

BRASIL

Road Invest 2023



PPI BNDDES ANTT INFRA S.A.

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO



Novo Modelo de Concessões Rodoviárias



NOVA POLÍTICA PÚBLICA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

- **Incentivo à participação da sociedade civil e do mercado**, no intuito de colaborarem com a conformidade regulamentar para o maior benefício social;
- Definir **diretrizes, procedimentos e objetivos transparentes para os projetos de parceria** no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal;
- Busca por **contratos sustentáveis**, do ponto de vista econômico e financeiro, com ou sem contrapartidas públicas, com foco na modicidade das tarifas de pedágio e na execução dos investimentos necessários à melhoria da infraestrutura;
- **A Padronização e otimização (modernização) dos contratos**, promovendo as inovações tecnológicas, a sustentabilidade ambiental, a segurança viária e o interesse público;
- Além da redução do fardo regulatório, a padronização permite melhor comunicação e compreensão dos aspectos técnicos e regulatórios pelos usuários, investidores e iniciativa privada;
- **Regulação ativa para gerar resultados à população — defesa do interesse público; e**
- **Retomada dos investimentos em infraestrutura com eficiência e transparência.**

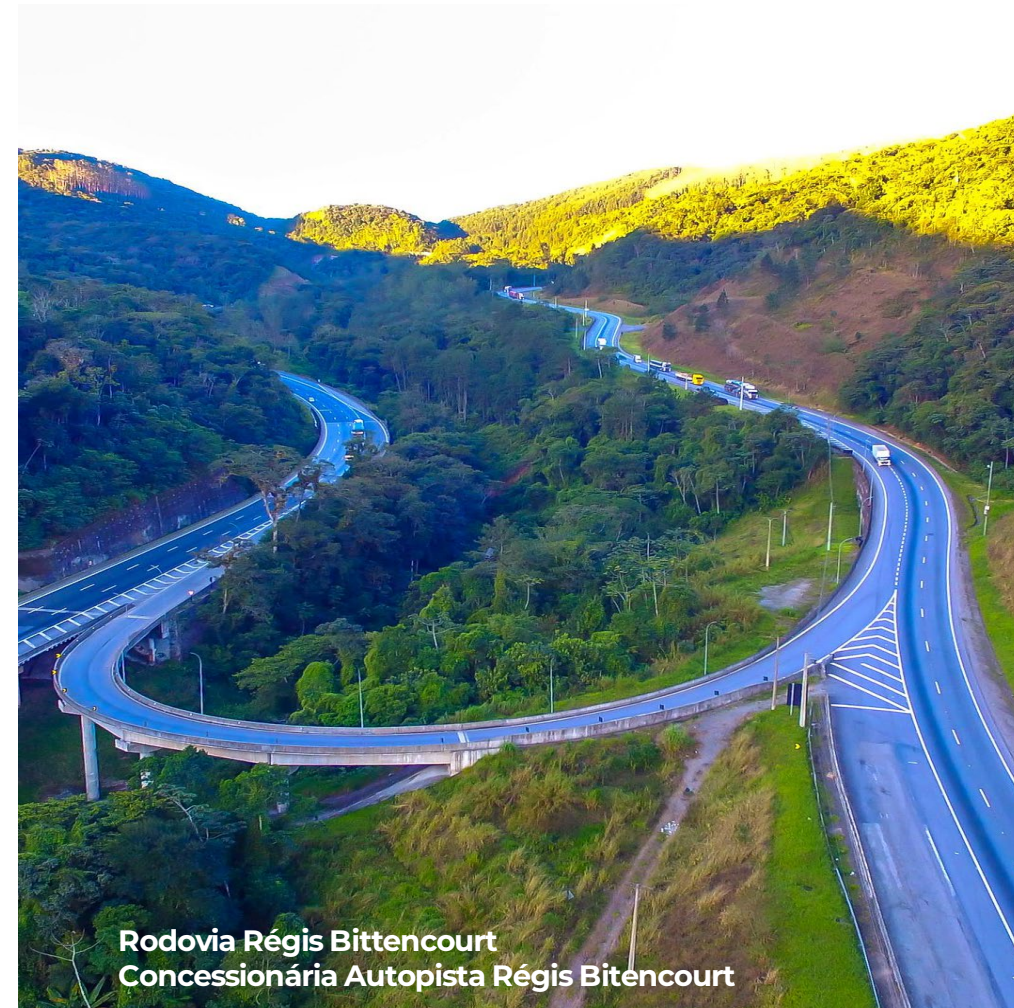


SPENDING REVIEW



Instrumento de governança fiscal amplamente adotado pelos países membros da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)

- Atualização da política pública
- Padronização dos contratos de concessão
- Inovações Tecnológicas



Rodovia Régis Bittencourt
Concessionária Autopista Régis Bitencourt



NOVO MODELO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

PRINCIPAIS DIRETRIZES - Evolução Regulatória



5ª Etapa de Concessões

Modicidade tarifária

Padronização dos projetos da mesma Etapa

Possibilidade de aportes públicos quando previstos investimentos de grande vulto ou de grande complexidade

Previsão de Parcerias Público-Privadas - PPP

Otimização dos recursos e sustentabilidade ambiental



Rodovia Rio São Paulo



NOVO MODELO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

PRINCIPAIS DIRETRIZES - Evolução Regulatória

Leilão Menor Tarifa

- ✓ Critério de julgamento: menor tarifa
- ✓ Estímulo ao deságio com previsão de aporte a partir de um limite determinado – proteção da saúde financeira da Concessão



Prazo para prorrogação

- ✓ +30 (trinta) anos para reequilíbrio contratual
- ✓ Previsão de prorrogação para incentivo à:
 - Boa performance do contrato
 - Adoção da metodologia IRAP



Estabilidade Regulatória e Segurança Jurídica

- ✓ Prazo limite de 5 (cinco) anos para solicitação de desequilíbrios
 - ✓ Prazo limite para promoção do reequilíbrio regulatório pela ANTT- reequilíbrio parcial automático*
 - ✓ Reajuste e revisão ordinária anual realizada de forma automática*
- * eventuais ajustes posteriores quando da conclusão da análise pela ANTT



NOVO MODELO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

PRINCIPAIS DIRETRIZES - Evolução Regulatória

Aumento da receita

- ✓ Previsão da implantação do *free-flow* até o 5º ano da concessão
- ✓ Previsão de incentivos para exploração da receita acessória pela utilização da faixa de domínio;
- ✓ Previsão de auditoria amostral de Receita auferida/tráfego por verificador independente.



Redução de Fardo Regulatório

- ✓ Priorização de mecanismos de redução de Fardo Regulatório com certificação dos projetos (inclusive orçamento, quando for o caso) e verificador independente para recebimento de obras e monitoramento.



Inclusão de novos investimentos

- ✓ Limitador do prazo de 1 (um) ano para análise de mérito pela ANTT das propostas de Revisão Quinquenal;
 - ✓ Publicação anual de Relatório dos pedidos de reequilíbrios e análises de mérito;
 - ✓ Reequilíbrio parcial automático* - com projetos certificados e análise de mérito;
 - ✓ Previsão da possibilidade de aportes públicos para inclusão de obras estratégicas.
- * eventuais ajustes após conclusão da análise pela ANTT



NOVO MODELO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

PRINCIPAIS DIRETRIZES - Evolução Regulatória

Tarifas diferenciadas por capacidade

- ✓ Mecanismo de incentivo para ampliação da capacidade e implantação de contornos com degrau tarifário (reclassificação tarifária);
- ✓ Possibilidade de utilização de recursos vinculados para modicidade tarifária, quando da reclassificação;
- ✓ Previsão da implantação do *free-flow* até o 5º ano da concessão – justiça tarifária.



Justiça tarifária

- ✓ Aplicação de descontos progressivos da tarifa, de acordo com frequência utilizada da via para veículos com *tag*, quando couber;
- ✓ Percentual de desconto na tarifa para usuários com *tag*.

Parâmetros de desempenho de pavimento

- ✓ Previsão de otimização dos parâmetros de desempenho;
- ✓ Previsão de diferenciação dos parâmetros de desempenho de pavimento para acostamentos, ruas laterais, marginais e pistas.



NOVO MODELO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

PRINCIPAIS DIRETRIZES - Evolução Regulatória

Ciclos de investimentos

- ✓ Previsão de obras para o 1º ciclo apenas para aqueles com indicações de necessidades no período de até 10 (dez) anos;
- ✓ Necessidades previstas após o 10º ano de concessão serão consideradas como obras de manutenção de nível de serviço em um 2º ciclo, podendo ser realizado quando e se efetivamente necessária por meio de inclusão de investimentos no Contrato de Concessão – Revisão Ampla do Contrato - Revisão Quinquenal.

Inovações tecnológicas e sustentabilidade ambiental

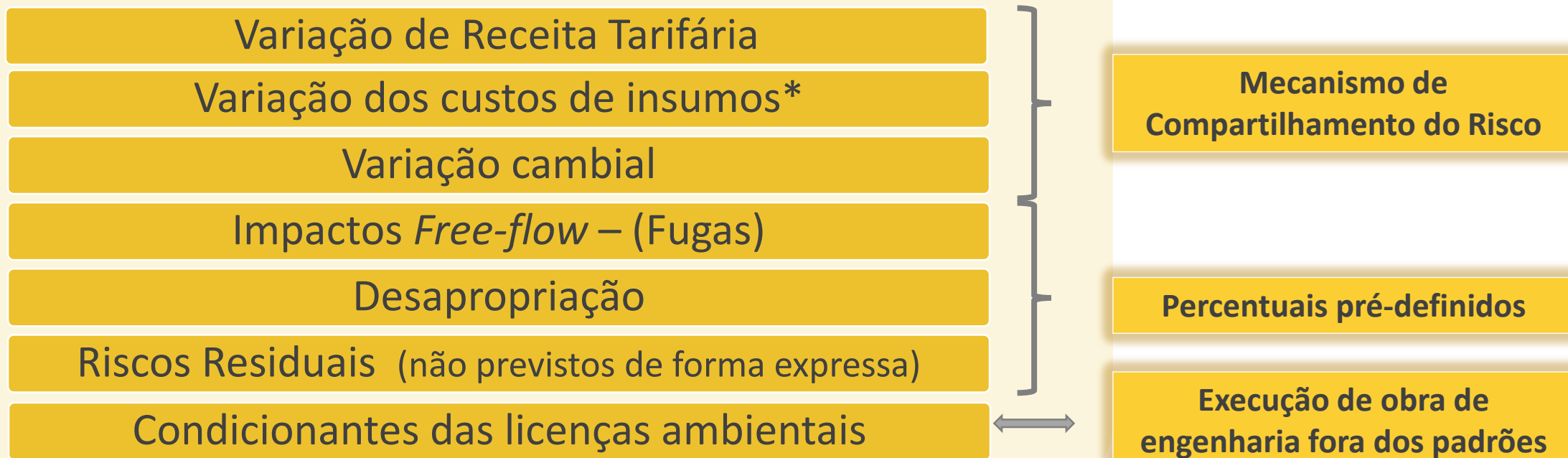
- ✓ Inovações tecnológicas que otimizem tempos de atendimentos operacionais (socorro médico, mecânico e VITs) em função do volume tráfego, tais como:
 - Substituição de VITs/CFTVs
 - Uso de drones
 - Telemedicina
 - 5G
 - Câmeras com tecnologia OCR
 - Pesagem automático em movimento
- ✓ Pelo menos 1 (um) ponto de recarga para veículos elétricos em cada posto de Serviço de Atendimento ao Usuário – SAL;
- ✓ Ponto de Parada e Descanso – PPD até o 5º ano de concessão (quando possível);
- ✓ Modernização Tecnológica – auditoria dos dados da concessão.



POLÍTICA PÚBLICA DE OUTORGAS

MATRIZ DE RISCO

Riscos compartilhados




*mecanismo de reajuste (cesta de reajuste)



NOVO MODELO NACIONAL DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Colchão de Liquidez (aportes + % da receita bruta)

Recursos vinculados em contas da concessão destinadas, exclusivamente, a:

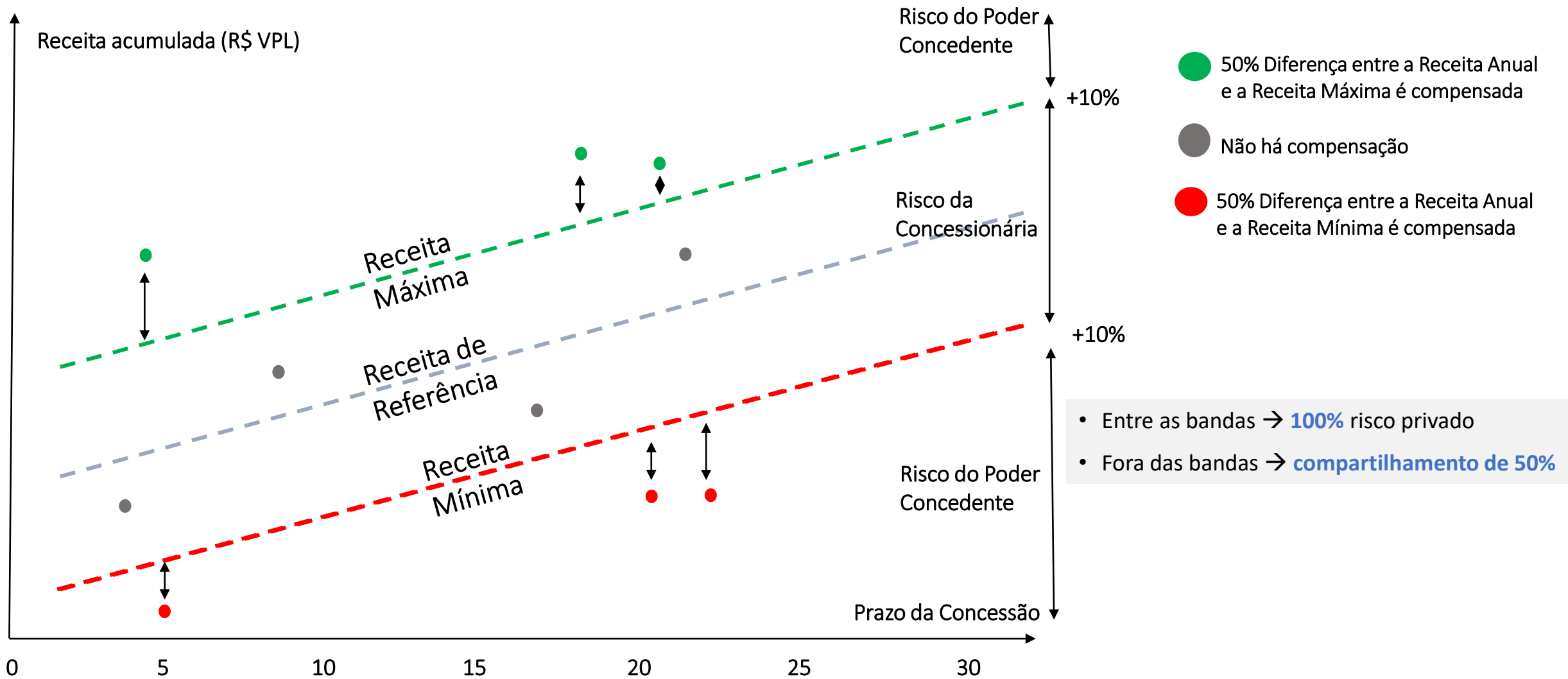
- ✓ Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita
Possibilidade de mitigação do risco de receita acima ou abaixo de bandas
- ✓ Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo
Possibilidade de proteção financeira com a finalidade de mitigar os efeitos advindos da variação do preço de insumos
- ✓ Mecanismo de Proteção Cambial
Possibilidade de mitigação do risco cambial, caso haja dívida em moeda estrangeira
- ✓ Desconto de Usuário Frequente
- ✓ Pagamento de Indenizações decorrentes da extinção da concessão
- ✓ Equilíbrio Econômico-financeiro da Concessão
Eventuais inclusões de obras ou serviços ou reequilíbrios
- ✓ Utilização para redução tarifária quando da reclassificação 

**Escolha da
Concessionária
"OU"**

Modicidade Tarifária



MECANISMO DE MITIGAÇÃO DO RISCO DE RECEITA

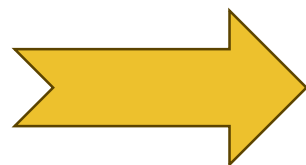


SPENDING REVIEW

Históricos de descumprimentos contratuais

Mais de 5000 km de rodovias com performance reduzida
(13.000 km de extensão)

Mais de R\$ 20 bilhões em investimentos estagnados



5 (cinco) contratos em processos de relicitação e 2 judicializados (de 25 contratos)

*Instituição de Grupos de Trabalho, entre o Ministério dos Transportes e a ANTT, para estudar a viabilidade de uma **solução consensual** que permita a **retomada imediata dos investimentos**.*

Previsão de avaliação, pela Secretaria de Controle Externo, de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) do Tribunal de Contas da União – TCU.

- (i) defesa do interesse público;*
- (ii) viabilidade técnica e jurídica;*
- (iii) execução imediata dos investimentos previstos contratualmente, e atualmente paralisados em decorrência do processo de relicitação em andamento;*
- (iv) tarifas módicas; e*
- (v) redução de acidentes e melhoria da fluidez da rodovia.*



SPENDING REVIEW

SOLUÇÃO CONSENSUAL

(a serem protocolados
no TCU em
junho/2023)



4 Grupos de
Trabalho
Concluídos

FASE 1

BR-163/MS - Msvia
BR -Rodovia BR-101/ES/BA – Eco101
BR-101/RJ – Autopista Fluminense
BR 116/324/BA e BA-526/528- Viabahia

Antecipação

em, pelo menos,
**3 anos do
cronograma de
execução de obras**

Comparadas aos
Leilões

Antecipação

de mais
investimentos
para o período de
2024-2026

**Início das
obras em
2024**



SPENDING REVIEW - Premissas

Execução de obras

- ✓ Retorno imediato das obras de ampliação de capacidade com a execução de obras em quantidade relevante nos primeiros 3 (três) anos do acordo, principalmente em 2024, com destaque para a viabilização de obras de duplicação;
- ✓ Previsão de execução de obras em extensão superior nos primeiros 3 (três) anos a partir da assinatura do Acordo, quando comparado ao cronograma dos estudos de novas concessões, usualmente concentradas entre os anos 3 (três) e 8 (oito); e
- ✓ Cronogramas vinculativos.

Tarifas de pedágio

- ✓ A tarifa calculada (início do acordo) proposta deverá ser menor que as previstas nos novos estudos; e
- ✓ Previsão de degrau tarifário, com o aumento de tarifa vinculado à execução de obras.

Prorrogação

- ✓ Até 15 anos.



SPENDING REVIEW - Premissas

Garantia de execução das obras

- ✓ Permanência obrigatório do grupo controlador na concessão durante Período de Transição ou até execução de 90% dos investimentos acordados;
- ✓ Proibição, no período de transição, da distribuição de dividendos aos acionistas ou/ e transferência de controle acionário;
- ✓ Comprovação da capacidade técnica e financeira; e
- ✓ Renúncias a todos processos litigiosos administrativos, arbitrais e judiciais existentes.

Acompanhamento

- ✓ Acompanhamento rotineiro, frequente e apoiado por uma fiscalização qualificada, com a previsão de realização da avaliação do seu cumprimento por um verificador independente, e, ainda, a produção de relatórios trimestrais pelo órgão responsável.



SPENDING REVIEW - Premissas

Descumprimentos contratuais

- ✓ Regras rígidas em caso de descumprimento do cronograma de obras por dois períodos trimestrais, consecutivos ou não;
- ✓ O descumprimento deverá prever a extinção automática do acordo, a instauração imediata e automática do processo de caducidade, e o consequente retorno às condições originais de contrato; e
- ✓ Os processos dos estudos contratados, atualmente em andamento, para viabilização de um novo operador, permanecerão em andamento durante todo período de transição como alternativa em caso de descumprimentos.

Flexibilização da matriz de risco

- ✓ Atualização dos valores dos investimentos a valores de mercado, considerando o cronograma a partir da assinatura do acordo;
- ✓ Atualização do tráfego a partir da assinatura do acordo;
- ✓ Atualização da política com atualização da matriz de risco contratual; e
- ✓ Previsão de mecanismo de verificador independente para realizar a auditoria de tráfego e receita.



BRASIL

Road Invest

2023

Concessões Rodoviárias: Atuação do
BNDES como potencial financiador



DESDE 1952, BNDES É O PRINCIPAL FOMENTADOR DE INFRAESTRUTURA DO BRASIL

R\$ 929bi & +1.900 projetos

Financiamento para infraestrutura nos últimos 20 anos

R\$ 257 bi (2022)
52% da carteira total BNDES

Carteira de Crédito de Infraestrutura, Transição Energética e Mud. Climática

R\$ 42 bi (2022)
(43% dos desembolsos totais)

Desembolsos de Crédito de Infraestrutura, Transição Energética e Mud. Climática



79 GW financiados pelo BNDES (70% da expansão da matriz elétrica desde 2000)



Maior financiador global de energia renovável do mundo (US\$ 35bi)



R\$ 20bi de crédito contratado para Águas do Rio, maior projeto de saneamento do Brasil



R\$ 6,9bi de crédito contratado para PPP Metrô SP Linha 6 (maior projeto de mobilidade urbana do Brasil)



25.000 km de rodovias financiados (12% da rede pavimentada brasileira)

Fonte: Adaptado de BNEF (2021)



FORMAS DE ATUAÇÃO DO BNDES COMO FINANCIADOR EM INFRAESTRUTURA

1

INDUTORA

BNDES aumentou grau de sofisticação na estrutura de operações de crédito à infraestrutura

APERFEIÇOAMENTO DE NORMATIVOS INTERNOS

- Mitigantes de risco de construção: contratos de construção EPC, seguro-garantia, contratos de suporte, contas reservas e due diligences.

POLÍTICAS PÚBLICAS

- Novo Programa de Investimentos

2

COMPLEMENTAR

BNDES e bancos comerciais privados atuam de forma complementar

LINHA 6 DO METRÔ DE SP

- R\$ 6,9 bilhões para Concessionária;
- BNDES forneceu funding de longo prazo non recourse para viabilizar investimentos;
- Bancos comerciais forneceram garantias pré-completion ao BNDES non recourse.

3

ANTICÍCLICA

BNDES viabiliza investimentos em momentos de crise de liquidez do mercado

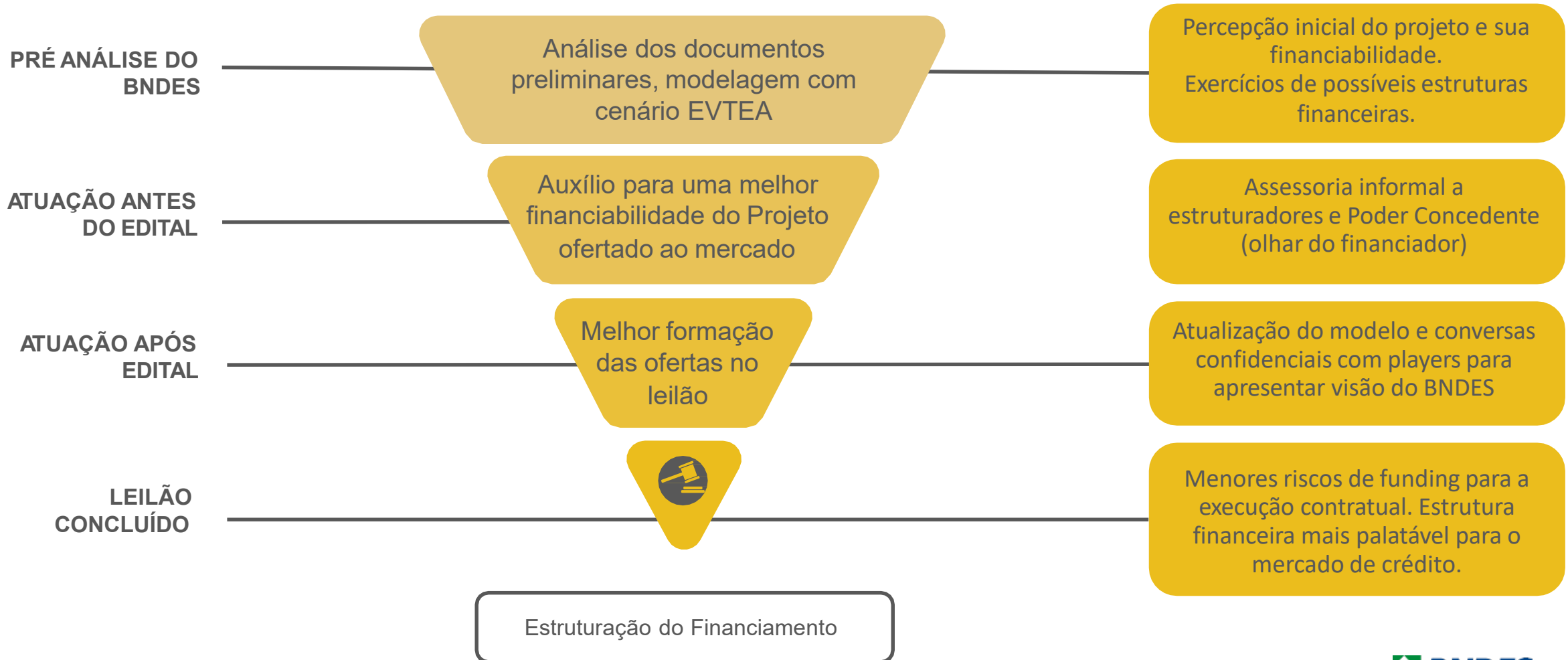
ECOPISTAS

- BNDES entra minoritário e ancora emissão de debêntures em momento turbulento do mercado privado devido ao efeito “Americanas”.



ATUAÇÃO DO BNDES COMO POTENCIAL FINANCIADOR

ANÁLISE PRELIMINAR DE FINANCIABILIDADE DOS PROJETOS



DIÁLOGO COM INTERESSADOS EM PARTICIPAR DOS LEILÕES

A EQUIPE DO BNDES ESTÁ DISPONÍVEL PARA CONVERSAS COM O MERCADO E TROCA DE PERCEPÇÕES

1 – Dinâmica das reuniões.

Conversas virtuais ou presenciais em caráter confidencial e impessoal com o mercado. BNDES passa a visão geral sobre o projeto, principais riscos observados, aspectos que serão mais sensibilizados no momento da análise de concessão de crédito. Há a preocupação constante de que nenhum player receba tratamento diferenciado.

2 – Estruturas financeiras possíveis.

Com uma visão construída sobre o projeto, é possível sinalizar algumas condições para a estrutura de garantias e mitigantes que poderiam desonerar o projeto, mesmo que de forma limitada.

3 – Sizing da dívida.

Informação de extrema relevância para os proponentes, nessa fase é possível sinalizar a metodologia que preferencialmente seria utilizada pelo BNDES para definir o volume de dívidas.

4 – Condições Financeiras da operação.

- Apresentação das condições previstas na **Política Operacional** do BNDES bem como exigências adicionais introduzidas como **boas práticas**
- Custo financeiro: TLP + spread do BNDES
- Prazo de até 34 anos: usualmente se considera tail de 05 anos para fim da concessão
- Exigência de contratação de **due diligences** antes da aprovação do Longo Prazo

5 – Possibilidades disponíveis para customização.

São informadas de modo conceitual algumas soluções adicionais vistas como benéficas para o projeto: debêntures, backstop, completions parciais, contas reserva especiais, possíveis covenants, etc.

Contato para agendamento: sup_ainfra@bndes.gov.br



O BNDES DISPÕE DE SOLUÇÕES CUSTOMIZADAS PARA TORNAR A ESTRUTURA DO ENDIVIDAMENTO MAIS EFICIENTE

FINEM: FINANCIAMENTO DE LONGO PRAZO TRADICIONAL

Principal Instrumento do BNDES, com a **liberação de recursos *pari-passu*** com a necessidade de caixa para a realização dos investimentos .

SUBCRÉDITO BACK-STOP

Proporciona segurança de *funding* para momentos de insuficiência de caixa no futuro. **O saque do recurso é facultativo** e pode ser substituído por outras fontes a critério do Cliente

DEBÊNTURES: EMISSÕES VIA MERCADO DE CAPITAIS

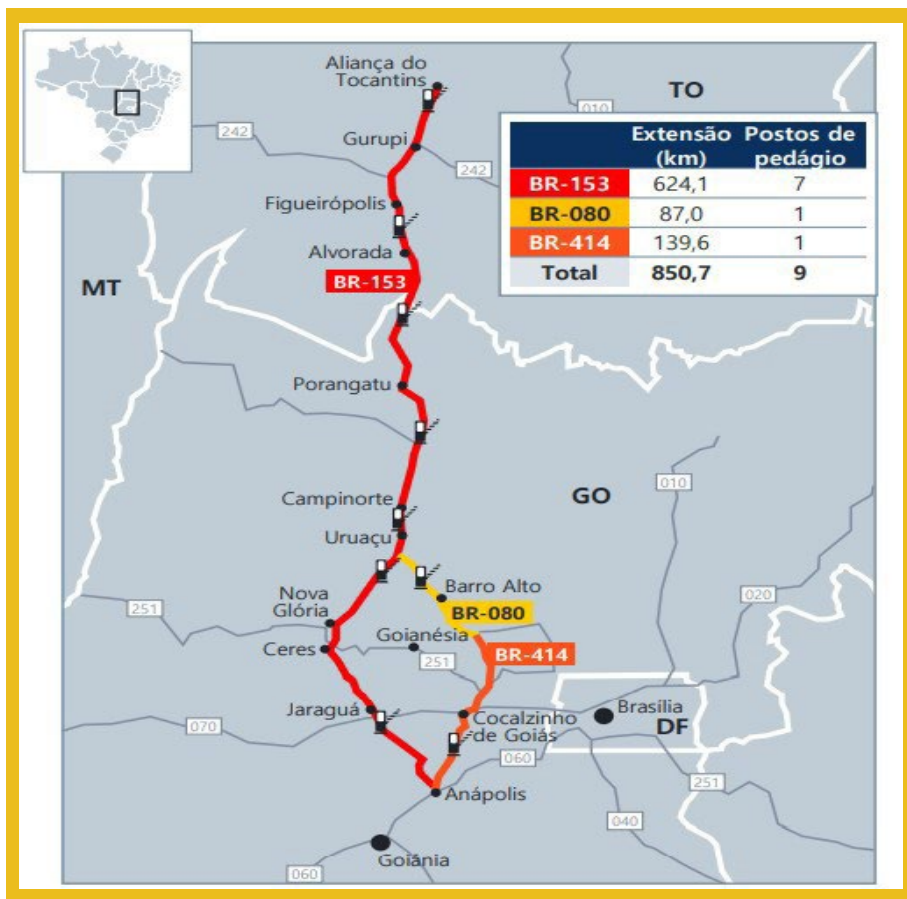
Atuação em duas frentes: (i) **Investidor**, ao comprar parte dos papéis, e/ou (ii) **coordenador da oferta**, prestando os serviços de preparação e distribuição dos títulos no mercado

PRESTAÇÃO DE GARANTIA FIDEJUSSÓRIA

BNDES pode atuar como **garantidor de empréstimos** contraídos pelo Cliente junto a outras instituições financeiras ou mercado de capitais



Ecovias do Araguaia



Operação Longo Prazo

| | |
|---------------------------|----------------------------|
| | → R\$ 3,16 bi (IPCA+7,7%) |
| Debêntures (BNDES) | → R\$ 600 mi (IPCA + 6,7%) |
| | → R\$ 461 mi (IPCA + 2,5%) |
| Equity | → R\$ 1,7 bi* |

PROJETO

- **Ecovias do Araguaia:** contrato assinado em 2021 - realização de investimentos até o 10º ano
- **850,7 km de Rodovias:** BR-153/080/414 – (TO: 20% e GO: 80%)
- **Prazo:** 35 anos (até 2056)
- **Capex total previsto:** R\$ 7.358 milhões (1º ciclo)

FINANCIAMENTO

- **Apoio BNDES:** 58% do total e 70% da parte financiável do Projeto.
- **Garantias de Projeto compartilhadas entre BASA, BNDES, Debêntures e Fiadores:** estrutura de financiamento (debênture, cofinanciamento e *pari passu*) que minimiza o custo *all in*.
- **Estrutura de Project Finance em tranches e completions parciais permitem a redução das exigências de garantias fora do projeto.**
- **Liberação recursos das debêntures e Contratação do Financiamento de longo prazo em Julho/22:** apenas 10 meses após assinatura do Contrato de Concessão.
- **Prazo de financiamento de 29 anos** (debênture mais longa já emitida pelo setor).
- **Alavancagem conforme capacidade de pagamento do projeto** (ICSD incluindo provisão de manutenção).

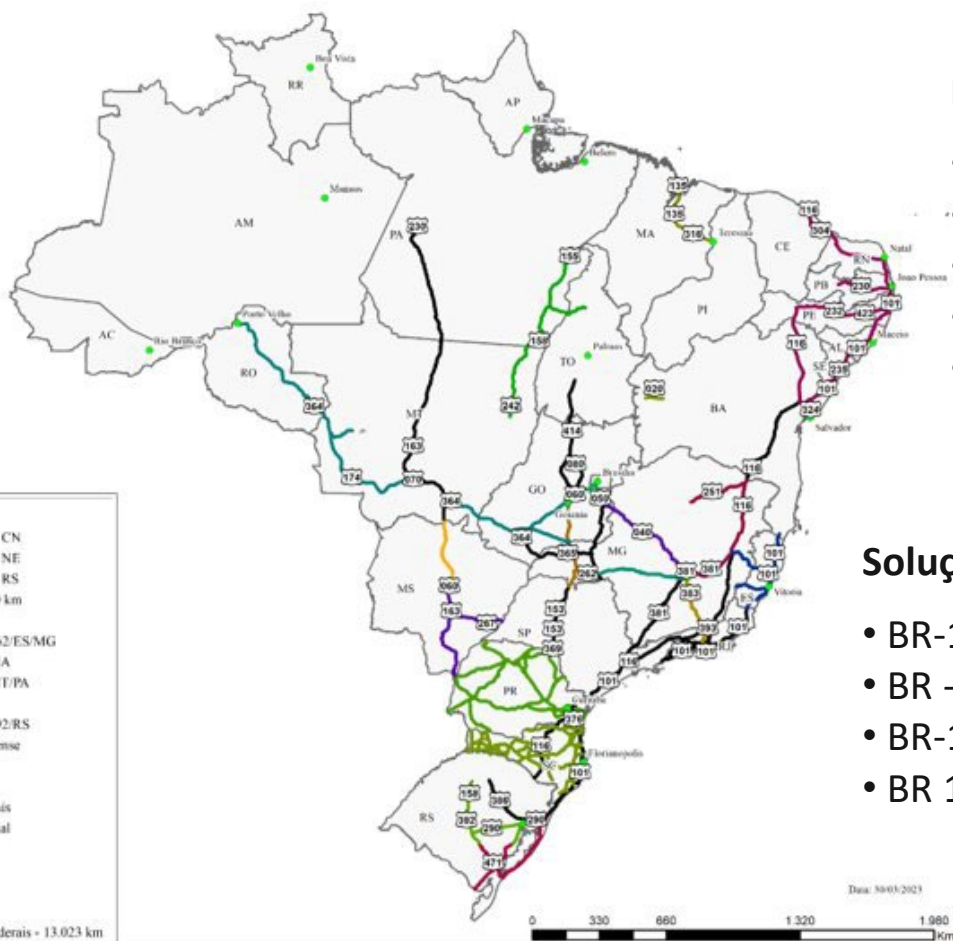
*R\$ 320MM (outorga) + R\$ 448 MM (K Social) + R\$ 960 MM (Conta Outorga)
A Holding do Araguaia S.A. emitiu R\$ 1,4 bi em debêntures junto a bancos de mercado.



Projetos de Concessão de Rodovias - Carteira



CARTEIRA EXISTENTE



| Legenda | |
|---------|---------------------------------|
| | BNDES - Lote CN |
| | BNDES - Lote NE |
| | BNDES - Lote RS |
| | BNDES - 1600 km |
| | BR-020/BA |
| | BR-101/259/262/ES/MG |
| | BR-135/316/MA |
| | BR-155/158/MT/PA |
| | BR-381/MG |
| | BR-101/116/392/RS |
| | Malha Catarinense |
| | Paranaenses |
| | RIO-BH |
| | Rota dos Cristais |
| | Rota do Pantanal |
| | Rota do Pequi |
| | Rota Sertaneja |
| | Rota Tuiuti |
| | Rota Zebu |
| | Concessões Federais - 13.023 km |

05
Editais

Editais 2023:

- PR VIAS – Lote 1
- PR VIAS – Lote 2
- Rio-BH
- BR-381/MG
- Rota dos Cristais

04
GTs
Fase 1

Solução Consensual – TCU – FASE 1

- BR-163/MS - Msvia
- BR -Rodovia BR-101/ES/BA – Eco101
- BR-101/RJ – Autopista Fluminense
- BR 116/324/BA e BA-526/528- Viabahia

Previsão de aportes no valor de R\$ 3,0 bilhões entre 2024 e 2026

24
Projetos

Projetos 2024-2026:




- BR-262/MG
- Bloco Centro-Norte (BNDES – 4 projetos)
- BR-153/262/GO/MG
- Bloco Sul (BNDES – 1 projeto)
- BR-040/060/153/DF/GO
- Bloco Nordeste (BNDES – 5 projetos)
- BR-116/251/MG
- BR-116/BA/PE
- Lotes 3 a 6 Paranaenses
- Rodovias Integradas de Santa Catarina
- BR-158/155/MT/PA
- BR-135/316/MA
- BR-101/116/392/RS
- BR 242/BA

Projetos em ajustes – Aderência a nova Política de Concessões



CRONOGRAMA 2023 – 2024 - Previsão

| Projeto | 1º Semestre 2023 | 2º Semestre 2023 | 1º Semestre 2024 | 2º Semestre 2024 |
|--|------------------|-----------------------|------------------|------------------|
| Rodovias Integradas do Paraná – Lote 1 | | Leilão: 25/08/2023 | | |
| Rodovias Integradas do Paraná – Lote 2 | | Leilão: 29/09/2023 | | |
| BR-381/MG | | Edital Leilão | | |
| BR-040/495/RJ/MG (Rio-BH) | | Edital Leilão | | |
| BR-040/GO/MG | Envio ao TCU | Edital | | |
| BR-262/MG | | Envio ao TCU | | |
| BR-153/262/GO/MG | | Envio ao TCU | | |
| CN 1 – BR-060/452/GO | | Envio ao TCU | | |
| CN 5 – BR-364/RO | | Envio ao TCU | | |
| CN 2 – BR-060/364/GO/MT | | Envio ao TCU | | |
| Rodovias Integradas do Paraná - Lote 3 | | Envio ao TCU | | |
| Rodovias Integradas do Paraná-Lote 4 | | Envio ao TCU | | |

| | |
|---|----------------------|
|  | Realização de Leilão |
|  | Publicação de Edital |
|  | Envio ao TCU |



05
Editais

R\$ **66 BI**

Mais investimentos

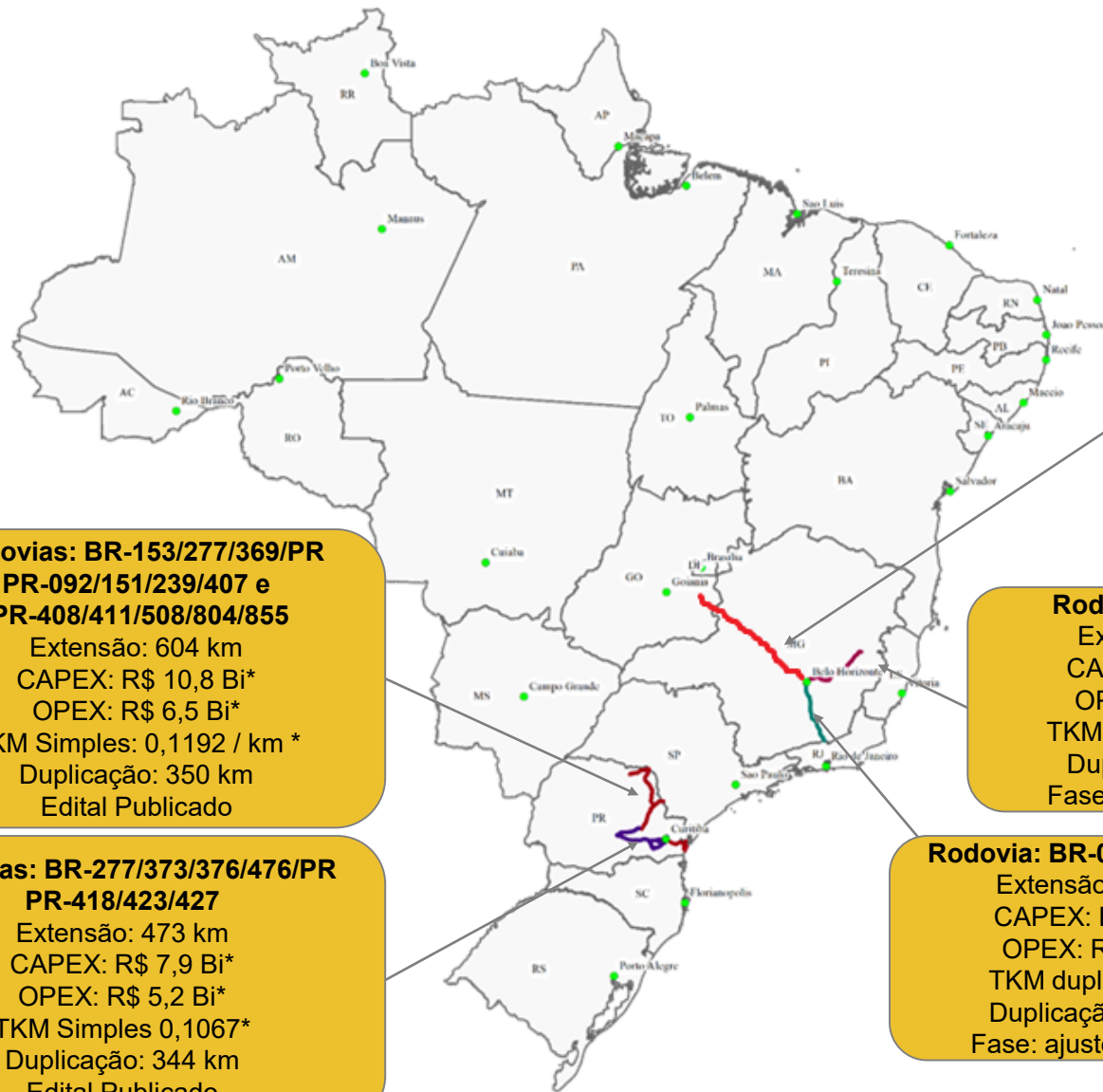
R\$ **10 BI**

A executar
Entre 2024 e 2026

1.022 km

Duplicações previstas

2023
2.427 km



**Rodovias: BR-153/277/369/PR
PR-092/151/239/407 e
PR-408/411/508/804/855**

Extensão: 604 km
CAPEX: R\$ 10,8 Bi*
OPEX: R\$ 6,5 Bi*
TKM Simples: 0,1192 / km *
Duplicação: 350 km
Edital Publicado

**Rodovias: BR-277/373/376/476/PR
PR-418/423/427**

Extensão: 473 km
CAPEX: R\$ 7,9 Bi*
OPEX: R\$ 5,2 Bi*
TKM Simples 0,1067*
Duplicação: 344 km
Edital Publicado

BR-040/GO/MG

Extensão: 595 km
CAPEX: R\$ 6,1 Bi**
OPEX R\$:5,0 Bi**
TKM Simples: 0,1327**
Duplicação: 10 km
Fase: AP

Rodovia: BR-381/MG

Extensão: 304 km
CAPEX: R\$ 5,2 Bi**
OPEX: R\$ 3,6 Bi**
TKM Simples: 0,1658**
Duplicação: 132 km
Fase: Ajustes pós TCU

Rodovia: BR-040/495/MG/RJ

Extensão: 451 km
CAPEX: R\$ 9,2 Bi*
OPEX: R\$ 6,7 Bi*
TKM dupla: 0,1388*
Duplicação: 186 km
Fase: ajustes pós TCU

* Data base: out/21

** Data base: jan/22



PROJETO DE CONCESSÃO

PR VIAS – Lote 1

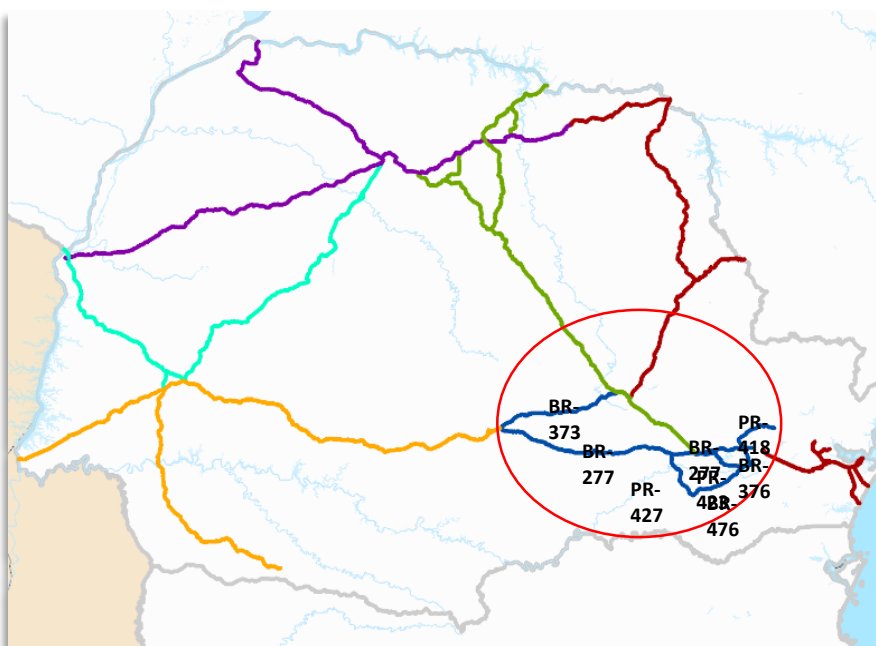
Rodovias Federais: BR-277/373/376/476/PR

Rodovias Estaduais: PR-418/423/427



PR VIAS L1 – Dados Gerais

Mapa de Localização:



Rodovias do Paraná

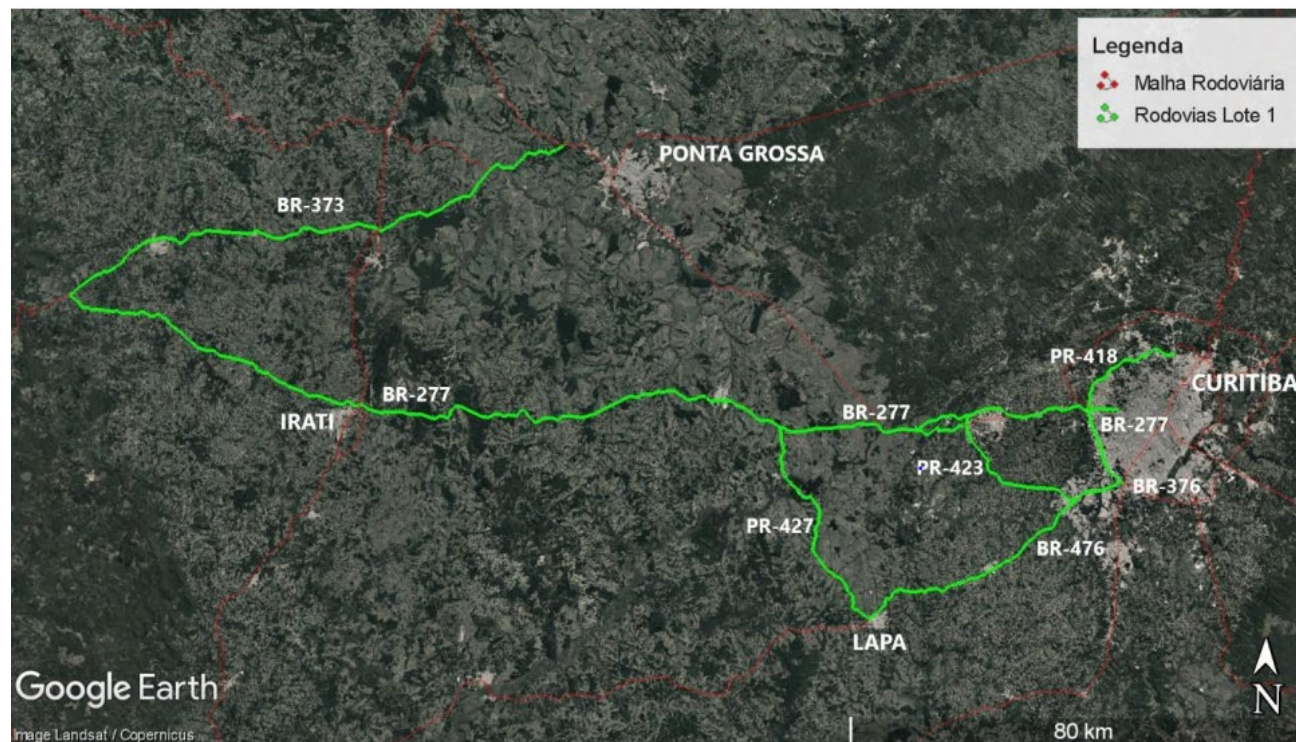
- Lote 1
- Lote 2
- Lote 3
- Lote 4
- Lote 5
- Lote 6

Rodovias Federais:

BR-277/373/376/476/PR

Rodovias Estaduais:

PR-418/423/427.



PR VIAS L1 – Dados Gerais

**EDITAL
PUBLICADO**

13
Bilhões

LEILÃO:
25/08/2023

Em investimentos

Características Gerais:

TIR
8,47%

Extensão:
473 km

Prazo:
30 anos

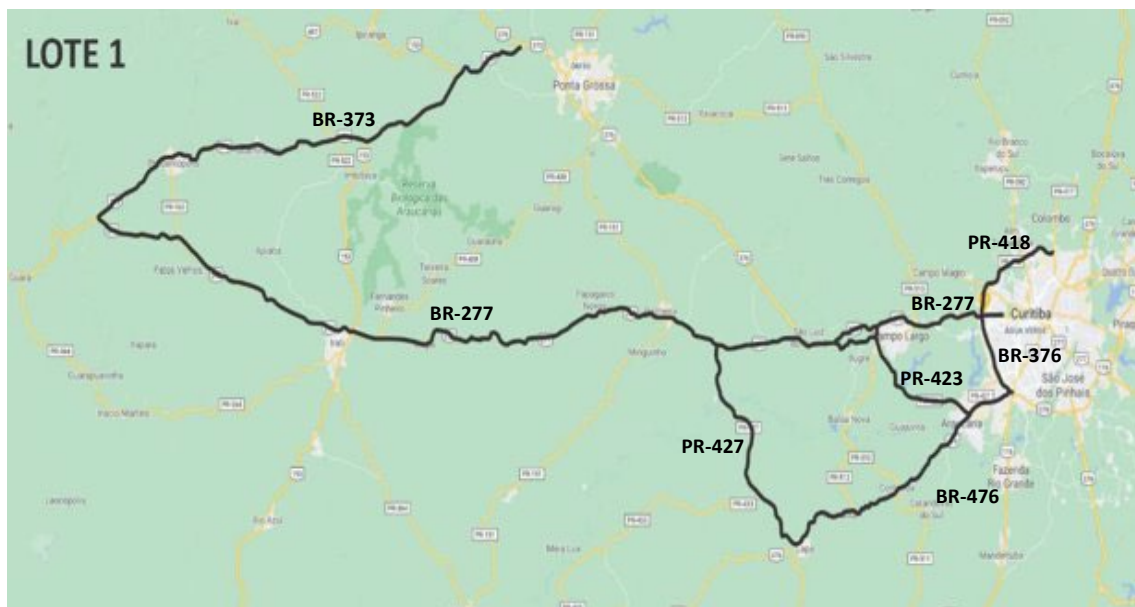
Tarifa (Pista Simples):
R\$ 0,1067 / km

Capex:
R\$ 7,9 bilhões

Tarifa (Pista Dupla):
R\$ 0,1494/km

Opex:
R\$ 5,2 bilhões

5 praças de Pedágio



Data-base: Out/21



PR VIAS L1 – Ampliações de capacidade



3º ao 7º ano de Concessão

344 km de duplicação

210 km de faixas adicionais

| Rodovia | Duplicação (km) | Faixas Adicionais (km)** |
|--------------|-----------------|--------------------------|
| BR 277/PR | 156,3 | 151,26 |
| BR-373/PR | 99,3 | - |
| BR-376/PR | - | 2,33 |
| BR-476/PR | 41,7 | 17,72 |
| PR-418 | 20,53 | 0,78 |
| PR-423 | 25,98 | - |
| PR-427 | - | 38,07 |
| TOTAL | 344 | 210 |

**Extensões somadas de forma linear, considerando duas faixas adicionais no mesmo sentido em alguns segmentos.

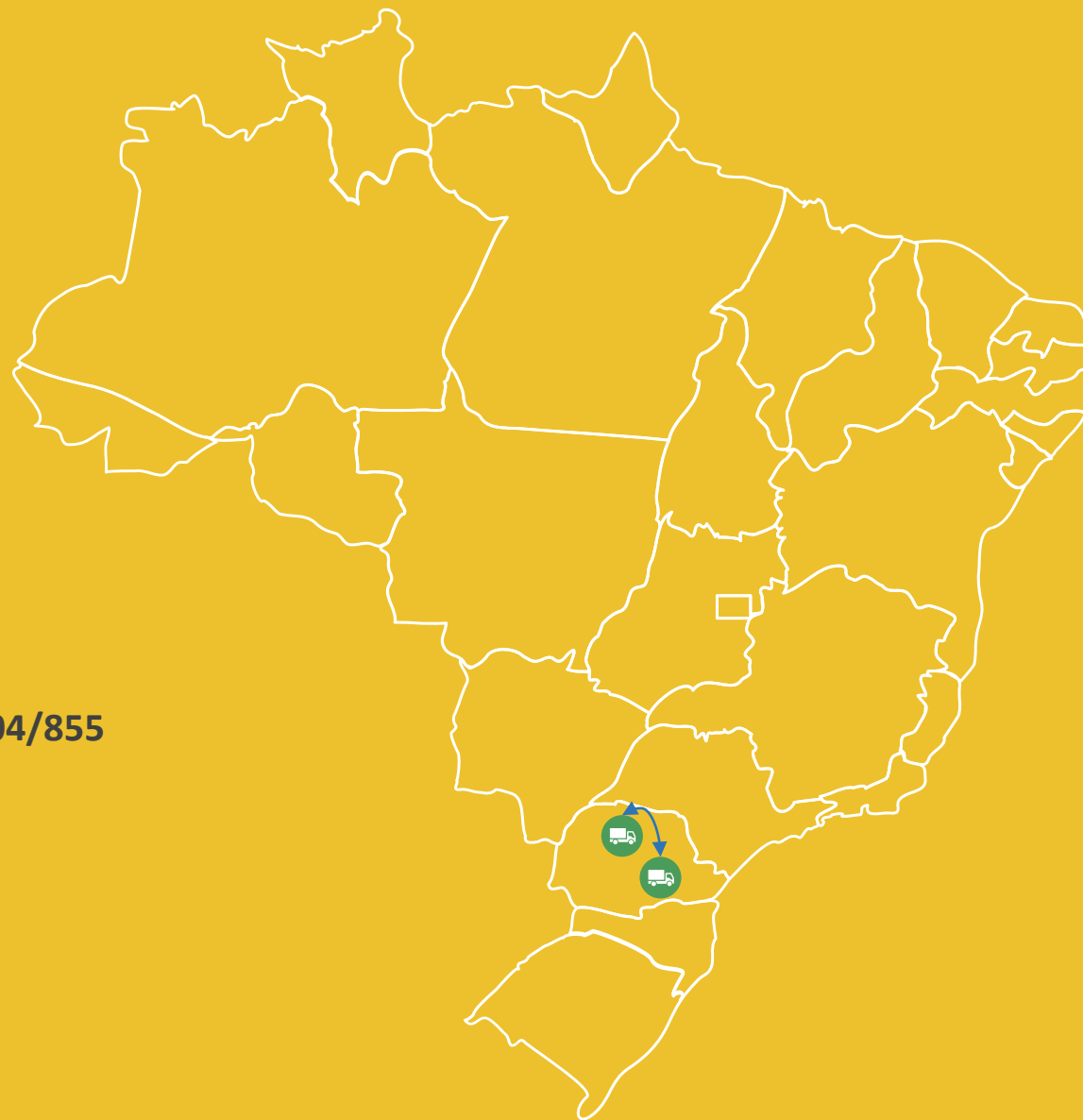


PROJETO DE CONCESSÃO

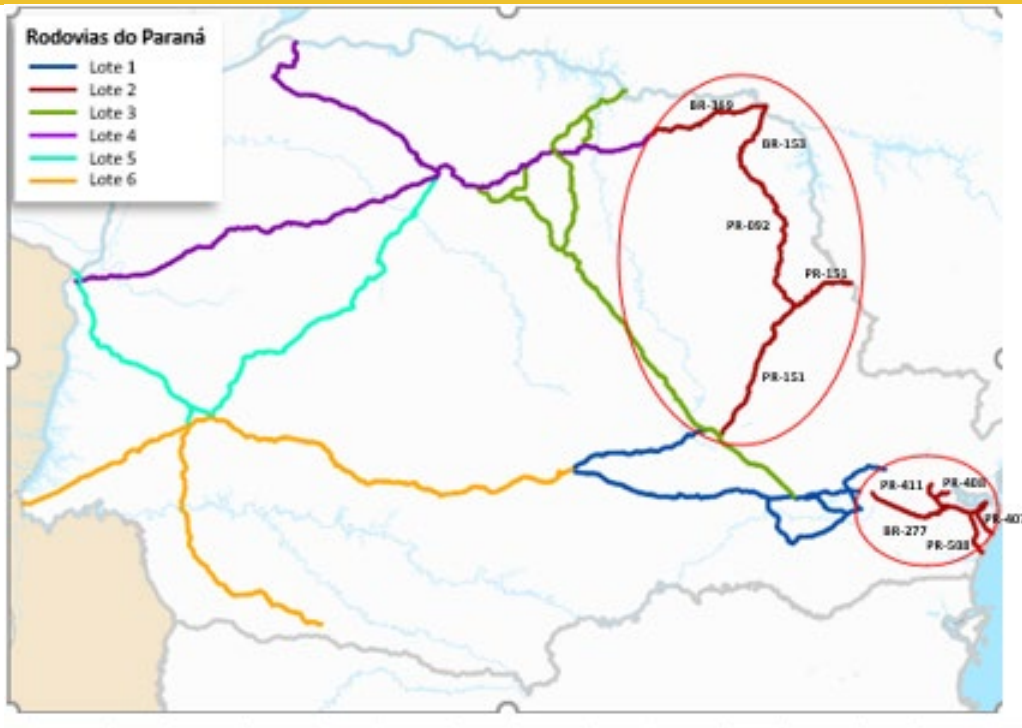
PR VIAS – Lote 2

Rodovias Federais: BR-153/277/369/PR

Rodovias Estaduais: PR-092/151/239 407/408/411/508/804/855



PR VIAS L2 – Dados Gerais

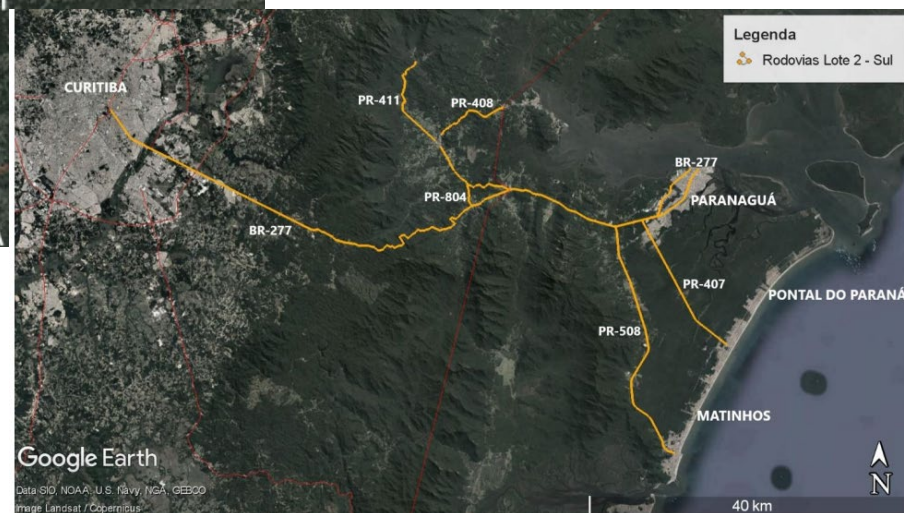
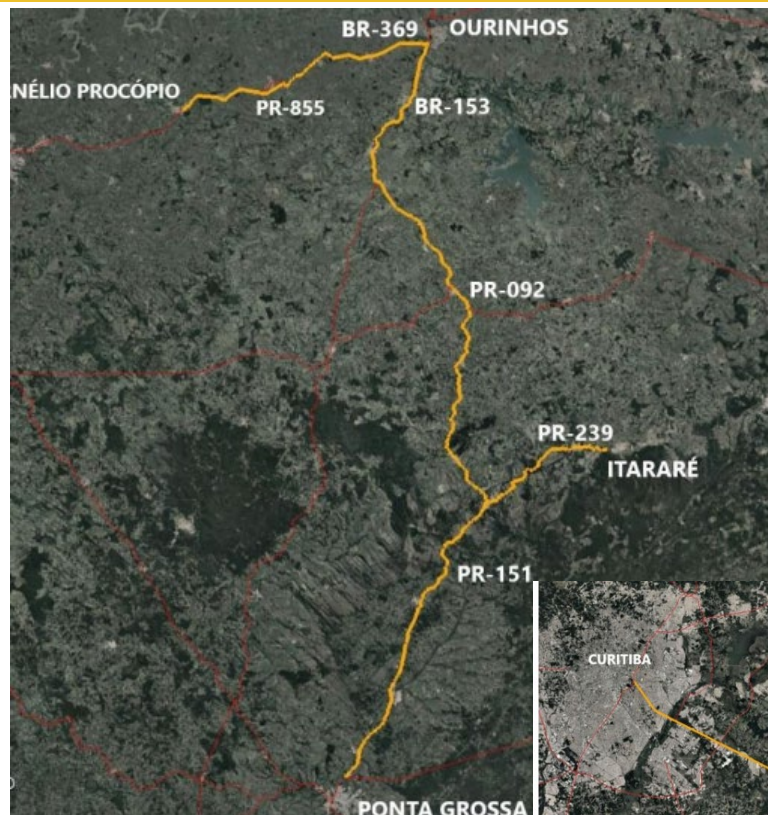


Rodovias Federais:

BR-153/277/369/PR

Rodovias Estaduais:

PR-092/151/239 407/408/411/508/804/855



PR VIAS L2 – Dados Gerais

**EDITAL
PUBLICADO**

17
bilhões

Em investimentos

**LEILÃO:
29/09/2023**

Características Gerais:



TIR:
8,47%



Prazo:
30 anos



Capex:
R\$ 10,8 bilhões



Opex:
R\$ 6,5 bilhões



Extensão:
604 km

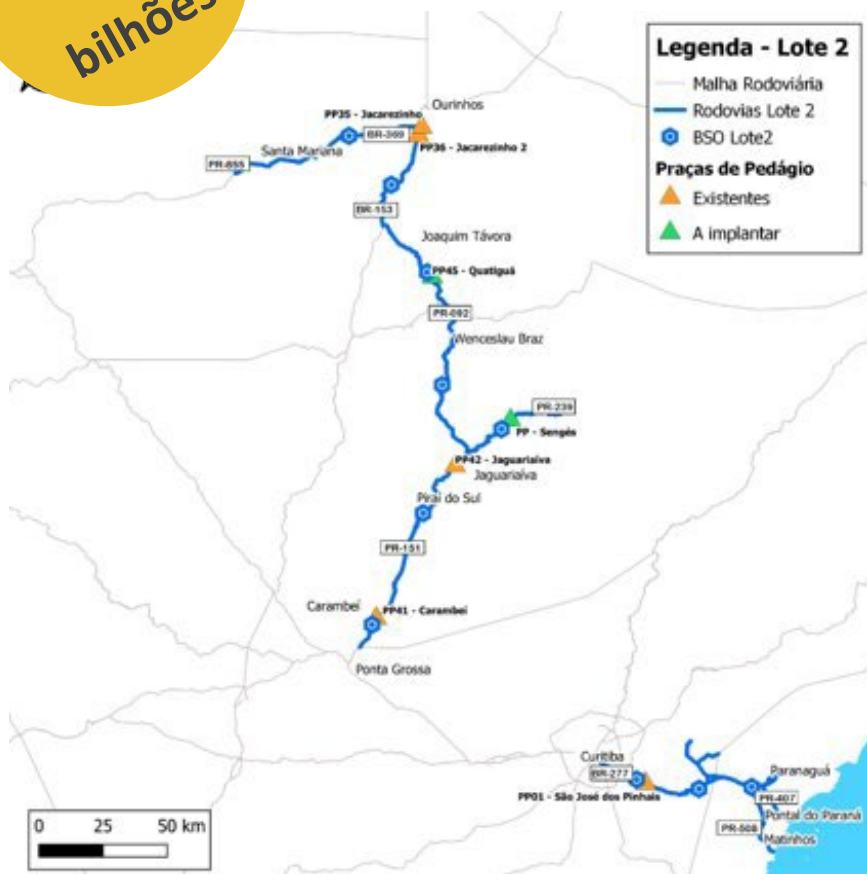


Tarifa (Pista Simples):
R\$ 0,1192 / km



Tarifa (Pista Dupla):
R\$ 0,1669/km

7 praças de Pedágio

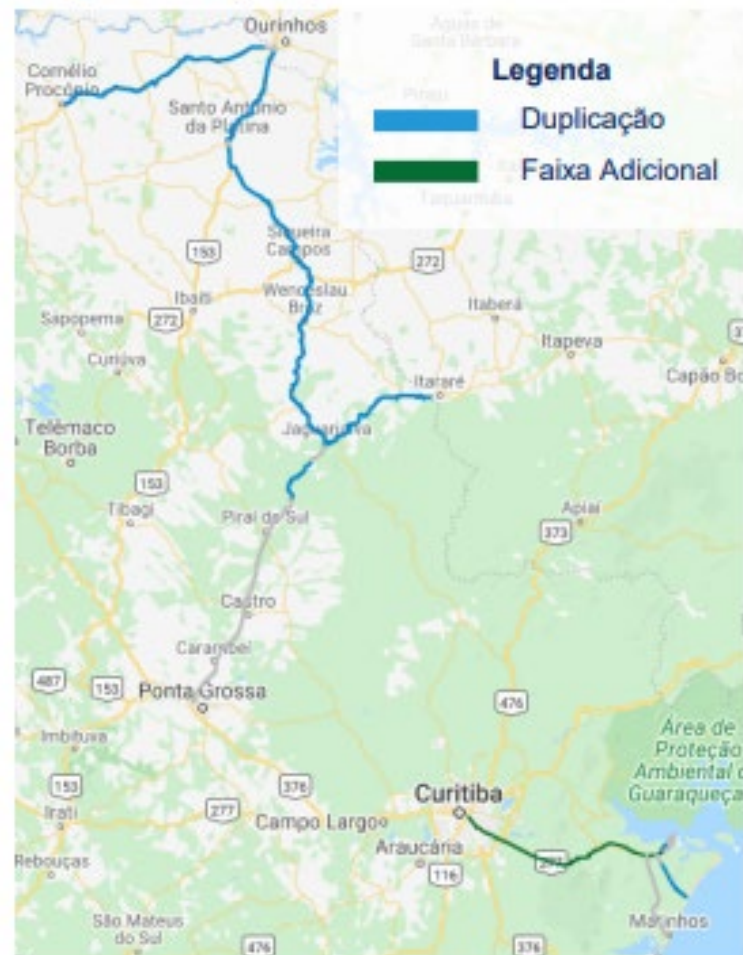


Data-base: Out/21



PR VIAS L2 – Ampliações de capacidade

Mapa de ampliações



| Rodovia | Duplicação (km) | Faixas Adicionais (km) |
|--------------|-----------------|------------------------|
| BR-153/PR | 50,6 | - |
| BR-277/PR | 7,6 | 138,7 |
| BR-369/PR | 74,7 | - |
| PR-092 | 123,8 | - |
| PR-151 | 58,99 | - |
| PR-239 | 12,59 | - |
| PR-407 | 13,9 | - |
| PR-408 | - | - |
| PR-411 | - | - |
| PR-508 | - | - |
| PR-804 | - | - |
| PR-855 | 8,06 | - |
| TOTAL | 350 | 139 |

3º ao 7º ano da Concessão

- 350 km de duplicações
- 139 km de faixas adicionais



PROJETO DE CONCESSÃO

RODOVIA BR-040/MG/RJ “RIO-BH”

A concessão da BR-040/495/MG/RJ tem como principal objeto a ligação rodoviária entre Rio de Janeiro e Belo Horizonte



BR-040/MG/RJ (“Rio-BH”) – Dados Gerais

16
Bilhões

Em investimentos

Características Gerais:



TIR:
9,88%



Prazo:
30 anos



Capex:
R\$ 9,2 bilhões



Opex:
R\$ 6,7 bilhões



Extensão:
451 km



Tarifa (Pista Simples):
R\$ 0,1388 / km



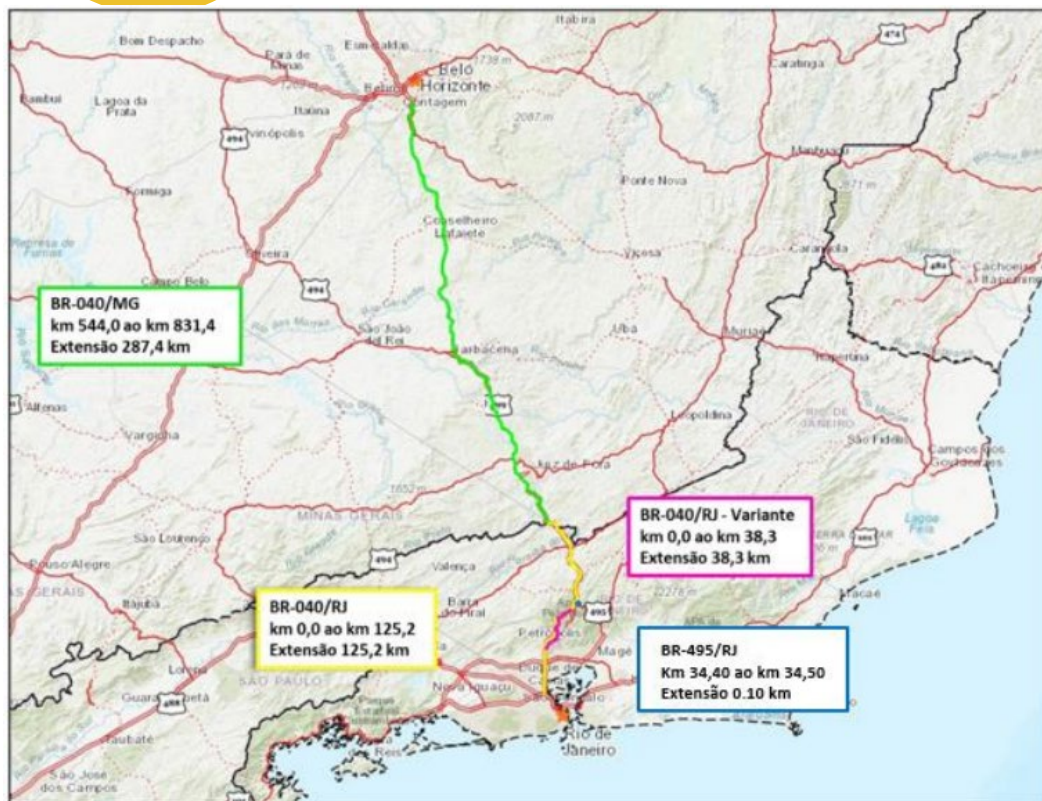
Tarifa (Pista Dupla):
R\$ 0,1944 / km

6 praças de Pedágio

Em ajustes – atualização data base e pós TCU

Data-base: Out/21

Valores encaminhados ao TCU



| Código SNV | Trecho | |
|------------|---------------------------------------|---|
| | Local de início | Local de fim |
| BR-040/MG | ENTR BR-356(A) (P/BELO HORIZONTE) | DIV MG/RJ |
| BR-040/RJ | DIV MG/RJ | ENTR BR-116(B)/101(A) (TREVO DAS MISSÕES) |
| BR-040/RJ | ENTR BR-040 (FNM) (ENTR PISTA DIRETA) | ENTR BR-040 (PONTE S/ RIO DA CIDADE) |
| BR-495/RJ | ENTR 040ARJ10(B) (ITAIPAVA) | ENTR BR-040 (ITAIPAVA) |



BR-040/MG/RJ (“Rio-BH”) – Ampliações de capacidade

3º ao 7º ano de Concessão

- 186 km de duplicação
- 135 km de faixas adicionais

| Intervenção | | Quantidade | | | |
|----------------------|------|------------|-----------|-----------|-------|
| | | BR-040/MG | BR-040/RJ | BR-495/RJ | Total |
| Duplicações | Km | 168,3 | 17,8 | - | 186,1 |
| Faixas Adicionais | Km | 57,7 | 77,5 | - | 135,2 |
| Túneis | Km | - | 5,2 | - | 5,2 |
| Correções de Traçado | unid | 23 | 12 | - | 35,0 |

Nova Subida da Serra:



Nova subida da Serra: ~R\$ 1 bi (4º ao 6º ano)
(obras diversas+3 faixas por sentido, 3 túneis, 11 OAEs, etc.)

Em ajustes – atualização data base e pós TCU



PROJETO DE CONCESSÃO

RODOVIA BR-381/MG

Belo Horizonte/MG a Governador Valadares/MG

Rodovia BR-381/MG no trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-262/MG em Belo Horizonte e BR-262/MG em João Monlevade



BR-381/MG – Dados Gerais

9

Bilhões

Em investimentos

Características Gerais:



TIR:
9,88%



Prazo:
30 anos



Capex:
R\$ 5,2 bi



Opex:
R\$ 3,6 bi



Extensão:
304 km



Tarifa (Pista Simples):
R\$ 0,1658 / km



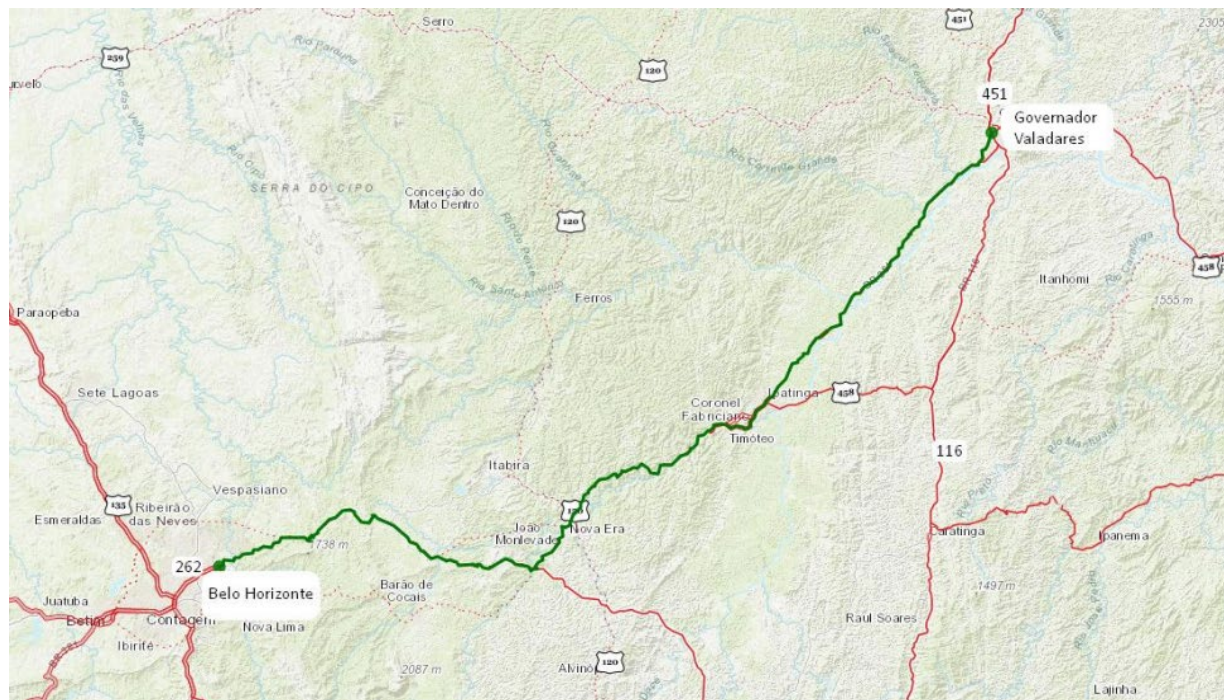
Tarifa (Pista Dupla):
R\$ 0,2321/km

5 praças de Pedágio

Em ajustes – atualização data base e pós TCU

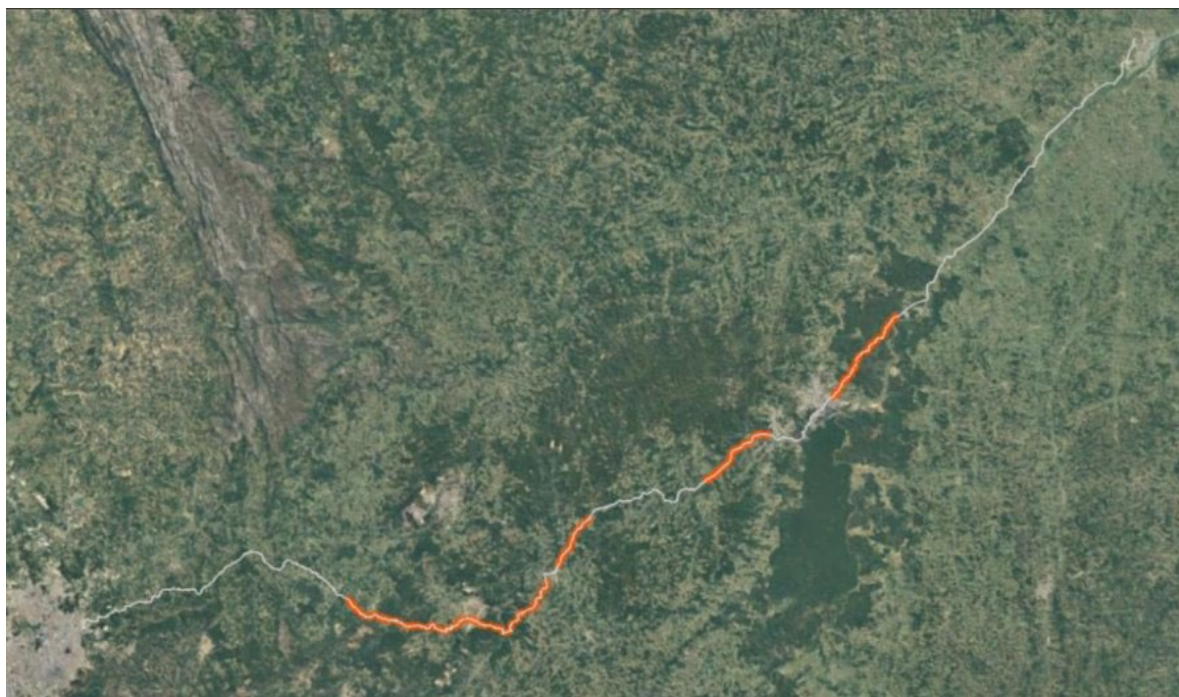
Data-base: jan/22

Valores encaminhados ao TCU



BR-381/MG – Ampliações de capacidade

Obras de duplicação:



| Rodovia | (km) |
|-------------------|------|
| Duplicação | 132 |
| Faixas Adicionais | 100 |

3º ao 8º ano de Concessão

- 132 km de duplicações
- 100 km de faixas adicionais

Em ajustes – atualização data base e pós TCU



PROJETO DE CONCESSÃO

RODOVIA BR-040/MG/GO “Rota dos Cristais”

Cristalina/GO ao Anel Viário de Belo Horizonte/MG

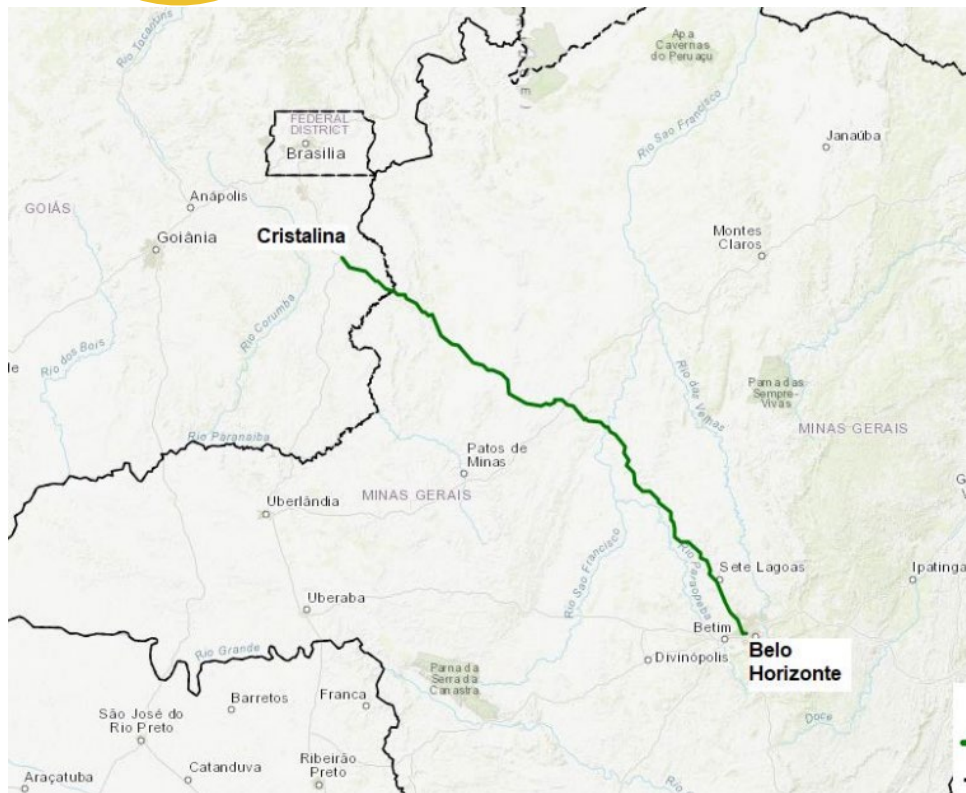
O sistema rodoviário da BR-040/MG/GO compreende o trecho da BR-040/GO, entre o entroncamento com a BR-050 até a divisa com o Estado de Minas Gerais e BR-040/MG, da divisa com o Estado de Goiás até o entroncamento com a BR-135 (Anel Rodoviário de Belo Horizonte)



BR-040/MG/GO (“Rota dos Cristais”) – Dados Gerais

11
Bilhões

Em investimentos



Características Gerais:



TIR:
9,57%*



Prazo:
30 anos



Capex:
R\$ 6,1 bi



Opex:
R\$ 5,0 bi



Extensão:
594,3 km



Tarifa (Pista Simples):
R\$ 0,1327 / km*



Tarifa (Pista Dupla):
R\$ 0,1725 / km*

7 praças de Pedágio

Em ajustes – atualização data base e pós AP

Data-base: jan/22

Valores encaminhados à AP



BR-040/MG/GO (“Rota dos Cristais”) – Dados Gerais

Obras relevantes (3º ao 7º ano):

| Item | Un. | Quantidade | | |
|-----------------|-----|------------|-----------|--------|
| | | BR-040/MG | BR-040/GO | Total |
| Duplicações | km | - | 9,90 | 9,90 |
| Faixa Adicional | km | 329,43 | 13,28 | 342,71 |

- 10 km de duplicação
- 343 km de faixas adicionais

Em ajustes – atualização data base e pós AP



BRASIL

Road Invest
2023

Obrigado!



MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO