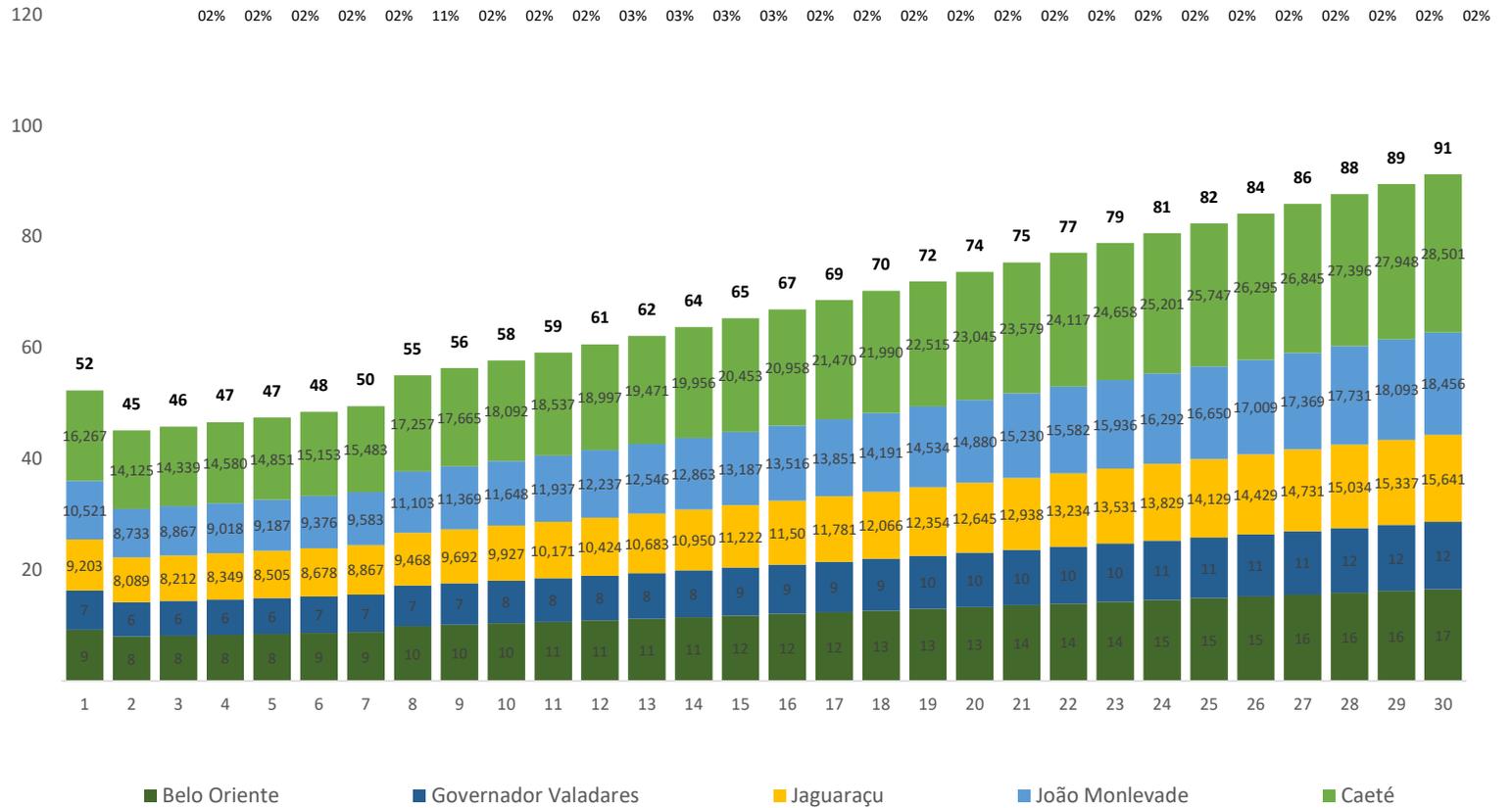
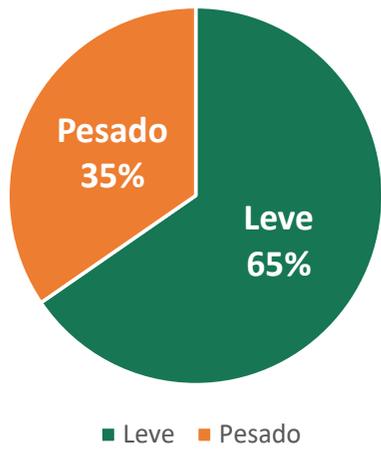
Custos Operacionais (OPEX)

Descrição	Total (R\$ mi)
Conservação do Sistema Rodoviário	964
Monitoração do Sistema Rodoviário	62
Mão de Obra do Sistema de Operação	1.186
Veículos Operacionais	142
Equipamento e Sistemas Operacionais	118
Transporte de Valores	148
Evasão de Pedágio	21
Consumo de Energia	202
Despesas Administrativas	136
OPEX Socioambiental	84
Recursos Vinculados	260
Verbas Obrigatórias	323
Seguros e Garantias	116
Total	3.762

Fonte: MEF
Data-base: jan/23

Concessão – BR-381/MG

Demanda



Fonte: MEF
Data-base: jan/23



Concessão – BR-381/MG

Obras e melhorias

Rodovia	Obras Remanescentes *		Obras de Ampliação de Capacidade			Obras de Melhorias												
	Duplicação (km)	Estabilização de Taludes (un)	Duplicação (km)	Faixas Adicionais (km)*	Vias Marginais (km)	Acessos (km)	Diamantes (un)**	Retornos em X (un)	Retorno em U (un)**	Rotatória Alongada (un)	Passagem Inferior (un)	Correção de Traçado (un)**	Obras de Contenção DNIT (un)	Passarelas (un)**	Ilhas de Proteção (un)	Passagem de Fauna (un)	Pontos de Ônibus (un)	Rampa de Escape (un)
BR-381/MG	27,83	28,00	106,44	40,46 (S) 42,16 (D)	9,74	248	7/1	13	1/1	10	1	50/1	28	20/3	4	15	166	1

* S: Simples, D: Dupla

** Implantação/Melhoramento

*** Correção de traçado na BR-381 /Correção de traçado GASMIG

Fonte: PER (adaptado)

Concessão – BR-381/MG

Cronograma das principais obras e melhorias

Ampliação	Quantitativo (km)									Total
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	
Duplicação				22,15	37,56	18,80	27,93			106,44
Faixas Adicionais						40,46		42,16		82,62
Vias Marginais				0,82	8,02		0,9			9,74
Total				22,55	28,96	60,71	28,83	42,16		183,21

Dispositivo	Quantitativo (un)									Total
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	
Dispositivos em desnível										
Diamante				2	2		3			7
Passagem Inferior							1			1
Total de implantação				2	2		4			8
Diamante						1				1
Total de melhoria						1				1
Dispositivos em nível										
Acessos			19	35	33	47	56	58		248
Retorno em X				4	4	2	2	1		13
Retorno em U - implantação							1			1
Retorno em U - melhoria						1				1
Rotatória Alongada				1	2	1	1	4		10
Total			19	41	38	52	60	63		273

Fonte: PER (adaptado)

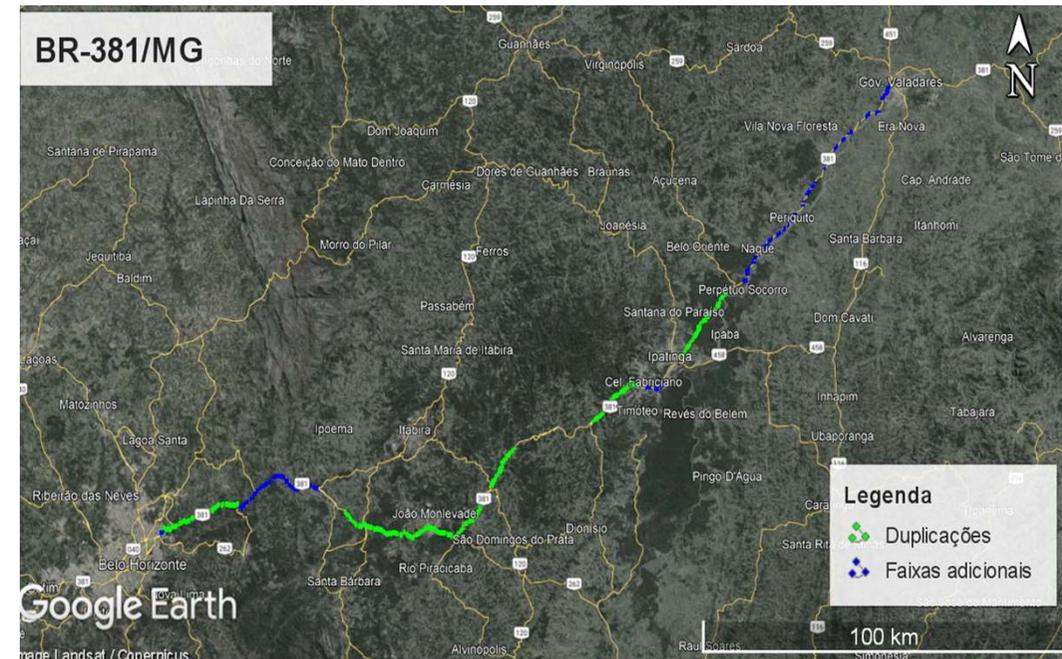
Concessão – BR-381/MG

Obras Emblemáticas

Duplicações e Faixas Adicionais

A ampliação de capacidade vai permitir a melhor circulação de pessoas e cargas, conectando dois importantes polos urbanos (BH – Valadares).

Ao todo serão 106,44 km de duplicação (além de 27,83 km a serem entregues pelo DNIT após a conclusão das obras previsto para o 3º ano de concessão) e 82,62 km de faixas adicionais em diferentes segmentos da BR-381/MG, executadas no 6º e no 8º ano de concessão.

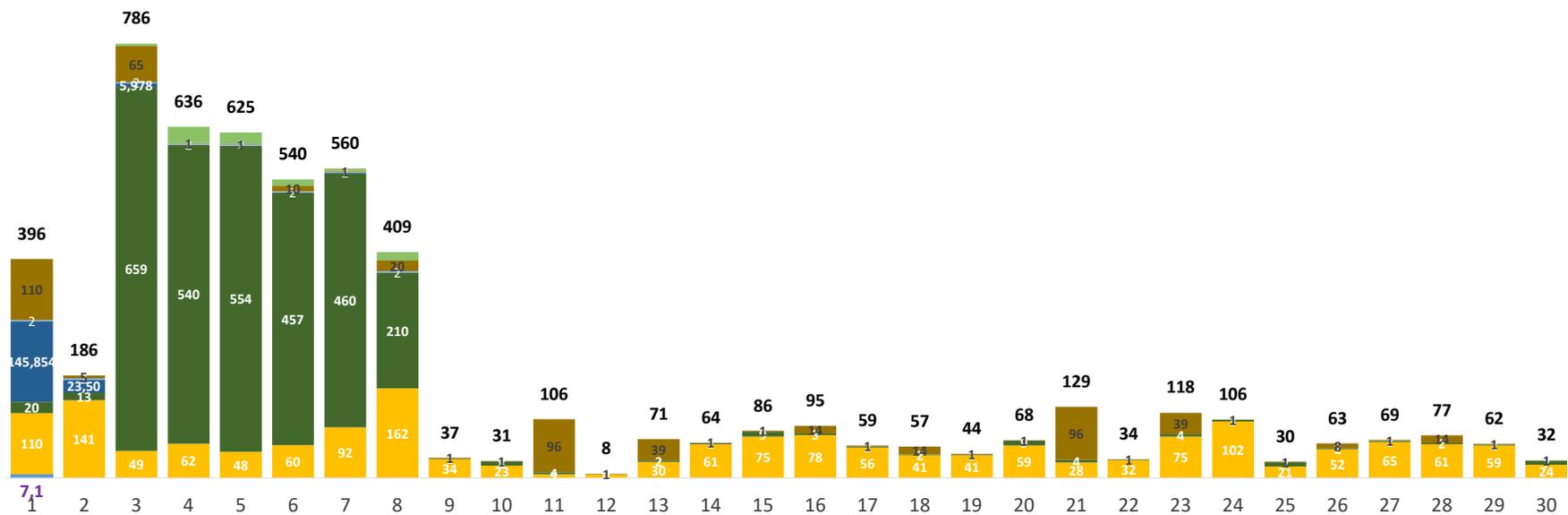


Fonte: PER

Concessão – BR-381/MG

CAPEX

- Ressarcimentos
- Edificações Gerais
- Desapropriação
- TI, Restauração e Manutenção
- Segurança Viária (iRAP)
- Obras de Ampliação de Capacidade e outras melhorias
- Equipamentos e sistemas



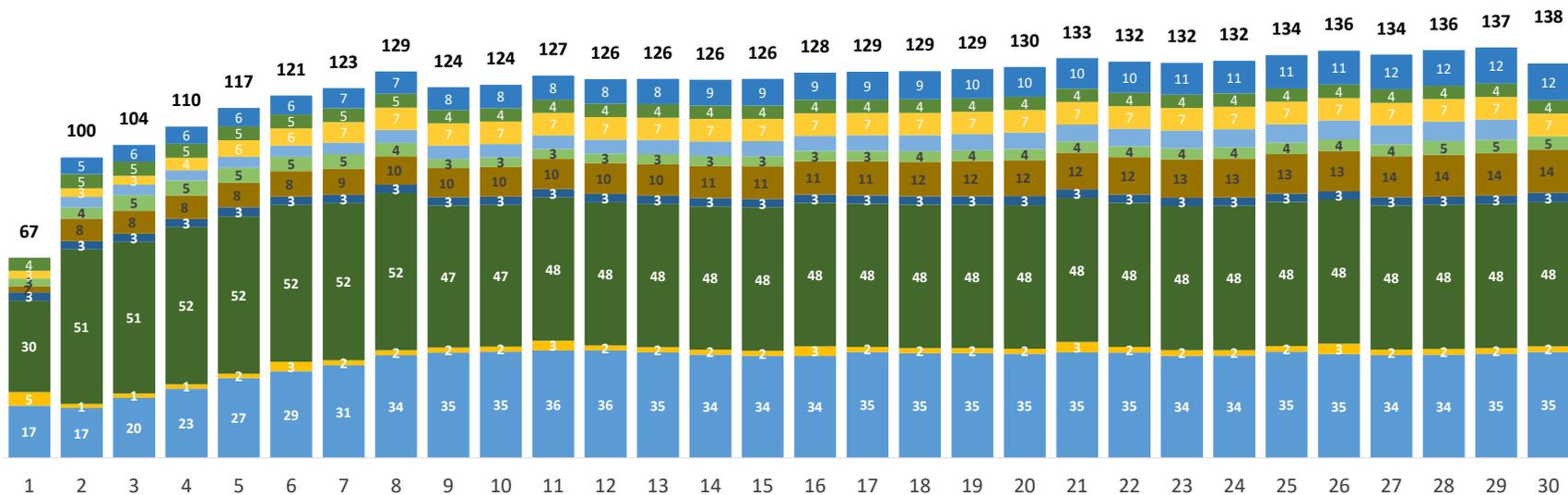
R\$ 5,58
Bilhões

Fonte: MEF

Concessão – BR-381/MG

OPEX

- Conservação do Sistema Rodoviário
- Opex Socioambiental
- Transporte de valores
- Outorga Variável
- Monitoração do Sistema Rodoviário
- Verbas Obrigatórias
- Consumo de energia
- Sistemas de Operação do Sistema Rodoviário
- Seguros e Garantias
- Despesas administrativas

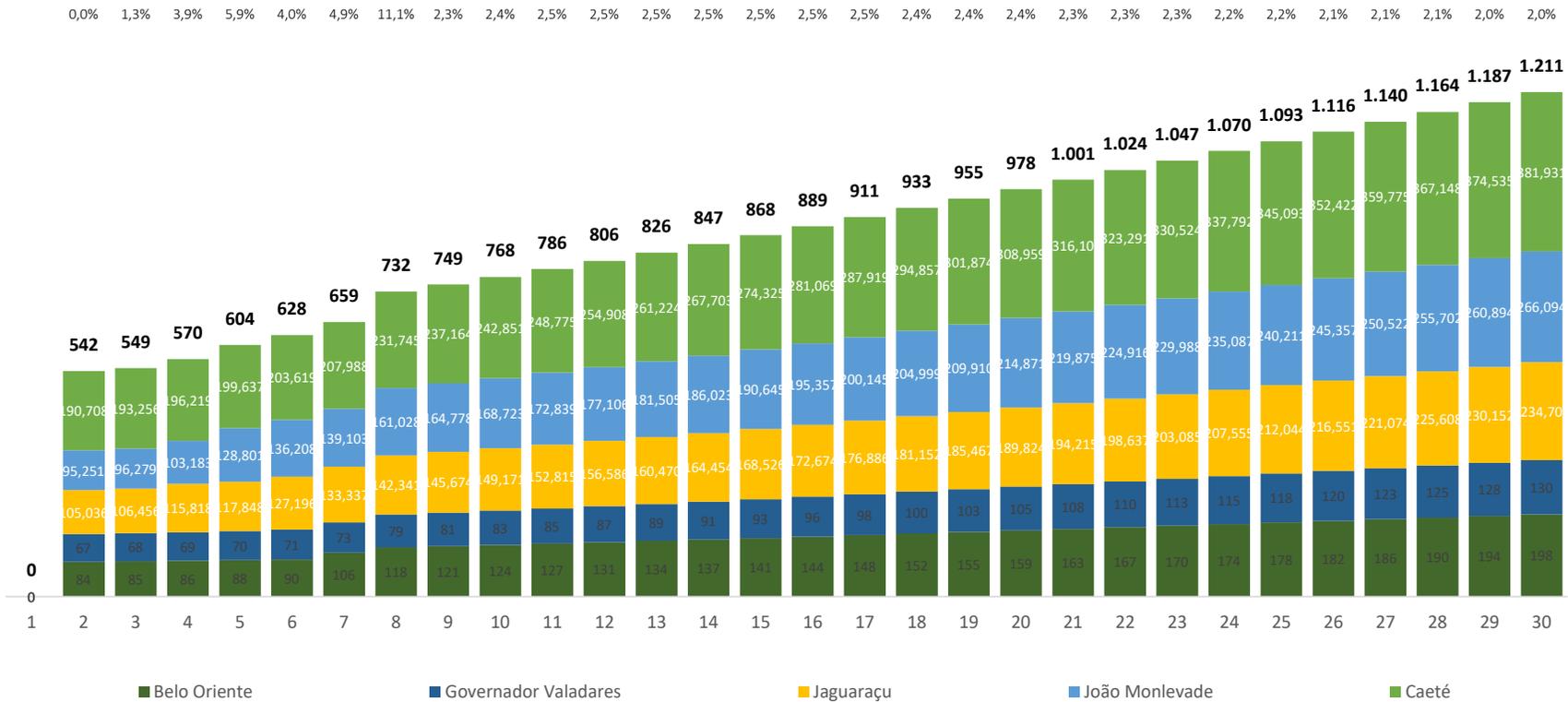


R\$ 3,76 Bilhões

Fonte: MEF

Concessão – BR-381/MG

Receita Tarifária

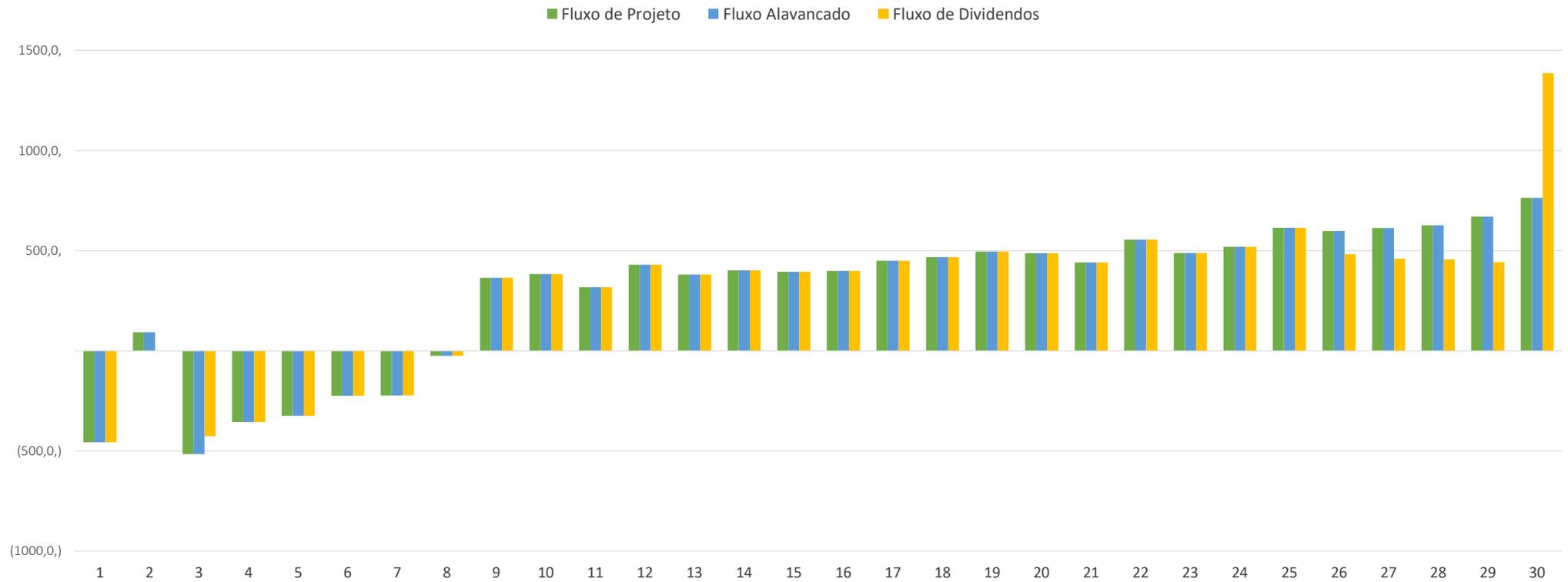


R\$ 25,65 Bilhões

Fonte: MEF

Concessão – BR-381/MG

Fluxo de Caixa



Fonte: MEF

Concessão – BR-381/MG

Cronograma de obras e melhorias

Melhorias	Período de Obras (Ano da Concessão)																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Duplicações e Correções Traçado				20,8%	35,2%	17,7%	26,3%																							
Marginais				15,4%	38,4%		15,4%	30,8%																						
Faixas Adicionais						20,0%		80,0%																						
Interseções				21,1%	23,5%	18,6%	21,1%	15,7%																						
Acessos			7,9%	14,6%	13,8%	18,9%	22,9%	21,9%																						
Ponto de Ônibus			6,4%	14,8%	12,4%	17,2%	26,9%	22,3%																						
Passarelas			9,4%	26,8%	22,6%	13,7%	18,1%	9,4%																						
Passagem de Fauna				20,0%	26,7%	13,3%	13,3%																							
Ilha de Proteção								100%																						
Área de Escape					100%																									
Edificações Gerais	89,2%	10,8%																												
Projetos e Compensação Ambiental	0,1%	0,1%	2,2%	23,8%	24,3%	20,0%	20,1%	9,4%																						
Passivo Ambiental e Social e Terraplenos	0,1%	0,1%	2,2%	23,8%	24,3%	20,0%	20,1%	9,4%																						
Desapropriação			4,8%	35,2%	23,7%	13,8%	5,1%	17,5%																						

Fonte: Planilha Resumo ANTT

Concessão – BR-381/MG

Operação da Rodovia

Sistemas de Controle e Monitoração de Tráfego e ITS	Quantidade Inicial prevista
SAT - Sistema de Análise de Tráfego	40
CFTV - Circuito Fechado de TV - Rodovia	219
CFTV - Circuito Fechado de TV - Praças de Pedágio	15
PMVf - Painel de Mensagem Variável - fixo	7
PMVm - Painel de Mensagem Variável - móvel	7
SDA - Sistema de Detecção de Altura	2
SCV - Sistema de Controle de velocidade - fixo	10
SMM - Sistema de Monitoramento Meteorológico	1
Totem de Autoatendimento	7
SAU – Serviço de Atendimento ao Usuário	Quantidade Inicial prevista
VIT - Viatura de Inspeção de Tráfego**	7 / 4
APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo C	6 / 5
APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo D	2
Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Leve	4 / 3
Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Pesado	2
Serv. de Atend. a Demais Incidentes - Caminhão Pipa	2
Serv. de Atend. a Demais Incidentes - Caminhão Apreensão de Animais	2
Edificações	Quantidade Inicial prevista
CCO - Centro de Controle Operacional	1
BSO/SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário	7
Praças de Pedágio	5
PPVf - Posto de Pesagem Veicular Fixo	1
PPD - Ponto de Parada e Descanso para caminhoneiros	1

Fiscalização ANTT	Quantidade Inicial prevista
ESROD - Escritórios de Fiscalização ANTT	1
Veículos de Fiscalização da ANTT	2
Terminias Fixos (ANTT)	1
Terminias Móveis (ANTT)	2
Terminias Portáteis (ANTT)	2
Fiscalização PRF	Quantidade Inicial prevista
Edificações PRF (UOPs / Delegacias)	2
Estação Radiobase Novas (ERBs - PRF)***	10
Unidades Controladoras de Áreas Novas (UCAs – PRF)	1
Terminais Fixos (PRF)***	4
Terminais Móveis (PRF)***	8
Terminais Portáteis (PRF)	8
Veículos de Fiscalização da PRF	8

*Câmaras do sistema DAI já incluídas no quantitativo de CFTV

** Pré CFTV (até ano 3) / Pós CFTV (após ano 3)

***Substituição dos equipamentos e veículos: Estação Rádio Base - a cada 10 anos / Terminais Fixos - a cada 5

anos / Terminais Móveis - a cada 8 anos/ Veículos – a cada 8 anos

Fonte: PER

Concessão – BR-381/MG

Principais Alterações entre os Editais de Licitação:

Edital de Licitação Atual	Edital de Licitação Nº 3/2023 (Anterior)
INFORMAÇÃO BÁSICA DO PROJETO	
Tarifa: R\$ 0,1838/km para pista simples e R\$ 0,2573/km para pista dupla.	Tarifa: R\$ 0,1911/km para pista simples e R\$ 0,2676/km para pista dupla.
CAPEX: R\$ 5,58 bilhões.	CAPEX: R\$ 6,03 bilhões.
OPEX: R\$ 3,76 bilhões.	OPEX: R\$ 4,06 bilhões.
TIR: 11,97%.	TIR: 9,88%.
ALTERAÇÃO DO ESCOPO, TRAÇADO ETC.	
Inclusão da Variante de Santa Bárbara após execução pelo DNIT, mediante reequilíbrio.	-
Exclusão do lote 8 do projeto DNIT, incorporação à concessão somente após a execução da duplicação pela Autarquia.	Obras remanescentes de duplicação do lote 8 a cargo da concessionária.
Inclusão do Anexo 16 e 17 no Contrato que estipulam fatores paramétricos de reequilíbrio em relação as obras remanescentes do DNIT.	-
Com retirada de investimento nos Lotes 8A e 8B do DNIT, maior parte das obrigações de reassentamento previstas no Acordo Judicial para remoção das famílias assentadas na faixa de domínio da BR-381/MG não serão mais atribuídas à futura concessionária.	Obrigações da concessionária para a execução do Acordo Judicial para remoção das famílias assentadas na faixa de domínio da BR-381/MG , com principal concentração na RMBH.

Concessão – BR-381/MG

Principais Alterações entre os Editais

Edital de Licitação Atual	Edital de Licitação Nº 3/2023 (Anterior)
QUANTITATIVO DE OBRAS	
Duplicação (km): 106,44	Duplicação (km): 134,1
Conclusão de Obras Iniciadas (km): 27,9	-
Faixa Adicional (km): 82,6	Faixa Adicional (km): 138,0
Acessos (un.): 248	Acessos (un.): 281
Retorno em X (un.): 13	Retorno em X (un.): 16
Rotatórias Alongadas (un.): 10	Rotatórias Alongadas (un.): 11
Passagem Inferior (un.): 1	-
Correção de Traçado (un.): 101	Correção de Traçado (un.): 152
Passarela (un.): 20	Passarela (un.): 33
Passagem de Fauna (un.): 15	Passagem de Fauna (un.): 34
Ponto de Ônibus: 166	Ponto de Ônibus: 190
Iluminação de Curvas Côncavas (un.): 13	Iluminação de Curvas Côncavas (un.): 15
REGULATÓRIO	
Alocação de riscos por temas e previsão de tratamentos específicos para os riscos extraordinários e residuais.	-
Compartilhamento de Risco pela Demanda.	Compartilhamento de Risco pela Receita.
Sistemática de Penalidades por valores pecuniários.	Sistemática de Penalidades por unidades de referência tarifária.

Concessão – BR-381/MG

Principais Alterações entre os Editais

Edital de Licitação Atual	Edital de Licitação Nº 3/2023 (Anterior)
REGULATÓRIO	
Estabilidade Tarifária: incidência dos Fatores A, D e E sobre a alíquota de Recursos Vinculados do projeto e previsão de reversão de eventual resultado acumulado dos fatores em favor da modicidade tarifária a cada 3 anos.	Não havia previsão de utilização dos Fatores A, D e E sobre recursos vinculados, apenas sobre a Tarifa Básica de Pedágio.
Adequações advindas do ACÓRDÃO TCU Nº 1142 e 1387/2023: <ul style="list-style-type: none">• Risco de demanda (Anexo 14) - obrigatoriedade de realização de 100% das obras de ampliação e melhorias previstas no PER, além de 100% das atividades de frente de manutenção; períodos curtos e recalibrados para estimativa de tráfego;• Riscos geotécnicos - exclusão da previsão de alocação de riscos associados a eventos “extraordinários” ou “ordinários” de instabilidade geológica ao poder concedente, e restringir os riscos geotécnicos alocados ao poder concedente aos custos de desobstrução, refazimento e reconstrução de estruturas afetadas por eventos de instabilidade geotécnica enquadráveis como caso fortuito ou força maior, desde que o fato gerador não seja segurável no Brasil;• Waiver de 2 anos após a assunção de rodovias para que a concessionária possa realizar seus próprios levantamentos e planejar suas intervenções;• Vícios construtivos ocultos - até o fim do prazo original de conclusão das obras de ampliação de capacidade e melhorias, quando posteriores ao 5º ano de concessão;• Redução do capital social integralizado.	

Concessão – BR-381/MG

Principais Alterações entre os Editais

Edital de Licitação Atual	Edital de Licitação Nº 3/2023 (Anterior)																				
FINANCEIRO																					
TIR: 11,97%.	TIR: 9,88%.																				
Inclusão do risco CR-3 na alíquota para Seguros e Garantias.	Não considerava o risco CR-3 no cálculo da alíquota.																				
Recursos Vinculados: 1% da Receita Bruta.	Recursos Vinculados: 3% da Receita Bruta.																				
Infraestrutura Resiliente: 1% da Receita Bruta.	-																				
Receita Tarifária Anual Média: R\$ 885 milhões.	Receita Tarifária Anual Média: R\$ 845 milhões.																				
Capital Social a ser integralizado: R\$ 304 milhões.	Capital Social a ser integralizado: R\$ 426 milhões.																				
Fluxo de Caixa Livre Negativo (redução de 27,9%).	Fluxo de Caixa Livre Positivo.																				
DUF: impacto de 1,25% na receita tarifária.	DUF: impacto de 1,20% na receita tarifária.																				
Tarifa: R\$ 0,1838/km para pista simples e R\$ 0,2573/km para pista dupla.	Tarifa: R\$ 0,1911/km para pista simples e R\$ 0,2676/km para pista dupla.																				
Curva de Aporte:	Curva de Aporte:																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio</th> <th>Aporte de Recursos Vinculados por ponto percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 ≤ Desconto ≤ 18%</td> <td>Sem Aporte adicional</td> </tr> <tr> <td>18% < Desconto ≤ 23%</td> <td>R\$ 62.060.328 (sessenta e dois milhões, sessenta mil, trezentos e vinte e oito reais)</td> </tr> <tr> <td>23% < Desconto ≤ 30%</td> <td>R\$ 74.472.393,60 (setenta e quatro milhões, quatrocentos e setenta e dois mil, trezentos e noventa e três reais, e sessenta centavos)</td> </tr> <tr> <td>Desconto > 30%</td> <td>R\$ 93.090.492,00 (noventa e três milhões, noventa mil, quatrocentos e noventa e dois reais)</td> </tr> </tbody> </table>	Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio	Aporte de Recursos Vinculados por ponto percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio	0 ≤ Desconto ≤ 18%	Sem Aporte adicional	18% < Desconto ≤ 23%	R\$ 62.060.328 (sessenta e dois milhões, sessenta mil, trezentos e vinte e oito reais)	23% < Desconto ≤ 30%	R\$ 74.472.393,60 (setenta e quatro milhões, quatrocentos e setenta e dois mil, trezentos e noventa e três reais, e sessenta centavos)	Desconto > 30%	R\$ 93.090.492,00 (noventa e três milhões, noventa mil, quatrocentos e noventa e dois reais)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio</th> <th>Aporte de Recursos Vinculados por ponto percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 ≤ Desconto ≤ 18%</td> <td>Sem Aporte adicional</td> </tr> <tr> <td>18% < Desconto ≤ 23%</td> <td>R\$ 78.000.000,00 (setenta e oito milhões de reais)</td> </tr> <tr> <td>23% < Desconto ≤ 30%</td> <td>R\$ 93.600.000,00 (noventa e três milhões e seiscentos mil reais)</td> </tr> <tr> <td>Desconto > 30%</td> <td>R\$ 117.000.000,00 (cento e dezessete milhões de reais)</td> </tr> </tbody> </table>	Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio	Aporte de Recursos Vinculados por ponto percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio	0 ≤ Desconto ≤ 18%	Sem Aporte adicional	18% < Desconto ≤ 23%	R\$ 78.000.000,00 (setenta e oito milhões de reais)	23% < Desconto ≤ 30%	R\$ 93.600.000,00 (noventa e três milhões e seiscentos mil reais)	Desconto > 30%	R\$ 117.000.000,00 (cento e dezessete milhões de reais)
Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio	Aporte de Recursos Vinculados por ponto percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio																				
0 ≤ Desconto ≤ 18%	Sem Aporte adicional																				
18% < Desconto ≤ 23%	R\$ 62.060.328 (sessenta e dois milhões, sessenta mil, trezentos e vinte e oito reais)																				
23% < Desconto ≤ 30%	R\$ 74.472.393,60 (setenta e quatro milhões, quatrocentos e setenta e dois mil, trezentos e noventa e três reais, e sessenta centavos)																				
Desconto > 30%	R\$ 93.090.492,00 (noventa e três milhões, noventa mil, quatrocentos e noventa e dois reais)																				
Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio	Aporte de Recursos Vinculados por ponto percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio																				
0 ≤ Desconto ≤ 18%	Sem Aporte adicional																				
18% < Desconto ≤ 23%	R\$ 78.000.000,00 (setenta e oito milhões de reais)																				
23% < Desconto ≤ 30%	R\$ 93.600.000,00 (noventa e três milhões e seiscentos mil reais)																				
Desconto > 30%	R\$ 117.000.000,00 (cento e dezessete milhões de reais)																				

Concessão – BR-381/MG

Principais Premissas



Metodologia

Construção de fluxo de caixa de projeto com tarifas de pista simples e dupla capaz de possibilitar o valor de outorga mínimo igual a zero.



WACC

11,97%



Capex

TI, Recuperação e Manutenção fundamentados na análise do HDM para o pavimento.

Nº de edificações proveniente do Modelo Operacional.

Aplicação de benefício fiscal REIDI durante toda a concessão.



Prazo da concessão

30 anos – Prorrogável por mais 30 anos.



Receitas

Consideração de Desconto Básico de Tarifa (DBT) de 5% aplicado no valor da tarifa para os usuários de *tag*.

Cobrança no início da concessão (praças existentes)



Opex

Modelo Operacional definido conforme orientação da ANTT.

Recursos vinculados (outorga variável) calibrados em 1% durante todo o período da concessão.

Recursos para Infraestrutura Resiliente de 1%

Concessão – BR-381/MG



Leilão Menor Tarifa

Critério de menor tarifa e

Aporte de Recursos Vinculados por ponto percentual de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio (faixas tarifárias)



Maior Transparência

Maiores informações disponibilizadas no Data Room, com contrato, edital e anexos em inglês e português



Acordo Tripartite

Provisões para alinhamento claro entre credores, Concessionária e o Poder Concedente.



Tarifas Diferenciadas por Capacidade

Mecanismo de incentivo para ampliação da capacidade mediante tarifas distintas para pistas simples e duplas (reclassificação tarifária)



Desconto do Usuário Freqüente

Descontos progressivos de tarifa, de acordo com frequência utilizada da via, para veículos leves com Tag (risco do poder concedente)

Concessão – BR-381/MG

Inovações Técnicas e Regulatórias

- Utilização de Desconto de Usuário Frequente (DUF);
- Sistema de Gestão de Ativos da Concessão - SIGACO;
- Sistema de Informações Geográficas (SIG);
- Programa Carbono Zero;
- Padrões de Desempenho da International Finance Corporation – IFC;
- Deverão ser disponibilizadas 1 ponto de parada e descanso cuja localização deverá ser objeto de estudos por parte da Concessionária, posicionando-as convenientemente ao longo do sistema rodoviário concedido;
- Previsão de tarifas diferenciadas por capacidade, como mecanismo de incentivo para expansão de capacidade, ou seja, tarifas distintas para pistas simples e duplas;
- Recursos vinculados de 1% da receita de pedágio.
- Recursos para Infraestrutura Resiliente de 1% da receita de pedágio.

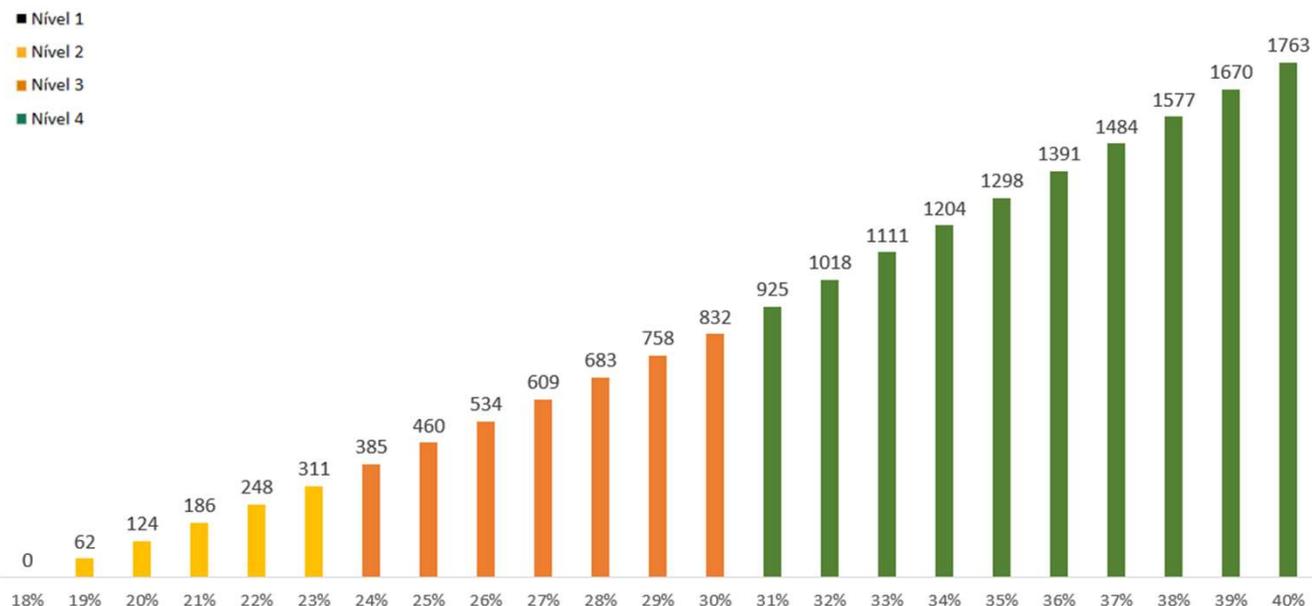
Concessão – BR-381/MG

Deságio e aporte de recursos

Deságio (%)	Recursos Acumulados
18%	0
19%	62
20%	124
21%	186
22%	248
23%	311
24%	385
25%	460
26%	534
27%	609
28%	683
29%	758
30%	832
31%	925
32%	1018
33%	1111
34%	1204
35%	1298
36%	1391
37%	1484
38%	1577
39%	1670
40%	1763

Aporte para cada 1% de deságio:

(em R\$ milhões)



Níveis de aporte em recursos vinculados

- Nível 1: Sem aporte até 18%;
- Nível 2: R\$ 62,1 milhões por ponto percentual até 23%;
- Nível 3: R\$ 74,4 milhões por ponto percentual até 30%; e
- Nível 4: R\$ 93,1 milhões por ponto percentual acima de 30%.

Concessão – BR-381/MG



Marcos Principais

- Elaboração de Estudo de Viabilidade - SEI 50000.022329/2022-13
- Contratação dos estudos pela EPL - SEI 50000.030160/2018-99
- Audiências Públicas Anteriores – SEI 50000.023168/2022-85

SITE ANTT - NOVOS PROJETOS EM RODOVIAS

[LINK NOVOS PROJETOS](#)

SITE PPI

[LINK PPI](#)

SITE ANTT - AUDIÊNCIA PÚBLICA BR-381

[LINK AUDIÊNCIA PÚBLICA](#)

SITE MT

[LINK SITE MT](#)

Fonte: SNTR/ANTT



MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO