

## Relatório circunstanciado acerca das questões suscitadas durante a Consulta Pública

|   |
|---|
| <b>CONSULTA PÚBLICA</b>   |
| RELATÓRIO CIRCUNSTANCIADO ACERCA DAS QUESTÕES SUSCITADAS DURANTE A CONSULTA PÚBLICA SOBRE AS MINUTAS DE EDITAL, CONTRATO E SEUS ANEXOS DO PROJETO DE CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS PARA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, MONITORAÇÃO, CONSERVAÇÃO, AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DO LOTE 8 – VETOR NORTE.                                 |
| ANÁLISE E TRATAMENTO DAS CONTRIBUIÇÕES NA CONSULTA PÚBLICA<br>REALIZAÇÃO: DE 13/11/2024 a 27/12/2024  |
| <b>QUESTIONAMENTO 1</b>   |
| Data: 13/11/2024  |
| Objeto:<br><br>Venho, com devido e máximo respeito, solicitar o envio dos documentos relacionados à Consulta Pública do Projeto Lote Vetor Norte, uma vez que ainda não estão disponíveis no portal da Secretaria de Infraestrutura.<br><br>Agradeço a atenção e aguardo retorno.<br><br>Cordialmente,  |
| Resposta:<br><br>Os documentos relacionados à Consulta Pública do Projeto Lote Rodoviário 8 - Vetor Norte estão disponíveis através do Data Room MG:<br><a href="https://dataroom.mg.gov.br/programa-de-concessoes/lote-rodoviario-8-vetor-norte/#745-746-consulta-publica-1731506871">https://dataroom.mg.gov.br/programa-de-concessoes/lote-rodoviario-8-vetor-norte/#745-746-consulta-publica-1731506871</a> |
| <b>QUESTIONAMENTO 2</b>   |
| Data: 21/11/2024  |
| Objeto:<br><br>Gostaria de saber se a Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA) já dispõe do calendário de lançamento das próximas consultas públicas e projetos rodoviários previstos para o ano de 2025. Caso positivo, poderia, por gentileza, encaminhar-me essa informação?<br><br>Desde já agradeço!<br><br>Cordialmente,  |
| Resposta:<br><br>Todas as informações relativas aos projetos rodoviários em estruturação pela SEINFRA podem ser acessadas por meio do link: <a href="http://www.ppp.mg.gov.br/">http://www.ppp.mg.gov.br/</a>   |
| <b>QUESTIONAMENTO 3</b>   |
| Data: 19/11/2024  |

|   |  |
|---|--|
| Objeto:   | Queria saber como faço minha inscrição sobre Audiência Pública<br>AUDIÊNCIAS PÚBLICAS serão realizadas no dia 28/11/2024, das 18:00 às 21:00, no Palácio das Artes de Vespasiano (rua Francisco Lima, 9, Centro, Vespasiano), e no dia 29/11/2024, das 10:00 às 13:00, na Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves, na Plenária do Edifício Gerais, 9º andar, Belo Horizonte  |
| <p>Resposta:</p> <p>Conforme respondido por e-mail, o regulamento da Consulta Pública não exige credenciamento prévio para participação nas audiências públicas. Ainda, as audiências públicas foram transmitidas online ao vivo e podem ser acessadas por meio dos links: Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>)</p> |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 4</b>   |  |
| Data: 27/11/2024  |  |
| Objeto:   | Bom dia, estas Audiências Públicas tanto em Vespasiano ou na Cidade Administrativa, terá opção de acompanhar ON LINE?<br>E os Projetos do Vetor Norte estarão disponíveis, onde , muito obrigado.  |
| <p>Resposta:</p> <p>Conforme respondido por e-mail, as audiências públicas foram transmitidas online ao vivo e podem ser acessadas por meio dos links: Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>)</p>   |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 5</b>   |  |
| Data: 25/11/2024  |  |
| Objeto:   | <p>Prezado(a),</p> <p>Venho, por meio deste, expressar minha opinião contrária à implantação do pedágio entre as cidades de Vespasiano e Belo Horizonte. Compreendo a importância de medidas para manutenção e melhorias na infraestrutura rodoviária, mas acredito que a implementação desse pedágio trará impactos negativos significativos para os moradores da região, como:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aumento de custos para os cidadãos: Muitos utilizam a via diariamente para trabalhar, estudar ou realizar atividades essenciais. O pedágio representa um custo adicional inviável para famílias de baixa renda.</li> <li>2. Impacto econômico local: Pequenos comerciantes e prestadores de serviços podem ser prejudicados pelo aumento das despesas com transporte, o que pode refletir em preços mais altos para a comunidade.</li> <li>3. Falta de alternativas viáveis: É necessário garantir rotas alternativas adequadas e gratuitas para aqueles que não podem ou não desejam arcar com o pedágio.</li> </ol> <p>Sendo assim, solicito que sejam realizadas audiências públicas amplas e transparentes para discutir o tema, considerando as preocupações da população local.</p> |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>Proponho também a busca por alternativas que possam financiar melhorias nas vias sem onerar diretamente os cidadãos, como parcerias público-privadas ou revisão orçamentária.</p> <p>Agradeço pela atenção e coloco-me à disposição para contribuir com o debate de maneira construtiva.</p> |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto. Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e outra no município de Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.</p> <p>Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.</p> <p>Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.</p> <p>Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.</p> |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 6</b></p>  |   |
| <p>Data: 25/11/2024</p>   |   |
| <p>Objeto:</p>  | <p>Boa tarde. Fiquei com uma dúvida. São duas audiências. Nas duas serão assuntos distintos? Podemos escolher em qual queremos participar? Ou ideal é participar das duas?</p>  |
| <p>Resposta:</p>  |   |

As duas audiências públicas realizadas foram relativas ao mesmo projeto - a concessão rodoviária do Lote 8 - Vetor Norte. Não era necessário participar de ambas. A intenção de realizar duas audiências públicas - uma em Belo Horizonte e outra em Vespasiano - foi a de aumentar a participação da população. As audiências públicas foram transmitidas online ao vivo e podem ser acessadas por meio dos links: Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG))

#### QUESTIONAMENTO 7

Data: 27/11/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | Prezado(a),<br><br>Espero que se encontre bem. Gostaria de confirmar se haverá a divulgação dos participantes da consulta e da audiência pública referente ao Lote Rodoviário Vetor Norte (Lote 8). Trabalho assessorando empresas na estruturação financeira desses projetos, com o objetivo de torná-los mais atrativos para investidores e viabilizar sua implementação.<br><br>Desde já, agradeço pela atenção e me coloco à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.<br><br>Atenciosamente, |
|---------|---|

Resposta:

As audiências públicas agendadas para os dias 28 e 29 de novembro ocorreram com participação da equipe técnica da Subsecretaria de Concessões e Parcerias e do estruturador do projeto, BNDES.

Mais detalhes podem ser vistos no site

<http://www.infraestrutura.mg.gov.br/component/gmg/page/2552-consulta-publica-lote-8-vetor-norte>.

Ainda, as audiências públicas foram transmitidas online ao vivo e podem ser acessadas por meio dos links: Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)).

#### QUESTIONAMENTO 8

Data: 27/11/2024

|         |                                  |
|---------|----------------------------------|
| Objeto: | Cadastro nas Audiências Públicas |
|---------|----------------------------------|

Resposta:

Cadastrado

#### QUESTIONAMENTO 9

Data: 27/11/2024

|         |                                  |
|---------|----------------------------------|
| Objeto: | Cadastro nas Audiências Públicas |
|---------|----------------------------------|

Resposta:

Cadastrado

#### QUESTIONAMENTO 10

Data: 28/11/2024

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Objeto:                  | Cadastro nas Audiências Públicas   |
| Resposta:                | Cadastrado   |
| <b>QUESTIONAMENTO 11</b> |  |
| Data: 28/11/2024         |  |
| Objeto:                  | Cadastro nas Audiências Públicas   |
| Resposta:                | Cadastrado   |
| <b>QUESTIONAMENTO 12</b> |  |
| Data: 28/11/2024         |  |
| Objeto:                  | Cadastro nas Audiências Públicas   |
| Resposta:                | Cadastrado   |
| <b>QUESTIONAMENTO 13</b> |  |
| Data: 28/11/2024         |  |
| Objeto:                  | Cadastro nas Audiências Públicas   |
| Resposta:                | Cadastrado   |
| <b>QUESTIONAMENTO 14</b> |  |
| Data: 03/12/2024         |  |
| Objeto:                  | Olá, sou moradora de lagoa Santa, e gostaria de deixar minha imensa insatisfação com a proposta de colocar pedágio em 2 pontos no caminho de lagoa Santa a BH. Sou moradora daqui desde que nasci e vou a BH para estudar e trabalhar todos os dias, e não tenho condições de ficar pagando pedágio ida e volta não. É descabida essa proposta e eu espero que não seja aprovada!! É ridículo isso, chega de prejudicar o povo! Eu não votei nesse governo e estou sofrendo as consequências dessas escolhas desprezíveis. Pedágio NÃO!! LAGOA SANTA NAO PRECISA DE PEDÁGIO. O TRABALHADOR JA ESTÁ CANSADO DE PAGAR PARA TRABALHAR.  |
| Resposta:                | <p>Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.</p> <p>Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e outra no município de Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>), em dias e horários diferentes, tendo observado</p> |

todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 15

Data: 03/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | Senhores Diretores<br>Coloco me contraria a instalação de pedágios para acesso à Lagoa Santa. Isto porque, além de ser impositiva, sem a devida consulta popular, a princípio causaria enorme prejuízo à população já desguarnecida de Lagoa Santa, que necessita ir a Belo Horizonte todos os dias, quiçá mais de uma vez. Por outro lado, também resultaria em um esvaziamento turístico da cidade, fonte de regalo a todos belorizontinos e circunvizinhos.<br>Solicito maiores estudos e participação popular!! |
|---------|---|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 16

Data: 03/12/2024

**Objeto:** Um absurdo isso que o ZEMA está querendo implantar na MG010 famosa linha verde, várias pessoas de lagoa santa e região precisam passar por ela para irem pra BH pra trabalhar, estudar, vários afazeres importantes, uma falta de respeito com nós moradores fazer com que termos que pagar pra podermos exercer esses afazeres.

Não podemos deixar o ZEMA fazer um descaso desse com a população de lagoa santa e região, fico indignado com umas coisa dessa.

**Resposta:**

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico

em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 17

Data: 03/12/2024

**Objeto:** O Governo do Estado de Minas Gerais, de forma absurda, pretende instalar praças de pedágio que irão impactar diretamente em nossa Lagoa Santa! Milhares de moradores precisam usar, todos os dias, a capital e cidades do entorno, para trabalhar, para acessar outros serviços de saúde, estudar, etc! Se isso se tornar realidade, haverá um grande impacto no orçamento dessas milhares de famílias e de tantas outras. Não podemos aceitar isso! Envie um e-mail, até o dia 12/12, para o endereço abaixo e manifeste sua negativa a essa proposta. Precisamos mobilizar milhares e milhares de pessoas contra esse absurdo! Juntos 🤝 somos mais.

**Resposta:**

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RW RTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RW RTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 18

Data: 03/12/2024

Objeto: Prezados(as) Senhores(as),

Por meio desta, venho manifestar minha posição contrária à proposta de instalação de postos de pedágio na Linha Verde (MG-010), rodovia que conecta Lagoa Santa a Belo Horizonte. Entendo a importância de investimentos na infraestrutura viária do estado, mas considero essa medida desnecessária para esta rodovia, especialmente quando há outras rodovias estaduais que ainda não foram privatizadas e necessitam de melhorias urgentes.

A MG-010, no trecho da Linha Verde, já se encontra em boas condições e cumpre sua função de facilitar o deslocamento entre Belo Horizonte, o aeroporto de Confins e cidades próximas. A implementação de pedágios penalizaria diretamente os usuários locais, incluindo trabalhadores e estudantes, que dependem do trajeto diário, aumentando seus custos de deslocamento de forma injusta.

Por outro lado, há rodovias estaduais não privatizadas em condições críticas, que deveriam ser priorizadas pois muitas apresentam trechos mal pavimentados e perigosos, que necessitam de manutenção e sinalização adequadas para evitar acidentes fatais. Investir na melhoria dessas vias teria um impacto significativo na segurança e na mobilidade em Minas Gerais.

Diante disso, peço que a proposta de instalação de pedágios na Linha Verde seja revista e que os esforços sejam concentrados em solucionar os problemas mais urgentes de infraestrutura nas rodovias estaduais que ainda não passaram por processos de concessão. Essa abordagem atenderia de forma mais eficaz às demandas reais da população mineira.

Agradeço pela atenção e espero que reconsiderem esta proposta de pedágio.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano (<https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc->

e0&t=7s&ab\_channel=SeinfraMG), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 19

Data: 03/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Não concordo com esse pedágio<br>Muitas pessoas como eu vão a lagoa santa pra poder trabalhar e várias pessoas saem de lagoa santa pra trabalhar eu por exemplo não teria condições financeiras de arcar com gasolina e pedágio eu não poderia trabalhar mais em lagoa santa acho muito errado |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttDQ-4RWRTe&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttDQ-4RWRTe&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na

inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequent" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pÓrticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pÓrtico em um mesmo mÊs, menor serÁ o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente Àqueles que trabalham em cidades prÓximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefÍcios aos usuÁrios mais assÍduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilizaçÓo da rodovia.

Ainda, informamos que os Ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terÃo isençÃo tarifÁria nos pÓrticos de cobrançA, garantindo que as tarifas de Ônibus pagas pelos usuÁrios nÃo sejam afetadas em funçÃo da assinatura do contrato de concessÃo do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 20

Data: 04/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Bom dia,<br>Venho atrÁs deste e-mail informar minha insatisfaçÃo com o pedÁgio entre Lagoa Santa e Belo Horizonte eu repÓdio qualquer decisÃo do tipo! |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuiçÓes no Ãmbito da Consulta PÚblica do Projeto de ConcessÃo do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestÓes, crÍticas e apontamentos foram objeto de anÁlise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pÚblica em um projeto de concessÃo rodoviÁria tem como principal funçÃo garantir a transparÃncia e a participaçÃo social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, apÓs as contribuiçÓes recebidas, prorrogou o prazo de consulta atÉ o dia 27 de dezembro. AlÉm disso, realizou duas audiÃncias pÚblicas no Ãmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no municÍpio de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horÁrios diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgaçÃo em jornais de grande circulaçÃo e diversos veÍculos.

Em relaçÃo aos apontamentos relativos À implantaçÃo de pedÁgios e os impactos negativos para os moradores da regiÃo, informamos que os preços e locais dos pÓrticos serÃo alterados para a versÃo de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiÃncia pÚblica consiste na inclusÃo do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequent" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pÓrticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pÓrtico em um mesmo mÊs, menor serÁ o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente Àqueles que trabalham em cidades prÓximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefÍcios aos usuÁrios mais assÍduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilizaçÓo da rodovia.

Ainda, informamos que os Ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano

terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 21

Data: 04/12/2024

Objeto: Olá! Espero que esteja bem.  
Gostaria de ser informada a respeito do possível pedágio que será instalado próximo a Lagoa Santa. Haverá alguma forma de reconhecer os moradores de maneira que eles não paguem? Já que muito trabalham na capital ou redondezas da cidade.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto. Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Por fim, informamos que não será possível implementar a isenção tarifária aos moradores da região. Contudo, conforme explicado anteriormente, o mecanismo de Desconto de Usuário Frequente busca oferecer aos moradores da região tarifas com descontos progressivos à medida que utilizem as rodovias com frequência.

Informamos também que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 22

|   |   |
|---|---|
| Data: 04/12/2024  |   |
| Objeto:   | <p>Boa tarde!</p> <p>Registro neste e-mail a minha indignação com a suposta instalação de praças de pedágio na MG-10 Lagoa Santa. Isso vai impactar terrivelmente a vida dos trabalhadores que precisam transitar na via diariamente.</p> <p>Agradeço antecipadamente!</p>  |
| Resposta:   |   |
| <p>Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.</p> <p>Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e outra no município de Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.</p> <p>Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.</p> <p>Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.</p> <p>Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.</p> |   |
| <b>QUESTIONAMENTO 23</b>  |   |
| Data: 04/12/2024  |   |
| Objeto:   | <p>Prezados boa noite/bom dia ...</p> <p>Meu nome é Thiago Batista, morador há 33 anos do município de Lagoa Santa, e venho através deste manifestar minha indignação quanto concessão da MG10 e LMG800, implantando as praças de pedágio que ligam Lagoa Santa a Belo Horizonte. É um absurdo nós lagoassantenses termos que arcar diariamente com custos de pedágio num trecho tão irrisório.</p> |

Atualmente a cidade carece de recursos básicos para dignidade do cidadão, como: faculdades, hospitais e até mesmo lazer. Entendemos essa iniciativa como inibição ao trânsito de pessoas e cerceamento ao acesso ao município de Belo Horizonte. Contamos com valores absurdos hoje tanto de tarifa de transporte público, quanto ao combustível e agora querem onerar mais o cidadãos do vetor norte com um custo adicional para trânsito? Temos ciência que o trecho precisa de melhorias e manutenção constante, mas sabemos que existem outras alternativas para viabilizar capital. Torna-se simplório demais terceirizar todo custo para o usuário final, sem um mínimo de diálogo e racionalização de uma solução que seja minimamente digna para ambas as partes (governo x cidadão). Vivemos um período onde o cidadão questiona o volume de impostos determinados pelo governo, simultaneamente a expectativa pela reforma tributária tão aguardada que ainda não foi sequer iniciada. Vocês acham mesmo justo aplicar mais esse custo ao usuário? E o volume já arrecadado para o Estado? Está havendo contrapartida? Definitivamente, a implantação de pedágio dentro da região metropolitana, não é a solução e torna-se uma decisão antidemocrática e leviana. Esperamos o diálogo entre o Governo do Estado de Minas juntamente aos representantes dos municípios envolvidos (prefeitos, vereadores, deputados) que não estão sendo ouvidos. Como já dito antes, a medida tem tom inibitório e que inclusive aproxima-se a violação de princípios constitucionais. Manifesto aqui meu apoio ao movimento CONTRA A IMPLANTAÇÃO DO PEDÁGIO.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a

preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 24

Data: 05/12/2024

**Objeto:** Sou servidora da Fundação Hemominas, lotada na unidade em Lagoa Santa. Recentemente tive conhecimento da iniciativa do Governo do Estado em efetuar a concessão da MG10, e possível implantação de praças de pedágio ligando ligando Lagoa Santa a capital. Venho manifestar minha opinião CONTRARIA a tal ação, que impactara de forma negativa tanto os cidadãos de todo vetor norte, quanto o acesso inclusive de pessoas como eu que necessitam de deslocar diariamente no trecho. Entendo que o trecho de abrangência é muito irrisório para ser alvo de uma iniciativa de concessão e existem outros modos de arrecadar fundos para manutenção e melhorias viárias na região. Como não se trata de um percurso de em área afastada da urbanização ou do interior, não tem sentido algum definir essa solução de forma tão simplória. Externo portanto minha preocupação pois caso seja deferida a concessão e cobrança de pedágios na região, eu terei que repensar até em minha permanência na unidade em que estou lotada, pois elevaria ainda mais meu custo de deslocamento. Portanto manifesto aqui meu apoio CONTRARIO A IMPLANTAÇÃO DO PEDÁGIO.

**Resposta:**

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no

valor da tarifa dos p<sup>o</sup>rticos para aqueles motoristas que utilizam com frequ<sup>o</sup>ncia uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado p<sup>o</sup>rtico em um mesmo m<sup>e</sup>s, menor ser<sup>a</sup> o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequ<sup>o</sup>ncia as rodovias, especialmente <sup>a</sup>queles que trabalham em cidades pr<sup>o</sup>ximas, e demonstra a preocupa<sup>o</sup>o em oferecer benef<sup>i</sup>cios aos usu<sup>o</sup>rios mais ass<sup>i</sup>duos, valorizando a fidelidade e incentivando a utiliza<sup>o</sup>o da rodovia.

Ainda, informamos que os <sup>o</sup>nibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano ter<sup>o</sup>o isen<sup>o</sup>o tarif<sup>o</sup>ria nos p<sup>o</sup>rticos de cobran<sup>o</sup>a, garantindo que as tarifas de <sup>o</sup>nibus pagas pelos usu<sup>o</sup>rios n<sup>o</sup> sejam afetadas em fun<sup>o</sup>o da assinatura do contrato de concess<sup>o</sup>o do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 25

Data: 05/12/2024

Objeto: N<sup>o</sup>o ao ped<sup>o</sup>gio!

Resposta:

Agradecemos o envio das contribu<sup>o</sup>es no <sup>a</sup>mbito da Consulta P<sup>u</sup>blica do Projeto de Concess<sup>o</sup>o do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugest<sup>o</sup>es, cr<sup>i</sup>ticas e apontamentos foram objeto de an<sup>a</sup>lise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta p<sup>u</sup>blica em um projeto de concess<sup>o</sup>o rodovi<sup>o</sup>ria tem como principal fun<sup>o</sup>o garantir a transpar<sup>e</sup>ncia e a participa<sup>o</sup>o social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, ap<sup>o</sup>s as contribu<sup>o</sup>es recebidas, prorrogou o prazo de consulta at<sup>e</sup> o dia 27 de dezembro. Al<sup>e</sup>m disso, realizou duas audi<sup>e</sup>ncias p<sup>u</sup>blicas no <sup>a</sup>mbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no munic<sup>i</sup>pio de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e hor<sup>o</sup>rios diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulga<sup>o</sup>o em jornais de grande circula<sup>o</sup>o e diversos ve<sup>i</sup>culos.

Em rela<sup>o</sup>o aos apontamentos relativos <sup>a</sup> implanta<sup>o</sup>o de ped<sup>o</sup>gios e os impactos negativos para os moradores da regi<sup>o</sup>o, informamos que os pre<sup>o</sup>os e locais dos p<sup>o</sup>rticos ser<sup>o</sup>o alterados para a vers<sup>o</sup>o de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audi<sup>e</sup>ncia p<sup>u</sup>blica consiste na inclus<sup>o</sup>o do mecanismo de "Desconto de Usu<sup>o</sup>rio Frequente" (DUF) nos documentos licitat<sup>o</sup>rios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redu<sup>o</sup>o progressiva no valor da tarifa dos p<sup>o</sup>rticos para aqueles motoristas que utilizam com frequ<sup>o</sup>ncia uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado p<sup>o</sup>rtico em um mesmo m<sup>e</sup>s, menor ser<sup>a</sup> o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequ<sup>o</sup>ncia as rodovias, especialmente <sup>a</sup>queles que trabalham em cidades pr<sup>o</sup>ximas, e demonstra a preocupa<sup>o</sup>o em oferecer benef<sup>i</sup>cios aos usu<sup>o</sup>rios mais ass<sup>i</sup>duos, valorizando a fidelidade e incentivando a utiliza<sup>o</sup>o da rodovia.

Ainda, informamos que os <sup>o</sup>nibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano ter<sup>o</sup>o isen<sup>o</sup>o tarif<sup>o</sup>ria nos p<sup>o</sup>rticos de cobran<sup>o</sup>a, garantindo que as tarifas de <sup>o</sup>nibus pagas pelos usu<sup>o</sup>rios n<sup>o</sup> sejam afetadas em fun<sup>o</sup>o da assinatura do contrato de concess<sup>o</sup>o do Lote 8 – Vetor Norte.

## QUESTIONAMENTO 26

Data: 05/12/2024

**Objeto:** Prezado(a),  
Venho, por meio deste, manifestar minha posição contrária à implantação de um pedágio na cidade de Lagoa Santa, MG. Acredito que essa medida trará mais prejuízos do que benefícios para nossa comunidade e região. Essa decisão pode impactar negativamente diversos setores, como:

1. **Mobilidade e Trânsito:** O pedágio pode gerar congestionamentos em vias alternativas, dificultando o deslocamento diário dos moradores e trabalhadores.
2. **Economia Local:** O aumento nos custos de transporte pode prejudicar o comércio e o turismo, que são importantes fontes de renda para nossa cidade.
3. **Impacto Social:** Muitos moradores que dependem da rodovia para atividades diárias serão diretamente afetados pelo aumento nas despesas de deslocamento.

Diante disso, solicito que sejam reavaliadas alternativas que não honrem a população local, promovendo soluções que equilibram o desenvolvimento da infraestrutura com a qualidade de vida da nossa comunidade. Conto com sua atenção e disposição para ouvir as demandas da população de Lagoa Santa.

**Resposta:**

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Freqüente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com freqüência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com freqüência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 27

Data: 05/12/2024

Objeto: Sou contra essa ideia estapafúrdia de colocar pedágio em Lagoa Santa.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 28

Data: 05/12/2024

Objeto: Sou contra essa ideia estapafúrdia de colocar pedágio em Lagoa Santa.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e

apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 29

Data: 05/12/2024

Objeto: Sou contra o pedágio!

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 30

Data: 09/12/2024

Objeto: Senhores,  
boa tarde!

Sou moradora de Lagoa Santa/MG. Nasci nessa cidade.

Sou cidadã e eleitora. Portanto, estou aqui para informar aos senhores que sou contra a privatização da MG-10.

O fundamento do meu posicionamento é o impacto econômico que essa medida neoliberal provocará nas famílias do referido município.

Como Lagoa Santa não oferece aos munícipes empregos, escolas profissionalizantes, universidades, hospitais, transporte público adequado, dentre outros serviços, a população necessita deslocar, diariamente, para Belo Horizonte, local que atende tais demandas, por meio da MG-10.

Diante disso, a privatização empobrecerá mais a população lagoassantense.

Espero que os senhores levem em consideração minha demanda.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa

([https://www.youtube.com/watch?v=ttDQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttDQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 31

Data: 09/12/2024

Objeto: MG-424  
DUPLICAÇÃO

Por que a duplicação da rodovia vai começar após a construção do contorno de Lagoa Santa - MG?

A rodovia MG-424 dentre todas as rodovias objeto da concessão e onde esta os maiores problemas de mobilidade da região atualmente com muitos congestionamentos e a baixa velocidade que temos que trafegar na via.

Sugestão: iniciar as obras de duplicação da MG-424 assim que tiverem os projetos de execução da obra aprovados. Incluindo a construção dos contornos de Matozinhos - MG e Prudente de Moraes - MG.

A execução dessa obra logo nos primeiros anos da concessão irá solucionar boa parte dos problemas de mobilidade da região. O contorno de Lagoa Santa - MG pode ficar por último visto que terá utilidade apenas para os moradores de São José do Almeida e demais cidades incluindo a Serra do Cipó.

Resposta:

Ao contrário das obras de duplicação e dos contornos de Matozinhos e Prudente de Moraes, o Contorno de Lagoa Santa já conta com projeto licenciado pelo órgão ambiental, o que permite que seu início seja mais expedito do que as outras intervenções mencionadas. As obras de duplicação terão início no 3º ano da

concessão, que é o tempo necessário para desenvolver os projetos e obter o licenciamento das referidas intervenções.

### QUESTIONAMENTO 32

Data: 09/12/2024

Objeto: MG-010  
PONTE SOBRE O RIO DAS VELHAS

SUGESTÃO: ILUMINAÇÃO PÚBLICA EM LED SOBRE A PONTE E NO TRECHO DE ALGUNS METROS ANTES DE CHEGAR NA PONTE NOS DOIS SENTIDOS DA RODOVIA.

ESTA PONTE SE TORNOU UM LOCAL DE ACONTECIMENTO DE VÁRIOS ACIDENTES RECENTES COM VÍTIMAS FATAIS POIS DEVIDO A SINALIZAÇÃO PRECÁRIA VÁRIOS VEÍCULOS TEM PASSADO NO LOCAL ACIMA DA VELOCIDADE E ALGUNS CAIRAM NO RIO.

SUGESTÃO: FAIXA ADICIONAL EM AMBOS SENTIDOS DA VIA NAS DUAS MÃOS DE DIREÇÃO PARA AMPLIAR O ESPAÇO DE ACESSO A PONTE ALÉM DE ILUMINAÇÃO EM LED E SINALIZAÇÃO COM PLACAS.

A EXECUÇÃO DAS OBRAS SUGERIDAS E MUITO IMPORTANTE PRA MELHORAR O ACESSO A PONTE A SEGURANÇA NO LOCAL POIS RECENTEMENTE OCORRERAM VÁRIOS ACIDENTES FATAIS NA REGIÃO.

Resposta:

Foi prevista a recuperação integral, de acordo com as normas da ABNT, de todos os sistemas elétricos e de iluminação existentes ao longo do sistema rodoviário, nos acessos, trevos, travessias urbanas, entroncamentos, obras-de-arte especiais, inclusive passarelas e edificações operacionais. Também foi prevista a implantação e complementação dos sistemas elétricos e de iluminação existentes dentro da faixa de domínio, de maneira a atender plenamente às necessidades de cada local. Devem ser empregados sistemas elétricos e de iluminação observando a classe de iluminação adequada, conforme normativa vigente, priorizando a eficiência energética e as fontes de energia limpas e renováveis.

Sobra a segunda sugestão, salienta-se que, para pontes tombadas como patrimônio histórico-cultural, não podem ser previstas ampliações, como faixas adicionais.

### QUESTIONAMENTO 33

Data: 09/12/2024

Objeto: MG-424  
TRAFEGABILIDADE

SUGESTÃO: CONSTRUÇÃO DE PASSARELAS, PASSAGEM INFERIOR OU SUPERIOR.

MELHORAR A VELOCIDADE MÉDIA DA RODOVIA DE FORMA QUE OS VEÍCULOS POSSAM TRAFEGAR NA VELOCIDADE DE 100KM/H.

O TEMPO DE DESLOCAMENTO ATÉ SETE LAGOAS - MG ESTA MUITO ALTO PARA UM TRECHO DE APENAS 51KM.

Resposta:

As intervenções na MG-424 incluem a implantação de 8 passarelas, 5 passagens inferiores, 7 passagens de gado, 3 viadutos e 1 ponte, o reforço e/ou alargamento de 10 OAEs, a duplicação de 12,16 km, a implantação de 1,6 km de vias marginais, dentre outras.

#### QUESTIONAMENTO 34

Data: 09/12/2024

Objeto: MG-010  
CONDIÇÕES DO PAVIMENTO

SUGESTÃO: EXIGIR DA CONCESSIONÁRIA QUE O TRECHO DA MG-010 CONSTRUÍDO EM CONCRETO TENHA SUA REFORMA FEITA EM CONCRETO COM A SUBSTITUIÇÃO DAS PLACAS DE CONCRETO SE NECESSÁRIO.

MANTER A CONSTRUÇÃO ORIGINAL DA VIA. NO TRECHO DE ASFALTO EXIGIR QUE A REFORMA SEJA FEITO COM ASFALTO BORRACHA.

Resposta:

Por contrato, a concessionária será obrigada a seguir rígidos índices de qualidade operacional e de engenharia, o que garantirá melhorias significativas em relação ao conforto e segurança de tráfego. Para atingir estes índices de qualidade a concessionária poderá se valer das mais recentes tecnologias de pavimentação, não sendo obrigada a manter o padrão atual da pavimentação. Ao longo do horizonte de concessão, a concessionária buscará equilibrar os investimentos e as exigências de contrato, e adotar a solução mais adequada.

#### QUESTIONAMENTO 35

Data: 09/12/2024

Objeto: MG-010  
LAGOA SANTA / BH

SUGESTÃO: EXIGIR QUE A ILUMINAÇÃO PÚBLICA DE TODO O TRECHO FIQUE FUNCIONANDO. USAR LÂMPADAS DE LED DE ALTA POTÊNCIA COM TEMPERATURA DE COR DE ATÉ 6500K (COR BRANCA) POIS ILUMINA MELHOR QUE LÂMPADAS COM TEMPERATURA DE COR ACIMA DISSO.

Resposta:

Toda a iluminação do sistema rodoviário deverá atender rígidos padrões de qualidade, incluindo parâmetros relacionados a tempo de operação. Adicionalmente, todas as normas técnicas vigentes deverão ser seguidas pela concessionária. A concessionária deverá garantir que o sistema de iluminação atinja o nível mínimo de luminância definidas para via pública/rodovia (Norma ABNT NBR 5.101:2024 ou mais recentes) edificação (Normas ABNT NBR 15215-1, 2, 3 e 4: 2024, ou mais recentes).

#### QUESTIONAMENTO 36

Data: 09/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | CONTORNO DE LAGOA SANTA - MG<br>ÍNICIO DA OBRA<br><br>SUGESTÃO: INICIAR ESTA OBRA APÓS A CONCLUSÃO DA DUPLICAÇÃO E CONTORNOS DA MG-424.<br><br>ESTA OBRA NÃO É TÃO ESSENCIAL PARA A MOBILIDADE NA REGIÃO OBJETO DA CONCESSÃO. |
|---------|---|

Resposta:

Ao contrário das obras de duplicação e dos contornos de Matozinhos e Prudente de Moraes, o Contorno de Lagoa Santa já conta com projeto licenciado pelo órgão ambiental, o que permite que seu início seja mais expedito do que as outras intervenções mencionadas. As obras de duplicação terão início no 3o ano da concessão, que é o tempo necessário para desenvolver os projetos e obter o licenciamento das referidas intervenções.

#### QUESTIONAMENTO 37

Data: 09/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | PÉDAGIO<br>LAGOA SANTA / BH<br><br>SUGESTÃO: EXCLUIR O PÓRTICO P16 COM VALOR DE R\$3,61.<br><br>O CUSTO PARA QUEM FAZ ESSE TRAJETO TODOS OS DIA OU DE SEGUNDA A SEXTA SERÁ MUITO ALTO. |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A localização dos pórticos foi definida com base em um estudo técnico detalhado, assegurando um posicionamento estratégico que otimiza a arrecadação sem onerar desproporcionalmente os usuários. Como princípio fundamental, os pórticos foram instalados nas divisas dos municípios, evitando a cobrança de tarifa em viagens intramunicipais. Além disso, a distribuição proposta busca garantir a equidade tarifária, assegurando que os usuários paguem proporcionalmente pelo trecho efetivamente utilizado da rodovia.

Diante das preocupações levantadas quanto ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação pública, permitindo uma redução no valor da tarifa. Além disso, o projeto foi revisado para incluir a aplicação do Desconto de Usuário Frequente (DUF), que concede benefícios progressivos aos usuários que utilizam o pedágio eletrônico com frequência.

Com a implementação do DUF, a cada passagem pelo pedágio eletrônico, o usuário receberá um Percentual de Desconto Fixo (PDU). Após 30 passagens no mesmo pedágio eletrônico, no mesmo sentido, o desconto total poderá atingir 51,1% sobre a tarifa original, resultando em uma tarifa média equivalente a 71,6% do valor original. A partir da 31ª passagem, o desconto deixa de acumular, e o usuário continuará pagando o mesmo valor correspondente à 30ª passagem.

Essas medidas reforçam o compromisso do Governo do Estado em garantir modicidade tarifária, equidade na cobrança e melhores condições para os usuários frequentes da rodovia.

Assim, a tarifa inicial no P16 que era de R\$3,61 durante a Consulta Pública baixou para R\$2,96 para o usuário que usa AVI na primeira passagem. Adicionalmente, com a aplicação do DUF, a tarifa decaiu de R\$2,96 na primeira passagem para R\$1,45 na trigésima passagem.

#### QUESTIONAMENTO 38

Data: 09/12/2024

Objeto: MG-010 LAGOA SANTA - SERRA DO CIPÓ

SUGESTÃO: AMPLIAR A QUANTIDADE EM KM DE FAIXA ADICIONAL QUE SERÁ CONSTRUÍDO DE FORMA QUE TENHAMOS FAIXA ADICIONAL A CADA 2KM.

A QUANTIDADE DE FAIXA ADICIONAL PROPOSTA NÃO É SUFICIENTE PARA MELHORAR A MOBILIDADE NA REGIÃO.

Resposta:

A ampliação de capacidade proposta foi fruto de um estudo técnico aprofundado do tráfego da região, por meio da metodologia do Highway Capacity Manual. Esta metodologia é amplamente utilizada em estudos de capacidade rodoviária no Brasil e no mundo. Adicionalmente, há no contrato a previsão de ampliações adicionais caso o nível de serviço máximo estipulado no contrato seja atingido

#### QUESTIONAMENTO 39

Data: 09/12/2024

Objeto: PER  
Item 3.4.1  
Subitem 3.4.1.1

Adicionar o texto: “o sistema de CFTV deverá viabilizar o acesso remoto, pela fiscalização pela PMMG, às imagens geradas, garantindo aos usuários indicados a permissão tanto para visualização em tempo real da operação quanto para obtenção de registros de gravações, sem necessidade de comunicação ou autorização prévia da concessionária”.

Os editais anteriores previam acesso “online” ao sistema de CFTV. O termo online é pouco preciso e, até hoje, esse acesso não foi efetivado. Do ponto de vista prático, em muitos momentos para obter mais detalhes sobre criminosos que tenham passado pelas praças de pedágio é necessário solicitar às concessionárias a extração de trechos de vídeo, porém, em muitos momentos o retorno às solicitações é lento e, em muitos casos, acaba comprometendo o sigilo de algumas operações policiais.

Adicionalmente a necessidade de solicitação de acesso à imagens à concessionária pode trazer prejuízos à eficácia de ações de fiscalização do contrato.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A solicitação foi avaliada e será acatada.

**QUESTIONAMENTO 40**

Data: 09/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>PER<br/>Item 3.4.3<br/>Subitem 3.4.3</p> <p>O PER diz nesse ponto que “Implantação de um sistema de controle de tráfego com o objetivo de controlar e monitorar o trânsito de veículos no Sistema Rodoviário. Integram o sistema de controle de tráfego: (i) equipamentos de detecção e sensoriamento de pista (SAT’s); (ii) sistema de inspeção de tráfego; (iii) Circuito Fechado de TV (CFTV) Escopo nos pórticos do Sistema de Livre Passagem (Free Flow) e edificações; (iv) sistema de detecção automática de incidentes; (v) sistema de detecção de altura; (vi) sistema de controle de velocidade; (vii) Painéis de Mensagens Variáveis (PMV) fixos; (viii) Painéis de Mensagens Variáveis (PMV) móveis; (ix) Monitoração meteorológica; e (x) sistema de detecção de invasão de faixas exclusivas de ônibus.”</p> <p>Esse texto, porém, não citou o “Sistemas de Controle de Arrecadação” que é onde os dados de leitura de placas do veículos que passam pelas praças de pedágio/pórticos ficam registradas. Assim, sugere-se que o sistema de controle de arrecadação seja incluído na lista de sistemas citados no item.</p> <p>Com o textual atual não haveria obrigação da empresa fornecer tais dados para a PMMG que os usa intensamente para responder a eventos criminosos nas rodovias ou que se utilizam delas para prática de crimes ou fuga.</p> |
|---------|---|

Resposta:

Há detalhamento do sistema de controle de arrecadação no item 3.4.5 do PER, com os parâmetros técnicos, parâmetros de desempenho e prazos a serem atendidos, a incluir registro de todos os veículos que passarem pelos pórticos e compartilhamento de todos os dados com o ente regulador. Foi incluído o seguinte texto: "Acesso à PRF/BPRv aos dados necessários à prestação de serviço policial e de autoridade de trânsito. O acesso deve ser dado em tempo real, diretamente nas instalações do CCO ou por link fornecido pela Concessionária em pelo menos um ponto indicado pela PRF/BPRv (dentro ou fora da faixa de domínio), com banda compatível com o serviço a ser prestado pela autoridade policial. Caso a Concessionária opte pelo fornecimento do link à PRF/BPRv, deve-se prover também uma estação de trabalho completa, com monitores de vídeo, radiocomunicadores e equipamentos necessários à prestação do serviço"

**QUESTIONAMENTO 41**

Data: 09/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>PER<br/>Item 3.4.3<br/>Subitem 3.4.3.6</p> <p>O PER diz nesse ponto que “cada ponto será composto também por equipamentos capazes de medir a velocidade dos veículos em todas as faixas de rolamento simultaneamente, devendo registrar a imagem dos <b>veículos infratores</b>”.</p> |
|---------|--|

|   |  |
|---|--|
|   | <p>Sugere-se que seja alterado para: “cada ponto será composto também por equipamentos capazes de medir a velocidade dos veículos em todas as faixas de rolamento simultaneamente, devendo registrar a imagem dos de todos os veículos, independentemente do cometimento de infração”.</p> <p>A exigência do envio de imagens apenas dos veículos infratores é bastante prejudicial para a atuação da PMMG. Hoje há um problema com radares do DEER justamente por isso. Os equipamentos de mediação de velocidade que fazem a leitura de placas e captura de imagens tem plenas condições de registrar todos os dados de placas e imagens de veículos hoje em dia, tratando-se de tecnologia comuna e amplamente disponível no mercado. Em locais onde os equipamentos de fiscalização de velocidade do DEER integrados à PMMG remetem apenas dados de veículos infratores para a PMMG, eles tornam-se inúteis para as ações preventivas e repressivas da PMMG na região, o que garante que criminosos que consigam fugir sem serem detectados. Ademais, as imagens dos veículos são cada vez mais essenciais tanto para identificar de forma inequívoca o veículo usado por criminosos, quando para caracterizar crimes como transporte de maquinário agrícola roubado, confirmação de clonagem de veículos pelas diferenças entre veículos com a mesma placa.</p> |
| <p>Resposta:</p> <p>A sugestão apresentada para que os equipamentos de medição de velocidade registrem a imagem de todos os veículos, independentemente do cometimento de infração, não será acatada.</p> <p>Entretanto, será disponibilizado acesso remoto às imagens e dados dos veículos infratores, permitindo que a Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG) utilize essas informações conforme sua necessidade operacional.</p> <p>Entendemos a relevância do monitoramento ampliado para fins de segurança pública. No entanto, a exigência de registro e armazenamento de imagens de todos os veículos que transitam pelos pontos de fiscalização implica impactos significativos, tanto em termos de custos operacionais quanto de gestão de dados.</p> <p>Ressaltamos que, com o acesso remoto garantido, a PMMG poderá estruturar mecanismos complementares para atender suas demandas específicas sem comprometer a estrutura originalmente prevista no projeto</p> |  |
| <p>QUESTIONAMENTO 42</p>  |  |
| <p>Data: 09/12/2024</p>   |  |
| <p>Objeto:</p>  | <p>PER<br/>Item 3.4.3<br/>Subitem 3.4.3.6</p> <p>O PER diz nesse ponto que “Gerar arquivo de placas de veículos infratores, para <b>posterior envio à fiscalização e/ou PRF/PRE/PMMG</b>, que realizará as consultas necessárias para obtenção dos dados cadastrais e características deles junto aos DETRAN conveniados...”</p> <p>Sugere-se que o texto seja alterado para:</p> <p>“Capturar por meio de tecnologia OCR/LPR as placas <b>traseiras e dianteiras</b> e as respectivas imagens de todos os veículos que passarem pelos equipamentos, <b>inclusive motocicletas</b>, sinalizando aqueles que cometerem infrações, remetendo-as em tempo real para a PMMG e a PRF</p>  |

por meio de API própria e, periodicamente, para a fiscalização, que realizarão as consultas necessárias para obtenção dos dados cadastrais e características deles junto aos DETRAN conveniados...”

O sistema da PMMG e da PRF não trabalham com o recebimento de relatórios periódicos. Ambos os sistemas recebem dados em tempo real e não possuem interface para recebimento de arquivos periodicamente. Além disso, como ambas as Polícias atuam na preservação da ordem pública, suas ações devem ser executadas antes ou logo depois do cometimento dos crimes, o que exige que os dados cheguem de forma imediata. O atraso no envio dos dados pode inviabilizar a atuação operacional das polícias na localização de criminosos que estejam utilizando as vias.

O acréscimo da exigência de captura de placas traseiras e dianteiras é desejável, porém não é essencial. Se entendido que trata-se de requisito inviável, sugere-se que seja mantida apenas a exigência da captura da placa traseira, pois isso garante que as motocicletas sejam registradas pelo sistema.

A citação expressa na necessidade de captura inclusive de motocicletas é importante, pois, muitos equipamentos mais baratos não conseguem fazer esse tipo de captura e o que garante que criminosos em motocicletas consigam fugir das ações da PMMG e da PRF. Ademais tal exigência fará com que sejam contratados equipamentos de melhor qualidade o que reduzirá o volume de erros e perdas de placas de veículos maiores.

Resposta:

A sugestão apresentada não será acatada.  
Entretanto, será disponibilizado acesso remoto às imagens e dados dos veículos infratores, permitindo que a Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG) utilize essas informações conforme sua necessidade operacional.  
Entendemos a relevância do monitoramento ampliado para fins de segurança pública. No entanto, a exigência de registro e armazenamento de imagens de todos os veículos que transitam pelos pontos de fiscalização implica impactos significativos, tanto em termos de custos operacionais quanto de gestão de dados.  
Ressaltamos que, com o acesso remoto garantido, a PMMG poderá estruturar mecanismos complementares para atender suas demandas específicas sem comprometer a estrutura originalmente prevista no projeto

#### QUESTIONAMENTO 43

Data: 09/12/2024

Objeto:

PER  
Item 3.4.5  
Subitem 3.4.5.2

Nos “Parâmetros técnicos para implantação e instalação dos pórticos” → “Controle de arrecadação” → “Para cada pista” consta o seguinte texto: “Câmeras com tecnologia OCR”.

Sugere-se que o texto seja alterado para:

“Deverá registrar a placa dianteira e traseira de todos os veículos e composições que passarem pelas praças por meio de tecnologia de leitura

|  |   |
|--|---|
|  | <p>automática de placas (LPR/OCR)”.</p> <p>Hoje os sistemas de arrecadação das praças de pedágio das concessões em curso registram apenas a placa dianteira dos veículos e as remetem para a PMMG. Isso traz prejuízos para a atuação operacional da instituição, pois as placas das motocicletas não são registradas. Com isso esse tipo de veículo, quando utilizado por criminosos, consegue circular impune por rodovias antes e depois de ter praticado crimes.</p> <p>Prejuízo equivalente ocorre com reboques e semi-reboques. Especialmente em crimes que envolvem roubo e desvio de cargas e equipamentos de grande valor, criminosos usam dessa falha dos sistemas para não serem encontrados uma vez que não é possível com os dados dos sistemas atuais vincular um reboque a um determinado caminhão-trator.</p> <p>Como no sistema Free-Flow será essencial o registro das placas dos veículos para que haja a cobrança do valor do pedágio, é natural que a placa traseira passe a ser registrada, especialmente por causa das motocicletas, todavia é importante deixar claro que ambas as placas precisarão ser registradas para evitar falhas e omissões de dados futuros decorrentes de uma implementação diversa da necessária.</p> |
|--|---|

Resposta:

O Sistema Free-Flow registra ambas as placas traseiras e dianteiras. O texto do Programa de Exploração da Rodovia - PER foi ajustado para incluir a especificação.

#### QUESTIONAMENTO 44

Data: 09/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>PER<br/>Item 3.4.5</p> <p>O PER diz nesse ponto que “O Sistema de Arrecadação deverá estar integrado com sistema do regulador, com transmissão de dados em tempo real, incluindo as informações referentes ao fluxo de veículos dentro do Sistema de Livre Passagem (Free Flow) devendo transmitir informações por pórtico, por pista, por modalidade de cobrança, por veículo, por categoria de veículos.”</p> <p>Sugere-se que o texto seja alterado para:</p> <p>O Sistema de Arrecadação deverá estar integrado com sistema do regulador, <b>da PMMG e da PRF</b>, com transmissão de dados em tempo real, incluindo as informações referentes ao fluxo de veículos dentro do Sistema de Livre Passagem (Free Flow) devendo transmitir informações por pórtico, por pista, por modalidade de cobrança, por veículo, por categoria de veículos <b>no formato de integração de cada destinatário das informações.</b></p> <p>O ajuste no texto visa deixar clara a necessidade de integração dos dados com a PMMG e com a PRF, evitando dificuldades futuras para viabilizar a integração.</p> |
|---------|---|

Resposta:

Há previsão de compartilhamento de dados do sistema de arrecadação com o ente regulador.

#### QUESTIONAMENTO 45

Data: 09/12/2024

Objeto: Prezados senhores boa tarde.  
Cobrar pedágio na MG10 é um absurdo, pensaram nas pessoas q moram aqui e q tem q ir a BH tds os dias? Não estou falando das pessoas q moram 3em condomínio de luxo, e sim de trabalhador q vai de carro e volta. Sou totalmente contra!  
Espero q os senhores tenham o bom senso.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 46

Data: 09/12/2024

Objeto: Boa tarde,

|   |   |
|---|---|
|   | <p>Venho por meio deste, como cidadão lagoassantense, me posicionar de forma contrária a implantação de pontos de pedágio na MG-10. Pontos estes, com uma distância irrisória um do outro, que irão onerar o trânsito dos cidadãos de Lagoa Santa, Vespasiano, etc, pela rodovia em questão. Considero uma cobrança abusiva e injustificada, que pode acarretar futuramente no aumento de valor dos bens de consumo, das viagens intermunicipais e inclusive afastar visitantes das cidades da região.</p>              |
| <p><b>Resposta:</b></p> <p>Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.</p> <p>Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e outra no município de Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.</p> <p>Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.</p> <p>Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.</p> <p>Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.</p> |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 47</b></p>   |   |
| <p>Data:09/12/2024</p>  |   |
| <p><b>Objeto:</b></p>   | <p>A minha proposta é que não tenha concessão. Não é possível qualquer tipo de conciliação entre o que eu disse e um pedágio. A criação de um pedágio é um duro ataque ao povo de Minas Gerais e demonstra que o governo do estado não tem nenhum tipo de apreço ou compromisso para com as pessoas do vetor norte. Não tem como esse absurdo estar de acordo com o que o povo demanda e precisa. É necessariamente uma proposta contrária aos interesses de quem precisa ficar duas horas na estrada todos os dias</p> |

|  |   |
|--|---|
|  | para trabalhar. É um descaso, um absurdo. O senhor Romeu Zema fecha os olhos para o povo. |
|--|---|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 48

Data: 09/12/2024

Objeto: Um absurdo esta ideia.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso,

realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RW RTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RW RTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 49

Data: 09/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Venho através desse e-mail declarar que sou completamente contra a implementação de cobrança de pedágio na MG-10 entre Lagoa Santa e Belo Horizonte. |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RW RTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RW RTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 50

Data: 09/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Entendo que pedágio após a entrada de lagoa santa sentido aeroporto seria direcionado aos usuários do aeroporto e não prejudicaria a população que precisa se deslocar diariamente para Belo Horizonte, meu caso por exemplo vou de segunda a sexta-feira. |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 51

Data: 09/12/2024

Objeto: NÃO AO PEDÁGIO

NÃO CONCORDO COMO PEDÁGIO NA MG-010. DESNECESSÁRIO E INÚTIL. ESTE PEDÁGIO, ASSIM COMO TODOS OS OUTROS CRIAM DISTANCIAMENTO EM PRODUTORES E COMPRADORES, OU SEJA EMPERRA O MERCADO ECONOMICO. MAIS UMA VEZ.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

**QUESTIONAMENTO 52**

Data: 10/12/2024

Objeto: REPUDIO VEEMENTEMENTE A CONCESSAO DA MG10...  
TANTA ESTRADA PRECISANDO DE MELHORIA E VCS QUEREM DAR A CONCESSAO DE UMA DAD ESTRADAS MAIS CONSERVADAD DE MINAS GERAIS.  
ABSURDO..... TER AMIGO é TUDO.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

**QUESTIONAMENTO 53**

Data: 10/12/2024

Objeto: Sou moradora de Lagoa Santa e venho aqui expressar que sou contra a criação do pedagio na MG 010

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttDQ-4RWRTe&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttDQ-4RWRTe&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 54

Data: 10/12/2024

Objeto: Prezados, bom dia!

Este e-mail é para expressar minha indignação contra a instalação de pedágio na MG-10. Sou moradora de Lagoa Santa e trabalho em Belo Horizonte. Este pedágio aumentará significativamente meu custo de vida e dificultará a realização de minhas atividades laborais. Solicito que esta proposta não vá adiante!

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições

recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 55

Data: 10/12/2024

Objeto: Boa tarde,  
Encaminho ofício referente a não instalação do pórtico na MG-10.  
  
Desde já agradeço e nos colocamos a disposição para maiores esclarecimentos.

Resposta:

O ofício nº 061/2024- GV - Bruno Braga foi respondido por meio do processo SEI 1300.01.0011538/2024-54.

#### QUESTIONAMENTO 56

Data: 10/12/2024

Objeto: SOMOS TODOS CONTRA O PEDAGIO! PEDAGIO EM LAGOA SANTA, não!

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições

recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 57

Data: 10/12/2024

Objeto: SOMOS TODOS CONTRA O PEDAGIO! PEDAGIO EM LAGOA SANTA, não!

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 58

Data: 10/12/2024

Objeto: SOMOS TODOS CONTRA O PEDAGIO! PEDAGIO EM LAGOA SANTA, não!

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano

terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 59

Data: 10/12/2024

Objeto: SOMOS TODOS CONTRA O PEDAGIO! PEDAGIO EM LAGOA SANTA, não!

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 60

Data: 17/12/2024

Objeto: Grande parte dos residentes nos municípios da região metropolitana (vetor norte) trabalha em Belo Horizonte. Por tanto, é impensável o cidadão além de todos os custos já existentes, ter que pagar mais um tributo para se deslocar para trabalhar.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 61

Data: 10/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Prezados senhores,<br><br>Boa tarde!<br><br>Gostaria que o trecho onde moro, MG 424, entre Matozinhos e Prudente de Moraes, fosse beneficiado com a recuperação urgente da estrada, pois há vários buracos, deformação da pista pelo excesso de cargas e veículos pesados transitando sem proteção da caçamba, em que os materiais mais finos das mineradoras e indústrias ao redor, extrapolam a caçamba, causando estragos na pista, na margem e carros que andam atrás desses caminhões.<br><br>Sugestão: revitalizar o local de balança já existente entre Matozinhos e Prudente de Moraes e fazer valer o que é permitido.<br><br>Além de melhorar o asfalto de Pedro Leopoldo até Sete Lagoas. |
|---------|--|

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Aí sim, pode-se cobrar pedágios</p> <p>Obrigado pela atenção</p>  |
| <p>Resposta:</p> <p>A Recuperação Funcional do Pavimento e Tratamento de Erosões na rodovia MG-424 é objeto de contrato específico do DER-MG, no qual são previstos investimentos de mais de 75 milhões de reais.</p> <p>A documentação pode ser consultada através do link:<br/> <a href="https://www.der.mg.gov.br/servicos/2414-licitacoes/concorrencias-tomada-de-precos-2024/3744-edital-2301762-000012-2024">https://www.der.mg.gov.br/servicos/2414-licitacoes/concorrencias-tomada-de-precos-2024/3744-edital-2301762-000012-2024</a><br/> EDITAL: 2301762 000012/2024</p> <p>Após a entrega das obras e da assinatura do contrato de concessão, a concessionária será responsável pela manutenção do trecho e pelas obras de melhorias previstas no PER - Programa de Exploração da Rodovia, Anexo 2 à minuta de contrato de concessão.</p> |  |
| <p>QUESTIONAMENTO 62</p>   |  |
| <p>Data: 11/12/2024</p>  |  |
| <p>Objeto:</p>   | <p>Caros Senhores,</p> <p>A minha principal preocupação, diante da anunciada duplicação das rodovias estaduais, MG's: 424 e 010, é com o meio ambiente, pois essas obras de engenharia civil podem prejudicar a fauna e a flora nativa da região de Matozinhos à Sete Lagoas. Assim, sugiro, que o seu projeto se preocupe, em causar o menor impacto ambiental possível para a região, a fim de preservar o seu equilíbrio ambiental, nos termos do art. 225, da Constituição da República de 1988, de 5/10/1988.</p> <p>Uma outra preocupação que tenho, diz respeito ao grande tráfego de caminhões e de carretas, na Rodovia MG-424, o que prejudica a manutenção do seu asfalto e torna o seu trânsito lento. Dessa maneira, a solução para esse problema é a proibição do tráfego de veículos pesados e a aplicação de pesadas multas para os motoristas infratores, nessas vias públicas. Por fim, sugiro, que se fixe uma baixa taxa de pedágio para o tráfego de veículos leves, nessas rodovias estaduais, porque elas integram áreas bastantes urbanizadas, ao longo de todos os Municípios do vetor Norte, e, também, pelo motivo de que os recursos da arrecadação do tributo do "Imposto de Propriedade de Veículos Automotores (IPVA)" devem ser aplicados na melhoria das rodovias do Estado.</p> <p>Sem mais por hora, subscrevo-me-lhes.</p> |
| <p>Resposta:</p> <p>Destacamos, inicialmente, que a concessionária será obrigada, por contrato, a atender padrões de excelência em relação à qualidade do pavimento, garantindo segurança e conforto aos usuários que utilizarem as rodovias sob concessão.</p> <p>Em relação à tarifa de pedágio, destacamos que a localização dos porticos foi fruto de um extenso estudo técnico onde, por princípio, os pórticos foram posicionados nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária</p>   |  |

possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens). Dada as preocupações levantadas, relacionadas ao valor da tarifa, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação (reduzindo o valor da tarifa) e por considerar o Desconto de Usuário Frequente (DUF) reduzindo ainda mais o valor da tarifa paga quanto mais vezes o usuário passar pelo pórtico.

O Projeto de Concessão Rodoviária do Lote 8 - Vetor Norte contempla obras de melhoria e ampliação de capacidade das rodovias no estado de Minas Gerais, sendo executado em conformidade com a legislação vigente e normas técnicas aplicáveis. No que se refere às questões ambientais, todas as obras seguirão o rito processual adequado para a obtenção das licenças ambientais junto aos órgãos competentes.

Esse processo inclui a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), que apresenta diretrizes para o licenciamento ambiental, e a obtenção das Licenças Ambientais necessárias, compreendendo a Licença Prévia (LP), que avalia a viabilidade ambiental do projeto; a Licença de Instalação (LI), que autoriza o início das obras mediante o cumprimento das condicionantes ambientais; e a Licença de Operação (LO), que permite a operação do empreendimento após a implementação das medidas mitigadoras previstas.

Durante a elaboração do EIA, serão identificados os principais impactos ambientais do projeto, bem como as medidas de mitigação necessárias. Para impactos inevitáveis, serão adotadas medidas de compensação ambiental, conforme exigido pela legislação aplicável. Além disso, o projeto prevê, para a região de Sete Lagoas e Matozinhos, a implantação de novas rodovias, incluindo os Contornos de Matozinhos e Prudente de Moraes, cujos impactos ambientais serão analisados detalhadamente no processo de licenciamento ambiental.

#### QUESTIONAMENTO 63

Data: 11/12/2024

Objeto: Prezados, bom dia.

Venho por meio deste demonstrar o descontentamento, não somente meu, mas de diversas pessoas que estão se mobilizando contra a concessão do Vetor Norte. Após a leitura minuciosa do projeto, o mesmo se torna vazio por ignorar diversos critérios já estabelecidos nas zonas de cooperação metropolitana, já assegurados na constituição do Estado. Além do completo abandono da oitiva da população do Vetor Norte de forma justa. O projeto apresenta um plano simples que pode ser aplicado em qualquer outra região e avenidas disponíveis para a concessão, mais uma clara demonstração de que não foi feito com as especificidades e exigências que a região do Vetor Norte necessita.

Para além do ponto acima, vocês terão na área da concessão, um aeroporto internacional, de uma capital gigante em um Estado maior ainda, como é o Estado de Minas Gerais. Isso quer dizer que os ganhos com os pontos freeflow gerarão não somente arrecadação da região, mas de todo um Estado e suas infinitas formas de negociações e comércio. O projeto não estabelece nada novo. Até o momento não foi pensado junto ao município de Lagoa Santa, por exemplo, nenhuma espécie de compensação com o contorno LMG800, uma vez que há milhares de municípios que são comerciantes renomados na cidade e que atendem aos turistas que passam pela cidade. Cenário que se pode esperar de todos os outros municípios que terão tais "contornos". Causando um caos financeiro

|  |  |
|--|--|
|  | <p>em todos.</p> <p>E por fim, mas não menos importante. Lagoa Santa ficou presa em todas as suas saídas, não sendo possível nenhum trajeto para fora da cidade que não passe por um pórtico e/ou área de concessão, isso é inconstitucional. Se o projeto avançar não há base legal constitucional para tal proposta e vamos deixar claro isso em quantas instâncias precisarem ser necessárias.</p> <p>Aguardo retorno, o que é o mínimo do que se espera de uma "Consulta Pública".</p> |
|--|--|

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que a concessão do Lote Vetor Norte está respaldada no art. 175 da Constituição Federal, assim como no art. 1º, inciso I, da Lei Estadual nº 12.219/1996, segundo o qual o Poder Executivo Estadual está autorizado a delegar, por meio de concessão, o serviço público de rodovias. Além disso, vale destacar que a concessão do Lote Vetor Norte está fora da esfera de atuação dos órgãos metropolitanos, conforme art. 8º da Lei Complementar Estadual nº 88/2006. Sem prejuízo disso, foi conferido amplo espaço à participação popular no processo de estruturação da concessão, vide a realização de duas audiências públicas presenciais, nos dias 28 e 29 de novembro de 2024, além da submissão das minutas editalícias em sede de consulta pública para recebimento de contribuições no período de 13/11/2024 a 27/12/2024.

O estudo desenvolvido se baseou nas mais recentes tecnologias e conceitos técnicos para a viabilidade de uma concessão rodoviária em regiões urbanizadas. O conceito do pedagiamento não pode ser verificado de forma singela e restrita, onde é verificado apenas o ato do pagamento da tarifa, sendo importante, também, verificar os investimentos que serão feitos pela concessionária. Destaca-se que estes investimentos garantirão maior segurança, conforto e fluidez ao tráfego, reduzindo custos de transportes e trazendo mais divisas ao estado de Minas Gerais, por haver garantia contínua de que as rodovias atenderão exigentes parâmetros de qualidade.

#### QUESTIONAMENTO 64

Data: 11/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Bom dia,</p> <p>Após ter o conhecimento sobre a possibilidade de concessão das rodovias do vetor norte na região metropolitana de Belo Horizonte, venho por meio deste canal dedicado à consulta pública, manifestar minha posição contrária à instalação de pedágios entre as cidades da região metropolitana e aeroporto. Esta medida traria prejuízos econômicos para a população e trabalhadores que precisam se deslocar diariamente entre as cidades e o aeroporto.</p> |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a

SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 65

Data: 11/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Prezados(as),</p> <p>Venho por meio deste contribuir com a Consulta Pública referente ao projeto de concessão de serviços públicos para o Lote 8 - Vetor Norte.</p> <p>Prezados</p> <p>Gostaria de sugerir a inclusão de uma ciclovia ao longo da MG-010, destacando os seguintes pontos:</p> <p><b>1. Ligação estratégica e potencial turístico:</b> A MG-010 conecta Belo Horizonte à Serra do Cipó e cidades da região, em um trajeto relativamente plano e de aproximadamente 80 km, uma distância viável até mesmo para ciclistas amadores. Muitos ciclistas em Belo Horizonte já percorrem trajetos semelhantes, como quatro voltas ao redor da Lagoa da Pampulha. Uma estrutura cicloviária na região incentivaria o turismo cicloviário e destacaria o potencial da rota como um destino sustentável e atrativo.</p> <p><b>2. Segurança para os ciclistas:</b> A MG-010 é atualmente utilizada por muitos ciclistas para lazer, transporte e treinamento esportivo. No entanto, a falta de infraestrutura segura, principalmente na Linha Verde, onde os veículos atingem altas velocidades, expõe os ciclistas a riscos. Já há registros de acidentes e atropelamentos nos acostamentos dessa rodovia.</p> |
|---------|--|

|   |   |
|---|---|
|   | <p><b>3. Benefícios econômicos e sociais:</b> Uma ciclovia traria melhorias na segurança dos usuários, promoveria hábitos saudáveis, estimularia o turismo regional e impulsionaria a economia local, especialmente nas cidades ao longo do trajeto.</p> <p><b>4. Trecho prioritário:</b> Sugiro atenção especial à Linha Verde, uma área crítica devido à alta velocidade dos veículos e ao fluxo constante de ciclistas.</p> <p>Agradeço pela oportunidade de participar desta consulta pública e espero que minha contribuição seja analisada e considerada no planejamento da concessão.</p> <p>Atenciosamente,</p> |
| <p>Resposta:</p> <p>Não há previsão de implantação de ciclovias na rodovia MG-010. Todavia, a implementação de ciclovias estão "pré-autorizadas", isto é, ao longo da gestão do contrato é possível a inclusão das mesmas.</p>  |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 66</b></p>   |   |
| <p>Data: 11/12/2024</p>   |   |
| <p>Objeto:</p>  | <p>Boa tarde,</p> <p>Por meio deste e-mail, venho me apresentar <b>CONTRA</b> a instalação do pedágio na MG10.</p>  |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.</p> <p>Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e outra no município de Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.</p> <p>Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.</p> <p>Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma</p> |   |

rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado p3rtico em um mesmo m3s, menor ser3 o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequ3ncia as rodovias, especialmente 3queles que trabalham em cidades pr3ximas, e demonstra a preocupa3o em oferecer benef3cios aos usu3rios mais ass3duos, valorizando a fidelidade e incentivando a utiliza3o da rodovia.

Ainda, informamos que os 3nibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano ter3o isen3o tarif3ria nos p3rticos de cobran3a, garantindo que as tarifas de 3nibus pagas pelos usu3rios n3o sejam afetadas em fun3o da assinatura do contrato de concess3o do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 67

Data: 11/12/2024

Objeto: Sou contra o ped3gio em lagoa santa  
Ped3gio nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn

Resposta:

Agradecemos o envio das contribui3es no 3mbito da Consulta P3blica do Projeto de Concess3o do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugest3es, cr3ticas e apontamentos foram objeto de an3lise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta p3blica em um projeto de concess3o rodovi3ria tem como principal fun3o garantir a transpar3ncia e a participa3o social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, ap3s as contribui3es recebidas, prorrogou o prazo de consulta at3 o dia 27 de dezembro. Al3m disso, realizou duas audi3ncias p3blicas no 3mbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no munic3pio de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e hor3rios diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulga3o em jornais de grande circula3o e diversos ve3culos.

Em rela3o aos apontamentos relativos 3 implanta3o de ped3gios e os impactos negativos para os moradores da regi3o, informamos que os pre3os e locais dos p3rticos ser3o alterados para a vers3o de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audi3ncia p3blica consiste na inclus3o do mecanismo de "Desconto de Usu3rio Frequente" (DUF) nos documentos licitat3rios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redu3o progressiva no valor da tarifa dos p3rticos para aqueles motoristas que utilizam com frequ3ncia uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado p3rtico em um mesmo m3s, menor ser3 o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequ3ncia as rodovias, especialmente 3queles que trabalham em cidades pr3ximas, e demonstra a preocupa3o em oferecer benef3cios aos usu3rios mais ass3duos, valorizando a fidelidade e incentivando a utiliza3o da rodovia.

Ainda, informamos que os 3nibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano ter3o isen3o tarif3ria nos p3rticos de cobran3a, garantindo que as tarifas de 3nibus pagas pelos usu3rios n3o sejam afetadas em fun3o da assinatura do contrato de concess3o do Lote 8 – Vetor Norte.

**QUESTIONAMENTO 68**

Data: 11/12/2024

Objeto: Não concordo com este pedágio trabalho em Belo Horizonte vou ter que vender minha casa em lagoa santa e voltar pra bhte

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

**QUESTIONAMENTO 69**

Data: 11/12/2024

Objeto: Vespasiano é uma cidade dormitória, com a maior parte da população se deslocando diariamente para Belo Horizonte, com finalidade de trabalho. Sugiro a retirada do pedágio no KM 17 da MG-010, pois aumentará o custo de deslocamento fazendo com que a população busque rotas alternativas ou percam seus empregos.

A colocação de pedágios gera uma descentralização das cidades participantes da Região Metropolitana de Belo Horizonte, sendo divididas por pedágios que oneram os usuários e delimitam os acessos aos

|  |  |
|--|--|
|  | municípios participantes da Região Metropolitana de Belo Horizonte, conhecida como "Grande BH".  |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>A localização dos pórticos foi definida com base em um estudo técnico detalhado, assegurando um posicionamento estratégico que otimiza a arrecadação sem onerar desproporcionalmente os usuários. Como princípio fundamental, os pórticos foram instalados nas divisas dos municípios, evitando a cobrança de tarifa em viagens intramunicipais. Além disso, a distribuição proposta busca garantir a equidade tarifária, assegurando que os usuários paguem proporcionalmente pelo trecho efetivamente utilizado da rodovia.</p> <p>Diante das preocupações levantadas quanto ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação, permitindo uma redução no valor da tarifa. Além disso, o projeto foi revisado para incluir a aplicação do Desconto de Usuário Frequentador (DUF), que concede benefícios progressivos aos usuários que utilizam o pedágio eletrônico com frequência.</p> <p>Com a implementação do DUF, a cada passagem pelo pedágio eletrônico, o usuário receberá um Percentual de Desconto Fixo (PDU). Após 30 passagens no mesmo pedágio eletrônico, no mesmo sentido, o desconto total poderá atingir 51,1% sobre a tarifa original, resultando em uma tarifa média equivalente a 71,6% do valor original. A partir da 31ª passagem, o desconto deixa de acumular, e o usuário continuará pagando o mesmo valor correspondente à 30ª passagem.</p> <p>Essas medidas reforçam o compromisso do Governo do Estado em garantir modicidade tarifária, equidade na cobrança e melhores condições para os usuários frequentes da rodovia.</p> |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 70</b>   |  |
| Data: 11/12/2024   |  |
| Objeto:  | Olá, sou morador do condomínio estâncias da mata em Jaboticatubas. Como eu poderia obter o resultados das audiências ou mais realizada em Vespasiano e na cidade administrativa?<br>Obrigado |
| <p>Resposta:</p> <p>As duas audiências públicas realizadas foram transmitidas online ao vivo e as gravações podem ser acessadas por meio dos links: Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>).</p> <p>Ainda, informamos que todas as contribuições recebidas em sede de consulta pública foram respondidas individualmente neste relatório.</p>   |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 71</b>   |  |
| Data: 11/12/2024   |  |
| Objeto:  | Sou ,extremamente, contra este absurdo de pedágio, pois quem tem casa nas proximidades destes Municípios, vão ficar no prejuízo...   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Até pra fazer uma compra teremos que pagar pedágio? Sair de BH e deslocar para outra casa pedágio? Pelo amor de Deus, em vez de ajudar os Municípios, estão querendo é afastar as pessoas deles? As estradas que deveriam ser arrumadas pelo governo e não a população ficar no prejuízo pagando 10 , 15 ou 20 pedágios num dia...<br/>Cadê o direito do cidadão de ir e vir?<br/>ABSURDO ESTE PROJETO!</p> |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.</p> <p>Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e outra no município de Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.</p> <p>Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.</p> <p>Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.</p> <p>Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.</p> |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 72</b>   |  |
| Data:11/12/2024  |  |
| Objeto:  | <p>Mais uma vez, é o estado lesando a população. Onerando seu bolso. Os IPVA e licenciamento serão extintos?<br/>Pobre de nós.</p>   |
| Resposta:  |  |

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 73

Data: 12/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>VESPASIANO SERÁ A CIDADE MAIS AFETADA PELAS COBRANÇAS DE PEDÁGIO. SERÃO 3 PEDÁGIOS DENTRO DA ÁREA URBANA, DENTRO DO MESMO MUNICÍPIO.</p> <p>INCONSTITUCIONALIDADE. NOS RETIRANDO O DIREITO DE IR E VIR DENTRO DO PRÓPRIO MUNICÍPIO.</p> <p>Retirada do pedágio que está no projeto para ser instalado no km 17,4 da rodovia mg-010, uma vez que o mesmo vai cortar a cidade, fazendo com que, quem transita dentro do próprio município, pague pedágio. Ou mesmo construção de uma via secundária - marginal sendo utilizada apenas para quem transitar dentro da cidade. Por fim, caso nenhuma das alternativas seja alcançada, pelo menos a mudança do local desse pedágio para a divisa com belo horizonte, a menos de 3 quilômetros, antes do centro administrativo do estado, dentro de BH. Sentido belo horizonte/aeroporto.</p> <p>Sabemos que existem muitos pontos positivos nesse projeto e que a</p> |
|---------|--|

população da Região Norte Metropolitana será beneficiada com a segurança nas estradas e a diminuição do tempo nos trajetos, para Sete Lagoas e Serra do Cipó. A questão é que o município de Vespasiano é dividido em três blocos no corredor da Linha Verde, e a população está apreensiva, e quer saber se vai existir um pedágio nesse trecho. Se sim, isso vai impactar a circulação dentro do próprio município e de quem mora aqui e trabalha em BH, que é a grande maioria da população economicamente ativa da cidade. O agravante é que 80% da população recebe até dois salários-mínimos. É uma população com baixo poder aquisitivo e se o pedágio for um empecilho irrazoável, ou seja, que impacte consideravelmente no seu salário, isso vai impedir a sua liberdade de locomoção. Os munícipes querem que os veículos com placas da cidade sejam liberados do pedágio. Essa já é uma discussão que circula entre a população, mas temos uma jurisprudência do STF que validou a cobrança de pedágio em rodovia que corta o município de Palhoça, em Santa Catarina. Mas o Ministro Barroso defende a tese de que veta o direito constitucional de ir e vir. E nesse caso o poder público tem o dever de solucionar.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A localização dos porticos foi fruto de um extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionadas nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens).

Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Frequente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um vírgula seis por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.

Quanto a isentar os moradores das cidades afetadas do pagamento da tarifa de pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

Neste sentido, o Supremo Tribunal Federal possui entendimento consolidado, vide ADI nº 4382/2018, de relatoria do Min. Alexandre de Moraes, quanto à inconstitucionalidade de lei que conceda isenção do pagamento de tarifa de pedágio em rodovia, quer esteja sendo administrada pela iniciativa privada via contrato de concessão, quer pelo próprio Poder Público, a veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.

Assim, a sugestão não será acatada.

**QUESTIONAMENTO 74**

Data: 12/12/2024

Objeto: Não ao pedágio em Lagoa Santa

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

**QUESTIONAMENTO 75**

Data: 12/12/2024

Objeto: Venho através desta manifestar meu repúdio a implantação de pedágio ligando BH A LAGOA SANTA.  
É um verdadeiro absurdo e imoralidade por parte desse governador .

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como

principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Freqüente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com freqüência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com freqüência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 76

Data: 12/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Prezados, Bom dia!</p> <p>Em relação ao projeto de praça de pedágio na rodovia MG 10 na cidade de Jaboticatubas/MG. Como fica a situação dos moradores que precisam deslocar todos os dias para Lagoa Santa, BH e demais cidades próximas para trabalhar, estudar ou fazer algum tratamento médico? De acordo com a Lei 9277 de 1996 as pessoas que moram ou exerçam atividades profissionais nos municípios que tenham praças de pedágio estão isentos das cobranças para veículos nestas condições.</p> <p>Peço por gentileza esclarecer se está previsto a isenção da cobrança para os moradores que moram próximo às praças de pedágio.</p> |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Freqüente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 80% (oitenta por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem,

inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem. Quanto a isentar os moradores das cidades afetadas do pagamento da tarifa de pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

Neste sentido, o Supremo Tribunal Federal possui entendimento consolidado, vide ADI nº 4382/2018, de relatoria do Min. Alexandre de Moraes, quanto à inconstitucionalidade de lei que conceda isenção do pagamento de tarifa de pedágio em rodovia, quer esteja sendo administrada pela iniciativa privada via contrato de concessão, quer pelo próprio Poder Público, a veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.

Assim, a sugestão não será acatada.

#### QUESTIONAMENTO 77

Data: 11 e 12/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Mi nhá contribuição e não aos pedágio. não ao zema e sua ganância ra tirar mais dinheiro do povo nunca vai ganhar nem pra síndico dr prédio atrapalhou nosso bruno engle . |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 78

Data: 12/12/2024

**Objeto:** Bom dia, e se ao invés de dar o direito de cobrança de pedágio a uma empresa que com certeza visa lucro e provavelmente não fornecerá dados com transparência, a região os instalasse mas sob supervisão das prefeituras e sem esse período de 30 anos que é muuuuito longo na minha opinião. Se as prefeituras fizessem as cobranças COM TRANSPARÊNCIA dizendo o quanto foi arrecadado e onde será investido seria muito mais eficaz e poderia ser desativado quando atingisse a meta e fossem feitas as melhorias necessárias. Não que haja histórico de prestação de contas de forma clara aos cidadãos pelo poder público mas porque isso seria o ideal. Talvez em quinze anos arrecade o valor necessário para as melhorias, e poderia livrar a população do pedágio, ou poderia cobrar menos por mais tempo. E até onde eu sei nem há fluxo tão grande assim de veículos ao redor do aeroporto, provavelmente estão considerando o provável aumento, as melhorias que viajo necessárias são apenas a reforma do asfalto na saída de Belo Horizonte, nos outros locais ele está bom.

**Resposta:**

Um dos motivos pela escolha do modelo de concessão é o fato de ele garantir que a rodovia receberá um fluxo de investimentos durante um longo período de tempo. Assim, a condição da rodovia não estará sujeita às restrições orçamentárias do Estado. Nesta visão de longo prazo, é importante ressaltar que os trechos da rodovia que hoje estão em boas condições podem rapidamente se tornar críticos caso não haja investimento contínuo na via.

O período de 30 anos é praxe no mercado de concessões rodoviárias e é importante para que a empresa que operará a rodovia possa amortizar o alto investimento realizado. Uma diminuição no prazo da concessão levaria necessariamente a uma tarifa mais elevada, de modo a compensar o efeito da diminuição de tempo de cobrança. Por fim, o modelo de concessão permite que haja um processo competitivo entre as empresas interessadas, o que tende a pressionar o valor da tarifa para baixo.

#### QUESTIONAMENTO 79

Data: 12/12/2024

**Objeto:** Não concordo com esse monte de pedágio nessas vias e pior ainda um sendo próximo do outro. Existe milhares de pessoas que fazem esse percurso diariamente para trabalhar e nessa ideia de pedágio vai é acabar com o salário do trabalhador. Menor sentido isso. Até mesmo pq nunca vemos melhorias em nenhum momento.

**Resposta:**

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 80

Data: 12/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>VESPASIANO SERÁ A CIDADE MAIS AFETADA PELAS COBRANÇAS DE PEDÁGIO. SERÃO 3 PEDÁGIOS DENTRO DA ÁREA URBANA, DENTRO DO MESMO MUNICÍPIO.</p> <p>INCONSTITUCIONALIDADE. NOS RETIRANDO O DIREITO DE IR E VIR DENTRO DO PRÓPRIO MUNICÍPIO.</p> <p>Retirada do pedágio que está no projeto para ser instalado no km 17,4 da rodovia mg-010, uma vez que o mesmo vai cortar a cidade, fazendo com que, quem transita dentro do próprio município, pague pedágio. Ou mesmo construção de uma via secundária - marginal sendo utilizada apenas para quem transitar dentro da cidade. Por fim, caso nenhuma das alternativas seja alcançada, pelo menos a mudança do local desse pedágio para a divisa com belo horizonte, a menos de 3 quilômetros, antes do centro administrativo do estado, dentro de BH. Sentido belo horizonte/aeroporto.</p> <p>Sabemos que existem muitos pontos positivos nesse projeto e que a população da Região Norte Metropolitana será beneficiada com a segurança nas estradas e a diminuição do tempo nos trajetos, para Sete Lagoas e Serra do Cipó. A questão é que o município de Vespasiano é</p> |
|---------|--|

dividido em três blocos no corredor da Linha Verde, e a população está apreensiva, e quer saber se vai existir um pedágio nesse trecho. Se sim, isso vai impactar a circulação dentro do próprio município e de quem mora aqui e trabalha em BH, que é a grande maioria da população economicamente ativa da cidade. O agravante é que 80% da população recebe até dois salários-mínimos. É uma população com baixo poder aquisitivo e se o pedágio for um empecilho irrazoável, ou seja, que impacte consideravelmente no seu salário, isso vai impedir a sua liberdade de locomoção. Os munícipes querem que os veículos com placas da cidade sejam liberados do pedágio. Essa já é uma discussão que circula entre a população, mas temos uma jurisprudência do STF que validou a cobrança de pedágio em rodovia que corta o município de Palhoça, em Santa Catarina. Mas o Ministro Barroso defende a tese de que veta o direito constitucional de ir e vir. E nesse caso o poder público tem o dever de solucionar.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A localização dos porticos foi fruto de um extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionadas nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens).

Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Frequente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um vírgula seis por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.

Quanto a isentar os moradores das cidades afetadas do pagamento da tarifa de pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

Neste sentido, o Supremo Tribunal Federal possui entendimento consolidado, vide ADI nº 4382/2018, de relatoria do Min. Alexandre de Moraes, quanto à inconstitucionalidade de lei que conceda isenção do pagamento de tarifa de pedágio em rodovia, quer esteja sendo administrada pela iniciativa privada via contrato de concessão, quer pelo próprio Poder Público, a veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.

Assim, a sugestão não será acatada.

QUESTIONAMENTO 81

Data: 12/12/2024

Objeto: Prezado(a), bom dia!

Venho através deste e-mail manifestar –me **contra à implementação de pedágio na Rodovia MG-010**. A cobrança de pedágio prejudicará muito os moradores da região e trabalhadores que transitam diariamente entre as cidades vizinhas e Belo Horizonte. Muitos trabalhadores serão prejudicados por estes pedágios.

O custo adicional representará um ônus para muitos que já enfrentam longas distâncias e desafios diários, especialmente para aqueles que dependem diariamente da rodovia para seu sustento e se deslocarem até o trabalho. A medida, em vez de beneficiar, sobrecarregará os cidadãos locais, sem oferecer soluções adequadas de transporte público ou alternativas viáveis. A população não foi sequer consultada.

Entendo que a manutenção das rodovias é essencial, mas considero que a cobrança do pedágio não deveria recair sobre os cidadãos comuns, especialmente os que dependem da estrada para o seu deslocamento diário. Penso que as empresas que mais utilizam e impactam as rodovias, muitas vezes com grandes caminhões carregados que poluem e desgastam as vias, deveriam ser as principais responsáveis pelo financiamento da infraestrutura e malhas rodoviárias, contribuindo de forma mais justa para a manutenção das estradas e rodovias.

Peço que reconsiderem essa decisão, levando em conta o impacto socioeconômico na comunidade. Agradeço pela atenção e aguardo um posicionamento sobre o assunto.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma

rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado p3rtico em um mesmo m3s, menor ser3 o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequ3ncia as rodovias, especialmente 3queles que trabalham em cidades pr3ximas, e demonstra a preocupa3o em oferecer benef3cios aos usu3rios mais ass3duos, valorizando a fidelidade e incentivando a utiliza3o da rodovia.

Ainda, informamos que os 3nibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano ter3o isen3o tarif3ria nos p3rticos de cobran3a, garantindo que as tarifas de 3nibus pagas pelos usu3rios n3o sejam afetadas em fun3o da assinatura do contrato de concess3o do Lote 8 – Vetor Norte.

## QUESTIONAMENTO 82

Data: 12/12/2024

Objeto: PER  
Item 2 - DESCRI3O DO SISTEMA RODOVI3RIO

Solicita3o 3 SEINFRA sobre a possibilidade de estender o trecho de concess3o da rodovia MG-010 at3 o munic3pio do Serro/MG.

A Anglo American 3 grande usu3ria da rodovia MG-010 entre os munic3pios de Concei3o do Mato Dentro e Serro/MG e desde 2008 3 a principal investidora nesse trecho.

A Anglo American trata a seguran3a como prioridade, n3o s3 de seus colaboradores como tamb3m da popula3o que reside em 3reas pr3ximas 3 opera3o.

A Anglo American, maior empresa da regi3o, promove o desenvolvimento socioecon3mico local por meio da gera3o de emprego e renda e melhoria da qualidade de vida das pessoas.

Essa regi3o oferece outras potencialidades econ3micas al3m da minera3o, por exemplo, como rota tur3stica da Cordilheira do Espinha3o, para a qual a Anglo American est3 contribuindo para seu desenvolvimento junto aos munic3pios da regi3o.

Considerando esses argumentos, a Anglo American entende ser muito importante e de significativo impacto que o trecho entre Concei3o do Mato Dentro e Serro seja contemplado no PROGRAMA DE CONCESS3ES RODOVI3RIAS - LOTE 8: VETOR NORTE.

Resposta:

A configura3o do Lote 8: Vetor Norte foi definida com base em um Estudo de Viabilidade T3cnica, Econ3mica e Ambiental (EVTEA) detalhado, que analisou diferentes alternativas de abrang3ncia para o sistema rodovi3rio a ser concedido.

No 3mbito desse estudo, o trecho da MG-010 entre Concei3o do Mato Dentro e Serro/MG foi avaliado, considerando sua relev3ncia para a atividade econ3mica local, incluindo o setor miner3rio e o potencial tur3stico da regi3o. No entanto, ap3s a an3lise dos aspectos t3cnicos, econ3micos e ambientais, esse segmento n3o foi incorporado ao escopo final da concess3o, tendo em vista os crit3rios adotados para garantir a viabilidade e sustentabilidade do lote.

## QUESTIONAMENTO 83

Data: 12/12/2024

Objeto:

Prezados,

A privatização do lote 8 do vetor norte afetará negativamente a população que precisa utilizar essa rodoviária diariamente, sendo que a grande maioria da população ganha salários baixos e a implementação de praças de pedágios afetará e muito o salários destas pessoas. Outrossim, acredito que a implementação de praças de pedágios também afetará negativamente o turismo e o comércio da região. Sugiro que ouçam a voz da população que residem nas áreas afetadas e que não levem esse projeto para a frente. O Estado tem dinheiro em caixa para garantir a manutenção destas rodoviária, uma vez que pagamos impostos altíssimos para essa finalidade.

Grata.

Enviado do meu iPhone

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttDQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttDQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus

pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 84

Data: 12/12/2024

Objeto: Bom dia!

Sou totalmente contra, não acho que será um benefício à população a qual me incluo já que moro na região e preciso passar todos os dias na MG 10 para trabalhar, ir ao médico quando necessário, pois, na cidade de Vespasiano não temos hospitais equipados e adequados.

Pelo o que li, observei que dependendo das circunstâncias e necessidades, irei passar pelo pedágio de 4 a 6 vezes no dia. Então qual o benefício, pois estarei pagando.

Penso que há outras formas de fazer melhorias em estradas e rodovias sem prejudicar e onerar a população mais carente e que será a mais prejudicada.

Espero que isso seja revisto. Muito moradores não ficaram sabendo da audiência pública que houve na câmara.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Freqüente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com freqüência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com freqüência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 85

Data: 12/12/2024

**Objeto:** Bom dia. Gostaria de manifestar a necessidade de se fazer um acordo entre o setor público e a concessionária de pedágios a serem implantados no vetor norte no sentido de serem isentados os moradores da região e adjacências, considerando que tornaria inviável a circulação entre tais localidades e a capital e/ou cidades vizinhas sem considerável prejuízo financeiro.

Saliento, por oportuno, que resido em Vespasiano e trabalho diariamente em BH, bem como minhas filhas estudam também naquela capital.

Ainda, meu marido trabalha em Confins, também se deslocando diariamente àquela cidade.

Certa da compreensão estatal, requeiro e solicito avaliação.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Frequentemente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 80% (oitenta por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem. Quanto a isentar os moradores das cidades afetadas do pagamento da tarifa de pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

Neste sentido, o Supremo Tribunal Federal possui entendimento consolidado, vide ADI nº 4382/2018, de relatoria do Min. Alexandre de Moraes, quanto à inconstitucionalidade de lei que conceda isenção do pagamento de tarifa de pedágio em rodovia, quer esteja sendo administrada pela iniciativa privada via contrato de concessão, quer pelo próprio Poder Público, a veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.

Assim, a sugestão não será acatada.

#### QUESTIONAMENTO 86

Data: 12/12/2024

**Objeto:** Prezado(a)

Essa proposta de pedágio é INADMISSÍVEL, uma falta de respeito com o contribuinte que precisa deslocar pela MG-010 para estudar e trabalhar, a

|  |  |
|--|--|
|  | <p>maioria dos cidadãos que transitam por essa via são pessoas desfavorecidas, estudantes e pessoas assalariadas, que já sofrem com a elevada carga tributária e o elevado preço da tarifa, e mesmo pagando caro tem um transporte público de péssima qualidade, esse aumento vai causar desemprego, o empregador não vai contratar pessoas que precisam passar por essa via, vai aumentar as tarifas do transporte público que já são altas e de quem usa aplicativos, isso vai inviabilizar o direito de ir e vir dos menos favorecidos o que não pode ser permitido.<br/>Desde já agradeço pelo espaço.</p> |
|--|--|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RW RTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RW RTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 87

Data: 12/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | VESPASIANO SERÁ A CIDADE MAIS AFETADA PELAS COBRANÇAS DE PEDÁGIO. SERÃO 3 PEDÁGIOS DENTRO DA ÁREA URBANA, DENTRO DO MESMO MUNICÍPIO.<br><br>INCONSTITUCIONALIDADE. NOS RETIRANDO O DIREITO DE IR E VIR |
|---------|--|

DENTRO DO PRÓPRIO MUNICÍPIO.

RETIRADA DO PEDÁGIO QUE ESTÁ NO PROJETO PARA SER INSTALADO NO KM, 17,4 DA RODOVIA MG-10, UMA VEZ QUE O MESMO VAI CORTAR A CIDADE, FAZENDO COM QUE, QUEM TRANSITA DENTRO DO PRÓPRIO MUNICÍPIO, PAGUE PEDÁGIO. OU MESMO CONSTRUÇÃO DE UMA VIA SECUNDÁRIA - MARGINAL SENDO UTILIZADA APENAS PARA QUEM TRANSITAR DENTRO DA CIDADE. POR FIM, CASO NENHUMA DAS ALTERNATIVAS SEJA ALCANÇADA, PELO MENOS A MUDANÇA DO LOCAL DESSE PEDÁGIO PARA A DIVISA COM BELO HORIZONTE, HÁ MENOS DE 3 QUILOMETROS, ANTES DO CENTRO ADMINISTRATIVO DO ESTADO, DENTRO DE BH. SENTIDO BELO HORIZONTE/AEROPORTO.

Sabemos que existem muitos pontos positivos nesse projeto e que a população da Região Norte Metropolitana será beneficiada com a segurança nas estradas e a diminuição do tempo nos trajetos, para Sete Lagoas e Serra do Cipó. A questão é que o município de Vespasiano é dividido em três blocos no corredor da Linha Verde, e a população está apreensiva, e quer saber se vai existir um pedágio nesse trecho. Se sim, isso vai impactar a circulação dentro do próprio município e de quem mora aqui e trabalha em BH, que é a grande maioria da população economicamente ativa da cidade. O agravante é que 80% da população recebe até dois salários mínimos. É uma população com baixo poder aquisitivo e se o pedágio for um empecílio irrazoável, ou seja, que impacte consideravelmente no seu salário, isso vai impedir a sua liberdade de locomoção. Os municípios querem que os veículos com placas da cidade sejam liberados do pedágio. Essa já é uma discussão que circula entre a população, mas temos uma jurisprudência do STF que validou a cobrança de pedágio em rodovia que corta o município de Palhoça, em Santa Catarina. Mas o Ministro Barroso defende a tese de que veta o direito constitucional de ir e vir. E nesse caso o poder público tem o dever de solucionar.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A localização dos porticos foi fruto de um extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionadas nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens).

Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Frequente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um vírgula seis por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.

Quanto a isentar os moradores das cidades afetadas do pagamento da tarifa de

pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

Neste sentido, o Supremo Tribunal Federal possui entendimento consolidado, vide ADI nº 4382/2018, de relatoria do Min. Alexandre de Moraes, quanto à inconstitucionalidade de lei que conceda isenção do pagamento de tarifa de pedágio em rodovia, quer esteja sendo administrada pela iniciativa privada via contrato de concessão, quer pelo próprio Poder Público, a veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.

Assim, a sugestão não será acatada.

#### QUESTIONAMENTO 88

Data: 12/12/2024

Objeto: VESPASIANO SERÁ A CIDADE MAIS AFETADA PELAS COBRANÇAS DE PEDÁGIO. SERÃO 3 PEDÁGIOS DENTRO DA ÁREA URBANA, DENTRO DO MESMO MUNICÍPIO.

INCONSTITUCIONALIDADE. NOS RETIRANDO O DIREITO DE IR E VIR DENTRO DO PRÓPRIO MUNICÍPIO UMA VEZ QUE O DINHEIRO PARA EXECUCAÇÃO E BENEFICIAMENTO DA RODOVIAS JA FOI CONTEMPLADO NO DINHEIRO RECEBIDO POR ACORDO DE MARIANA.

ISENÇÃO TOTAL DE PEDAGIOS NOS PROXIMOS 30 ANOS.

APOS A CONSTRUÇÃO DO RODO ANEL O USO PELA POPULAÇÃO PELO PROXIMOS 30 ANOS AI SIM APOS O USO A COBRANÇA. NAO JUSTIFICA COBRAR SENDO QUE O DINHEIRO PARA EXECUCACAO DA OBRA JA ESTÁ EMPENHADO.

Resposta:

Todos os pórticos de cobrança estão localizados próximos às fonteiras entre os municípios, em linha com a Lei 24.506, de 16/10/2023, de modo a minimizar o impacto para os munícipes que precisam acessar os serviços nas sedes municipais.

Com relação aos recursos para execução, é importante frisar que o Estado de MG aportará no projeto um valor de R\$200 milhões, o que permitiu reduzir a tarifa para os usuários.

#### QUESTIONAMENTO 89

Data: 12/12/2024

Objeto: 3.8 Estudo Socioambiental v\_03\_Vetor Norte\_rev03  
Item 3.4

Alteração das localizações dos pórticos

É inadmissível cobrar pedágios de trabalhadores, estudantes e transeuntes da região mais populosa do vetor norte (entre final da Cristiano Machado e Aeroporto) para custeio de novas vias em outros locais que não atenderão

aos interesses dos respectivos moradores mais impactados financeiramente pelas cobranças. A MG10 é praticamente uma via arterial, em que os moradores de Vespasiano e Lagoa Santa, principalmente, a utilizam para fazer tarefas do dia a dia como fazer compras em supermercados, sacolão, padaria, etc. Além do mais, a via está em ótimo estado de conservação, não necessitando de nenhuma concessão deste trecho à iniciativa privada, a não ser para interesses adversos e que não coincidam com os interesses da população.

Ao invés de cobrar pedágios de pobres trabalhadores da região em que sua maioria integram as classes socioeconômicas mais baixas, o ideal seria inserir pórticos apenas em novas rodovias, ou rodovias que estejam em estado extremamente precário, ao contrário da MG10 e MG424, ambas novas e já reformadas anteriormente com a utilização do dinheiro do contribuinte.

Veja o meu caso e de diversos trabalhadores:

Vou de BH a Lagoa Santa duas vezes por dia e terei que pagar 8 pedágios. Isso mesmo 8 (OITO - IDA E VOLTA 2X).

Tenho absoluta certeza que os empregadores irão demitir funcionários da região por conta do alto custo de deslocamento dos mesmos, assim como aumentar a discriminação nas entrevistas de emprego em BH para os moradores destas cidades impactadas que são consideradas cidades "dormitórias" (termo que com absoluta certeza a SEINFRA tem conhecimento).

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A localização dos pórticos foi definida com base em um estudo técnico detalhado, assegurando um posicionamento estratégico que otimiza a arrecadação sem onerar desproporcionalmente os usuários. Como princípio fundamental, os pórticos foram instalados nas divisas dos municípios, evitando a cobrança de tarifa em viagens intramunicipais. Além disso, a distribuição proposta busca garantir a equidade tarifária, assegurando que os usuários paguem proporcionalmente pelo trecho efetivamente utilizado da rodovia.

Diante das preocupações levantadas quanto ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação, permitindo uma redução no valor da tarifa. Além disso, o projeto foi revisado para incluir a aplicação do Desconto de Usuário Freqüente (DUF), que concede benefícios progressivos aos usuários que utilizam o pedágio eletrônico com frequência.

Com a implementação do DUF, a cada passagem pelo pedágio eletrônico, o usuário receberá um Percentual de Desconto Fixo (PDU). Após 30 passagens no mesmo pedágio eletrônico, no mesmo sentido, o desconto total poderá atingir 51,1% sobre a tarifa original, resultando em uma tarifa média equivalente a 71,6% do valor original. A partir da 31ª passagem, o desconto deixa de acumular, e o usuário continuará pagando o mesmo valor correspondente à 30ª passagem.

Essas medidas reforçam o compromisso do Governo do Estado em garantir modicidade tarifária, equidade na cobrança e melhores condições para os usuários freqüentes da rodovia.

**QUESTIONAMENTO 90**

Data: 12/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>3.8 Estudo Socioambiental v_03_Vetor Norte_rev03<br/>Item 3.4</p> <p>Alteração das localizações dos pórticos</p> <p>Conforme citado no estudo: "Os municípios com menor renda média da população, com menos de um salário-mínimo, foram: Jaboticatubas e Prudente de Moraes (507 reais); Vespasiano, com 532 reais, São José da Lapa, com 673 reais e Matozinhos, com 704 reais de renda média".</p> <p>Alterar a localização dos pórticos nas cidades com maior índice de pobreza, conforme destacado no item 3.4 do documento "3.8 Estudo Socioambiental v_03_Vetor Norte_rev03".</p> |
|---------|--|

Resposta:

O Projeto foi revisado após a Consulta Pública e uma das alterações foi a exclusão do pórtico P13, localizado entre Prudente de Moraes e Sete Lagoas. Adicionalmente, o Estado optou por aumentar o aporte de R\$80 milhões (versão Consulta Pública) para R\$200 milhões, de modo a reduzir as tarifas pagas pelos usuários. Por fim, destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Freqüente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um vírgula seis por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem. Entende-se que estas medidas reduzem o impacto para população de mais baixa renda.

É importante ressaltar que o Estado de MG isentou os veículos dos sistemas de transporte coletivo intermunicipal e metropolitano de passageiros, compreendidos pelo conjunto de linhas regulares existentes ou que venham a ser criadas e serviços integrantes com origem e destino nos municípios integrantes da Região Metropolitana e Colar Metropolitano de Belo Horizonte, conforme cláusula 21.6 da Minuta do Contrato de Concessão. Assim, o usuário de mais baixa renda terá opção de um modo de transporte que não será impactado pela cobrança de tarifas de pedágio.

**QUESTIONAMENTO 91**

Data: 12/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>Sou morador da cidade de Vespasiano e trabalho em BH de segunda a Sábado. A privatização da Rodoviária MG10 será extremamente prejudicial para quem, assim como eu, dependem diariamente da rodovia para ir trabalhar.</p> <p>Serão muitas pessoas prejudicadas com a implantação destas praças de Pedágio e mais este custo.</p> <p>A população destas cidades foi ouvida antes de tomarem essa decisão?</p> <p>Sou contra.</p> |
|---------|---|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRTE&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRTE&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 92

Data: 12/12/2024

Objeto: VESPASIANO SERÁ A CIDADE MAIS AFETADA PELAS COBRANÇAS DE PEDÁGIO. SERÃO 3 PEDÁGIOS DENTRO DA ÁREA URBANA, DENTRO DO MESMO MUNICÍPIO.

INCONSTITUCIONALIDADE. NOS RETIRANDO O DIREITO DE IR E VIR DENTRO DO PRÓPRIO MUNICÍPIO.

Retirada do pedágio que está no projeto para ser instalado no km 17,4 da rodovia mg-010, uma vez que o mesmo vai cortar a cidade, fazendo com que, quem transita dentro do próprio município, pague pedágio. Ou mesmo construção de uma via secundária - marginal sendo utilizada apenas para quem transitar dentro da cidade. Por fim, caso nenhuma das alternativas seja alcançada, pelo menos a mudança do local desse pedágio para a divisa com belo horizonte, a menos de 3 quilômetros, antes do centro

administrativo do estado, dentro de BH. Sentido belo horizonte/aeroporto.

Sabemos que existem muitos pontos positivos nesse projeto e que a população da Região Norte Metropolitana será beneficiada com a segurança nas estradas e a diminuição do tempo nos trajetos, para Sete Lagoas e Serra do Cipó. A questão é que o município de Vespasiano é dividido em três blocos no corredor da Linha Verde, e a população está apreensiva, e quer saber se vai existir um pedágio nesse trecho. Se sim, isso vai impactar a circulação dentro do próprio município e de quem mora aqui e trabalha em BH, que é a grande maioria da população economicamente ativa da cidade. O agravante é que 80% da população recebe até dois salários-mínimos. É uma população com baixo poder aquisitivo e se o pedágio for um empecilho irrazoável, ou seja, que impacte consideravelmente no seu salário, isso vai impedir a sua liberdade de locomoção. Os munícipes querem que os veículos com placas da cidade sejam liberados do pedágio. Essa já é uma discussão que circula entre a população, mas temos uma jurisprudência do STF que validou a cobrança de pedágio em rodovia que corta o município de Palhoça, em Santa Catarina. Mas o Ministro Barroso defende a tese de que veta o direito constitucional de ir e vir. E nesse caso o poder público tem o dever de solucionar.

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A localização dos porticos foi fruto de um extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionadas nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens).

Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Freqüente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um vírgula seis por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.

Quanto a isentar os moradores das cidades afetadas do pagamento da tarifa de pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

Neste sentido, o Supremo Tribunal Federal possui entendimento consolidado, vide ADI nº 4382/2018, de relatoria do Min. Alexandre de Moraes, quanto à inconstitucionalidade de lei que conceda isenção do pagamento de tarifa de pedágio em rodovia, quer esteja sendo administrada pela iniciativa privada via contrato de concessão, quer pelo próprio Poder Público, a veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.

Assim, a sugestão não será acatada.

#### QUESTIONAMENTO 93

Data: 09/12/2024

Objeto: Prezados(as) Senhores(as),  
Eu, Thais Rocha, liderança comunitária em Vespasiano, venho, por meio deste, encaminhar os documentos referentes à nossa mobilização contra a instalação de pedágios aqui na nossa região.  
Os anexos a este e-mail seguem:

1. O abaixo-assinado com as assinaturas coletadas da comunidade, demonstrando nossa insatisfação com a proposta;
2. O oficial detalhando os impactos negativos que o pedágio traz para nossa região.

Solicitamos sua atenção a este importante assunto e reforçamos a necessidade de ouvir as demandas da população diretamente impactada. Estamos à disposição para agendar uma reunião ou fornecer informações adicionais que possam ser feitas.  
Contamos com seu apoio e colaboração para evitar esse prejuízo à mobilidade e ao bem-estar da nossa região.

Resposta:

Ofício respondido por meio do processo SEI 1630.01.0002072/2024-32.

#### QUESTIONAMENTO 94

Data: 12/12/2024

Objeto: Prezado Secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, Pedro Bruno Barros de Souza.

Venho por meio deste ofício, em nome dos signatários, apresentar em anexo o abaixo-assinado, manifestando nossa preocupação e oposição à Concessão Comercial do Lote 8 Vetor Norte na MG-10, projeto que impacta diretamente o custo de vida na região.

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos

pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Freqüente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com freqüência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com freqüência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 95

Data:12/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | Boa tarde! Diante do projeto de instalação do pedágio que vai atender as cidades de Vespasiano, lagoa Sabta até a serra do Cipò e até Matozinhos. Venho por meio deste, solicitar as seguintes informações?<br>1 - com pórtico Morro Alto, os moradores do centro de Vespasiano para irem ao bairro Morro Alto e bairros adjacentes e vice versa, terão que pagar pedágio para transitarem dentro da própria cidade?<br>2 - Qual o valor estimado do pedágio?<br>3 - Qual a contrapartida para o município deste serviço? |
|---------|---|

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Não há cobrança para deslocamentos entre bairros dentro município. Os usuários somente pagarão a tarifa se passarem pelo pórtico do pedágio em seus deslocamentos, dependendo do seu trajeto. Os pórticos se localizam nas divisas dos municípios.

Diante das preocupações levantadas quanto ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação, permitindo uma redução no valor da tarifa. Além disso, o projeto foi revisado para incluir a aplicação do Desconto de Usuário Freqüente (DUF), que concede benefícios progressivos aos usuários que utilizam o pedágio eletrônico com freqüência.

Com a implementação do DUF, a cada passagem pelo pedágio eletrônico, o usuário receberá um Percentual de Desconto Fixo (PDU). Após 30 passagens no mesmo pedágio eletrônico, no mesmo sentido, o desconto total poderá atingir 51,1% sobre a tarifa original, resultando em uma tarifa média equivalente a 71,6% do valor original. A partir da 31ª passagem, o desconto deixa de acumular, e o usuário continuará pagando o mesmo valor correspondente à 30ª passagem.

A tarifa do pórtico de - Morro Alto é de aprox. R\$ 2,93 (podendo chegar à tarifa mínima de aprox. 1,50 com o Desconto de Usuario freqüente (DUF).

No município de Vespasiano haverá melhorias da infraestrutura viária com a implantação de faixas adicionais, construção de passarelas, melhorias em pontos de ônibus, construção e adequação de Obras de Arte Especiais, atendimento a Emergências (Serviço de guincho, resgate médico e apoio mecânico), maior segurança com o monitoramento contínuo da rodovia, além da arrecadação de impostos para o município.

#### QUESTIONAMENTO 96

Data: 12/12/2024

Objeto: Venho através de obter o seguinte:  
Qual a empresa será responsável por administrar esse pedágio? E é de onde, e valor? Quem foi o responsável nesta divulgação se poucas pessoas ficaram sabendo? Qual os benefícios a população vai ter? A população vespasianese vai pagar pedágio para trafegar dentro do prédio município?

Resposta:

A empresa que operará a concessão será definida em leilão público a ser realizado em momento futuro. O valor de referência da tarifa é de R\$0,1687 por quilômetro. A divulgação se deu pelos meios usuais, no Diário Oficial do Estado e em jornais de grande circulação. Os principais benefícios para a população são a melhoria do estado do pavimento, o aumento de segurança para o usuário, a redução do tempo de deslocamento, ampliação de capacidade das rodovias, além de serviços de guincho e atendimento médico emergencial. É previsto o investimento de mais de 2 bilhões de reais em manutenção, construção de melhorias e ampliações rodoviárias e de mais de 1 bilhão na operação da rodovia. Destacamos que as rodovias concedidas deverão seguir padrões rígidos de qualidade e de operação, o que trará maior conforto e segurança aos usuários. Por fim, é importante mencionar que os pórticos de cobrança encontram-se localizados nas divisas entre municípios, assim nenhum usuário terá que pagar pedágio para se deslocar dentro de seu próprio município.

#### QUESTIONAMENTO 97

Data: 12/12/2024

Objeto: Contra o pedágio MG 10 lagoa santa

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttDQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttDQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos

pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 98

Data: 12 /12/2024

**Objeto:** Prezada equipe do Governo de Minas Gerais,  
A cobrança de 10 reais de pedágio por dia, num trecho que pode ser percorrido em meia hora, inviabiliza completamente a ida diária para Belo Horizonte, seja para prestação de serviços, ir até a UFMG (meu caso), ir até outros pontos do vetor norte/Pampulha. Todas as pessoas que conheço que fazem este trajeto são bastante simples e humildes, essa mudança afetaria a todos nós, a ponto de inviabilizar a nossa morada em Lagoa Santa.  
Mando este e-mail, pois, assim como todo o meu círculo familiar, votei no senhor Romeu Zema para governador de MG e me senti absurdamente traído ao saber dessa notícia.  
Att.,  
Um morador do Vetor Norte

**Resposta:**

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 99

Data: 13/12/2024

**Objeto:** Prezado(a), boa tarde!

Com relação ao Lote Rodoviário 8 (Vetor Norte), eu gostaria de ter acesso à lista de contribuintes da consulta pública, que ocorreu do dia 13/11 a 12/12, e à lista de participantes da audiência pública, ocorrida no dia 28/11 e 29/11. Também gostaria de entender melhor a respeito das expectativas de prazos para lançamento do edital e leilão do Lote 8 e 7.

Caso esse não seja o meio ideal, agradeço se puder me redirecionar a alguém que possa me ajudar.

Agradeço desde já e aguardo retorno.

**Resposta:**

Todas as informações relativas aos projetos rodoviários em estruturação pela SEINFRA podem ser acessadas por meio do link: <http://www.ppp.mg.gov.br/>  
A apresentação utilizada na primeira rodada de reuniões de market sounding dos Lotes 7 e 8 podem ser acessada no link:  
[http://www.ppp.mg.gov.br/images/Apresenta%C3%A7%C3%A3o\\_MKT\\_Sounding\\_Rodovias\\_.pdf](http://www.ppp.mg.gov.br/images/Apresenta%C3%A7%C3%A3o_MKT_Sounding_Rodovias_.pdf)  
Por fim, o conteúdo e respostas de todas as contribuições apresentadas na consulta pública são as que constam nesse relatório. Contudo, os dados pessoais dos participantes não podem ser divulgados, conforme diretrizes da LGPD.

#### QUESTIONAMENTO 100

Data: 13/12/2024

**Objeto:** Olá,

Gostaria de sugerir que não seja colocado pedágio no KM 46 da MG010, pois para nós que moramos próximo ao km mencionado e no entorno da MG010, temos que ir em Lagoa Santa para resolver tudo, inclusive com relação a saúde e alimentação. E não podemos ficar refém de passar por pedágio todos os dias, para resolver tudo.

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Além do quê, a rodovia não será duplicada. Isso é inadmissível! Pagar pedágio e andar atrás de caminhão.</p> <p>Por favor, revejam essa situação!</p>   |
| <p>Resposta:</p> <p>A decisão técnica pela duplicação de uma rodovia depende do fluxo de tráfego que passa pelo trecho e a capacidade da rodovia. Os estudos de tráfego e de engenharia realizados na MG-010 em Jaboticatubas não identificaram trechos em que seja necessária a duplicação da rodovia. Por outro lado, foi identificada a necessidade de implantação de 9,27km de terceiras faixas na MG-010 em Jaboticatubas, o que deve resolver o problema de veículos que atualmente trafegam atrás dos caminhões.</p> <p>Com relação ao usuário que faz o trajeto diariamente, o projeto foi revisado para incluir a aplicação do Desconto de Usuário Frequentemente (DUF), que concede benefícios progressivos aos usuários que utilizam o pedágio eletrônico com frequência. Com a implementação do DUF, a cada passagem pelo pedágio eletrônico, o usuário receberá um Percentual de Desconto Fixo (PDU). Após 30 passagens no mesmo pedágio eletrônico, no mesmo sentido, o desconto total poderá atingir 51,1% sobre a tarifa original, resultando em uma tarifa média equivalente a 71,6% do valor original. A partir da 31ª passagem, o desconto deixa de acumular, e o usuário continuará pagando o mesmo valor correspondente à 30ª passagem.</p> |  |
| <p>QUESTIONAMENTO 101</p>  |  |
| <p>Data: 13/12/2024</p>  |  |
| <p>Objeto:</p>   | <p>Prezados,</p> <p>Venho por meio deste solicitar a atenção do Governo de Minas Gerais para algumas questões importantes relacionadas às novas obras de duplicação e pedágios da MG-424.</p> <p>Com a recente duplicação da MG-424 e a criação de novos pedágios, é essencial considerar a implementação de passarelas em pontos estratégicos para garantir a segurança dos pedestres. Especificamente, solicitamos a instalação de passarelas próximas à empresa Cosimat, ao cemitério local e à Fassa Bortolo. Esta região está se tornando um novo distrito industrial, atraindo significativos investimentos, e a presença de passarelas será crucial para garantir a segurança e a acessibilidade dos trabalhadores e moradores locais.</p> <p>Além disso, gostaríamos de destacar nossa preocupação com o valor elevado dos pedágios na região. Este aumento pode ser prejudicial para a área, que é uma das que mais emprega em nosso estado. Um pedágio mais acessível seria benéfico para os trabalhadores e empresas que dependem dessa via diariamente, além de fomentar o crescimento econômico local.</p> <p>Estamos confiantes de que essas medidas não só melhorarão a segurança e a mobilidade urbana, como também estimularão o desenvolvimento sustentável da região. Agradecemos desde já pela atenção e aguardamos um retorno positivo para que possamos continuar colaborando para o</p> |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>progresso de Minas Gerais.<br/>Segue abaixo um video curto em plenário para discutir o assunto.</p>   |
| <p>Resposta:</p> <p>É previsto no estudo a implantação de 8 passarelas na rodovia MG-424. O posicionamento final destes elementos deverá ser validado com o poder concedente por meio de aprovação de estudos e projetos específicos.</p> <p>Em relação à tarifa de pedágio, destacamos que a localização dos pórticos foi fruto de um extenso estudo técnico onde, por princípio, os pórticos foram posicionadas nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens). Dada as preocupações levantadas, relacionadas ao valor da tarifa, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação (reduzindo o valor da tarifa) e por considerar o Desconto de Usuário Frequente (DUF) reduzindo ainda mais o valor da tarifa paga quanto mais vezes o usuário passar pelo pórtico.</p>  |  |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 102</b></p>  |  |
| <p>Data:14/12/2024</p>  |  |
| <p>Objeto:</p>  | <p>Vergonha<br/>Vergonha<br/>Vergonha<br/>Quem paga isso é pobre trabalhador<br/>Quem ganha salário quem vai e volta td em bh de lagoa santa tá ferrado.</p> |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.</p> <p>Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e outra no município de Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.</p> <p>Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.</p> <p>Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar</p> |  |

uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 103

Data: 16/12/2024

Objeto: Prezados, bom dia,

A Associação do Circuito Turístico das Grutas, CNPJ 04.260.822/0001-62, composta por 15 municípios impactados diretamente pela má qualidade dos trechos MG 424 Pedro Leopoldo a Sete Lagoas, vem trazer algumas contribuições em virtude do que se apresentou na Audiência Pública:

- 1) O número de pedágios 13 é excessivo e compromete e prejudica cidades como Lagoa Santa e Sete Lagoas que é a última no corredor logístico. Desta forma a redução do número de pedágios é fato, precisa ser revisto e reduzido;
- 2) Uma tarifa social para quem usa a estrada, ou seus trechos para deslocamento diário a trabalho. Aqui pontuamos a existência do DUF, <https://eixosp.com.br/duf/>, modelo de concessão com tarifa social já instalado e de sucesso na região cafeeira entre MG e SP. Como exemplo e modelo, este processo DUF deve ser referência na análise deste assunto.

Agradecemos a oportunidade e nos mantemos acompanhando o processo

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

A localização dos pórticos foi definida com base em um estudo técnico detalhado, assegurando um posicionamento estratégico que otimiza a arrecadação sem onerar desproporcionalmente os usuários. Como princípio fundamental, os pórticos foram instalados nas divisas dos municípios, evitando a cobrança de tarifa em viagens intramunicipais. Além disso, a distribuição proposta busca garantir a equidade tarifária, assegurando que os usuários paguem proporcionalmente pelo trecho efetivamente utilizado da rodovia.

Adicionalmente, após as contribuições da Consulta Pública, o projeto foi revisto e houve a exclusão do pórtico P13, entre Prudente de Moraes e Sete Lagoas.

Diante das preocupações levantadas quanto ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação pública, permitindo uma redução no valor da tarifa. Além disso, o projeto foi revisado para incluir a aplicação do Desconto de Usuário Frequente (DUF), que concede benefícios progressivos aos usuários que utilizam o pedágio eletrônico com frequência.

Com a implementação do DUF, a cada passagem pelo pedágio eletrônico, o usuário receberá um Percentual de Desconto Fixo (PDU). Após 30 passagens no mesmo pedágio eletrônico, no mesmo sentido, o desconto total poderá atingir 51,1% sobre a tarifa original, resultando em uma tarifa média equivalente a 71,6% do valor original. A partir da 31ª passagem, o desconto deixa de acumular, e o usuário continuará pagando o mesmo valor correspondente à 30ª passagem.

Essas medidas reforçam o compromisso do Governo do Estado em garantir modicidade tarifária, equidade na cobrança e melhores condições para os usuários frequentes da rodovia.

#### QUESTIONAMENTO 104

Data: 16/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>Estudo de demanda<br/>Item 4.3</p> <p>O BRT Morro Alto foi muito superficialmente considerado nos estudos.</p> <p>Os ônibus hoje operam precariamente nas marginais e no acostamento da MG-010, disputando, na maior parte do tempo, espaço com os automóveis particulares. Há também sérios problemas, com cruzamento de faixas, para acesso ao Terminal Vilarinho.</p> <p>O estudo deveria indicar um melhor tratamento das faixas preferenciais/exclusivas, inclusive com a possibilidade de uso do canteiro central da rodovia MG-010.</p> |
|---------|---|

Resposta:

Há previsão de reabilitação de 2,85 km quilômetros de faixas exclusivas de ônibus no trecho da rodovia MG-010. Adicionalmente, está em fase de estudos a construção de um complexo viário na região do Vilarinho (fora do âmbito da concessão). Esta obra trará melhorias significativas ao tráfego da região.

#### QUESTIONAMENTO 105

Data: 16/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>Estudo de demanda<br/>Item 4.3</p> <p>Não houve qualquer menção aos projetos selecionados pelo PAC relativo ao BRT São Benedito.</p> <p>A própria Seinfra pleiteou recursos para essa obra. Com a devida solução em planejamento para o BRT na Av. Brasília, o trecho de faixas preferenciais/exclusivas na Av. MG-010 vai se tornar a principal impedância do BRT São Benedito.</p> <p>O estudo deveria indicar um melhor tratamento das faixas preferenciais/exclusivas, inclusive com a possibilidade de uso do canteiro central da rodovia MG-010.</p> |
|---------|---|

Resposta:

A concessão não afetará o BRT na Av. Brasília. Especificamente na MG-010, um dos principais gargalos identificados é a região da Estação Vilarinho. Neste ponto específico, que não é escopo da presente concessão, a PBH já possui edital para a realização de passagem subterrânea, vide: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-abre-licitacao-de-trincheira-na-cristiano-machado-em-frente-nova-catedral>

#### QUESTIONAMENTO 106

Data: 16/12/2024

**Objeto:** Estudo de demanda  
Item 12.4

Não houve qualquer menção às obras já em licitação pela PBH para a trincheira e boulevard em frente ao Terminal Vilarinho.

Os veículos com destino à Avenida Cristiano Machado, sentido centro de BH, terão fluxo praticamente livre após a conclusão da obra. Em função disso, haverá diferentes comportamentos do tráfego a depender do destino dos veículos (Cristiano Machado ou Pedro I), motivo que indica fortemente a necessidade de separação dos fluxos desde a MG-010. Soma-se a isso o entrecruzamento de veículos do transporte coletivo que buscam acessar o Terminal Vilarinho, que ficará muitíssimo mais complicado após a conclusão da obra.

Sugiro estudar uma rede com a criação de acesso, agulha, alça viária, ou pista marginal na chegada a Belo Horizonte, permitindo uma melhor organização dos fluxos de chegada e a redução de filas no tráfego geral, inclusive com um tratamento exclusivo para o BRT Morro Alto, BRT São Benedito e Conexão Aeroporto.

**Resposta:**

Há previsão de reabilitação de 2,85 km quilômetros de faixas exclusivas de ônibus no trecho da rodovia MG-010. Ainda, ressaltamos que o PER foi revisto para prever obras de ampliação de capacidade na interseção entre a rodovia MG-010 e as Avenidas Cristiano Machado e Pedro I. Maiores detalhes poderão ser consultados quando da divulgação do Edital. Adicionalmente, está em fase de estudos a construção de um complexo viário na região do Vilarinho (fora do âmbito da concessão). Essa obra trará melhorias significativas ao tráfego da região. <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-abre-licitacao-de-trincheira-na-cristiano-machado-em-frente-nova-catedral>

#### QUESTIONAMENTO 107

Data: 16/12/2024

**Objeto:** Estudos de Engenharia  
Item 9.3

O BRT Morro Alto sequer foi considerado nesses estudos.

Os ônibus hoje operam precariamente nas marginais e no acostamento da MG-010, disputando, na maior parte do tempo, espaço com os automóveis particulares. Há também sérios problemas, com cruzamento de faixas, para acesso ao Terminal Vilarinho.

Os estudos de engenharia deveriam indicar um melhor tratamento das faixas preferenciais/ exclusivas. Uma opção seria uma segregação

|   |   |
|---|---|
|   | <p>completa, à direita, inclusive com pavimentação em concreto, evitando desgastes no pavimento, com melhoria substantiva dos dispositivos de sinalização. Outra opção seria a implantação de faixas exclusivas no canteiro central ou no restante da faixa de domínio lateral.</p>   |
| <p>Resposta:</p> <p>Há previsão de reabilitação de 2,85 km quilômetros de faixas exclusivas de ônibus no trecho da rodovia MG-010. Ainda, ressaltamos que o PER foi revisto para prever obras de ampliação de capacidade na interseção entre a rodovia MG-010 e as Avenidas Cristiano Machado e Pedro I. Maiores detalhes poderão ser consultados quando da divulgação do Edital. Adicionalmente, está em fase de estudos a construção de um complexo viário na região do Vilarinho (fora do âmbito da concessão). Essa obra trará melhorias significativas ao tráfego da região. <a href="https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-abre-licitacao-de-trincheira-na-cristiano-machado-em-frente-nova-catedral">https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-abre-licitacao-de-trincheira-na-cristiano-machado-em-frente-nova-catedral</a></p> |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 108</b></p>  |   |
| <p>Data: 16/12/2024</p>   |   |
| Objeto:   | <p>Estudos de Engenharia<br/>Item 9.3</p> <p>Não houve qualquer menção aos projetos selecionados pelo PAC relativo ao BRT São Benedito e sua interface com a MG-010.</p> <p>A própria Seinfra pleiteou recursos para essa obra. Com a devida solução em planejamento para o BRT na Av. Brasília, o trecho de faixas preferenciais/exclusivas na Av. MG-010 vai se tornar a principal impedância do BRT São Benedito.</p> <p>Os estudos de engenharia deveriam indicar um melhor tratamento das faixas preferenciais/ exclusivas, com especial destaque para a conexão das faixas exclusivas planejadas na Av. Brasília com as faixas exclusivas da MG-010.</p>  |
| <p>Resposta:</p> <p>A obra mencionada encontra-se fora da área da concessão rodoviária do Lote 8- Vetor Norte e, por isso, não é apresentada nos documentos do projeto.</p>   |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 109</b></p>  |   |
| <p>Data: 16/12/2024</p>   |   |
| Objeto:   | <p>Estudos de Engenharia<br/>Item 9.3</p> <p>Não houve qualquer menção às obras já em licitação pela PBH para a trincheira e boulevard em frente ao Terminal Vilarinho e sua interface com a MG-010.</p> <p>Os veículos com destino à Avenida Cristiano Machado, sentido centro de BH, terão fluxo praticamente livre após a conclusão da obra. Em função disso, haverá diferentes comportamentos do tráfego a depender do destino dos veículos (Cristiano Machado ou Pedro I), motivo que indica fortemente a necessidade de separação dos fluxos desde a MG-010. Soma-se a isso o entrecruzamento de veículos do transporte coletivo que buscam acessar o</p> |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Terminal Vilarinho que ficará muitíssimo mais complicado após a conclusão da obra.</p> <p>O estudo deveria propor a criação de acesso, agulha, alça viária, ou pista marginal na chegada a Belo Horizonte, permitindo uma melhor organização dos fluxos de chegada e a redução de filas no tráfego geral.</p> <p>Alguma OAE ou algum tipo de tratamento exclusivo para o BRT Morro Alto, BRT São Benedito e Conexão Aeroporto serão fundamentais, inclusive para aumentar a segurança viária e reduzir entrecruzamentos e consequentemente, congestionamentos, muito expressivos.</p> |
|--|--|

Resposta:

O Programa de Exploração da Rodovia - PER foi revisto para prever obras de ampliação de capacidade na interseção entre a rodovia MG-010 e as Avenidas Cristiano Machado e Pedro I. Maiores detalhes poderão ser consultados quando da divulgação do Edital. Ainda, há previsão de reabilitação de 2,85 km quilômetros de faixas exclusivas de ônibus no trecho da rodovia MG-010.

#### QUESTIONAMENTO 110

Data: 16/12/2024

|                |  |
|----------------|--|
| <p>Objeto:</p> | <p>Estudos de Engenharia<br/>Item 9.3</p> <p>Não há nos estudos qualquer indicação de obras a serem implantadas por gatilho de tráfego ou, pelo menos, um estoque de obras de melhoria.</p> <p>No item 9.3.12 há uma obrigação de avaliar trechos críticos apenas. Contudo, não há sequer um estoque de obras de melhorias, como acontece em modelagens da ANTT, até mesmo para permitir a execução dessas obras de mitigação de trechos críticos assim que elas forem identificadas. Especial atenção para a complexidade da chegada e da saída de BH (interseção Cristiano Machado, Pedro I e MG-010) que estará totalmente descoberta de intervenções viárias e é - e continuará sendo - o principal trecho crítico do lote.</p> <p>Deveriam ser previstas obras por gatilho de tráfego e um estoque de obras de melhorias (ou recursos financeiros vinculados), para serem implantadas à depender das soluções viárias planejadas.</p> |
|----------------|--|

Resposta:

A concessionária deverá realizar estudos técnicos para garantir o atendimento aos parâmetros de nível de serviço de tráfego definidos em contrato. Caso seja identificada a necessidade de ampliação de capacidade que não tenha sido contemplada no PER, caberá discussão entre o poder concedente e a concessionária para o reequilíbrio do contrato e execução da obra. Ainda, ressaltamos que o PER foi revisto para prever obras de ampliação de capacidade na interseção entre a rodovia MG-010 e as Avenidas Cristiano Machado e Pedro I. Maiores detalhes da obra poderão ser consultados quando da divulgação do Edital.

#### QUESTIONAMENTO 111

Data: 16/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>PER<br/>Item 3.2</p> <p>O BRT Morro Alto sequer foi considerado nesses estudos.</p> <p>Os ônibus hoje operam precariamente nas marginais e no acostamento da MG-010, disputando, na maior parte do tempo, espaço com os automóveis particulares. Há também sérios problemas, com cruzamento de faixas, para acesso ao Terminal Vilarinho.</p> <p>O PER deveria indicar um melhor tratamento das faixas preferenciais/exclusivas. Uma opção seria uma segregação completa, à direita, inclusive com pavimentação em concreto, evitando desgastes no pavimento, com melhoria substantiva dos dispositivos de sinalização. Outra opção seria a implantação de faixas exclusivas no canteiro central ou no restante da faixa de domínio lateral.</p> |
|---------|---|

Resposta:

O Programa de Exploração da Rodovia - PER foi revisto para prever obras de ampliação de capacidade na interseção entre a rodovia MG-010 e as Avenidas Cristiano Machado e Pedro I. Maiores detalhes poderão ser consultados quando da divulgação do Edital. Ainda, há previsão de reabilitação de 2,85 km quilômetros de faixas exclusivas de ônibus no trecho da rodovia MG-010. Adicionalmente, está em fase de estudos a construção de um complexo viário na região do Vilarinho (fora do âmbito da concessão). Esta obra trará melhorias significativas ao tráfego da região. <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-abre-licitacao-de-trincheira-na-cristiano-machado-em-frente-nova-catedral>

#### QUESTIONAMENTO 112

Data: 16/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>PER<br/>Item 3.2</p> <p>Não houve qualquer menção aos projetos selecionados pelo PAC relativo ao BRT São Benedito e sua interface com a MG-010.</p> <p>A própria Seinfra pleiteou recursos para essa obra. Com a devida solução em planejamento para o BRT na Av. Brasília, o trecho de faixas preferenciais/exclusivas na Av. MG-010 vai se tornar a principal impedância do BRT São Benedito.</p> <p>O PER deveria indicar um melhor tratamento das faixas preferenciais/exclusivas, com especial destaque para a conexão das faixas exclusivas planejadas na Av. Brasília com as faixas exclusivas da MG-010.</p> |
|---------|---|

Resposta:

A obra mencionada encontra-se fora da área da concessão rodoviária do Lote 8- Vetor Norte e, por isso, não é apresentada nos documentos do projeto. O Programa de Exploração da Rodovia - PER foi revisto para prever obras de ampliação de capacidade na interseção entre a rodovia MG-010 e as Avenidas Cristiano Machado e Pedro I. Maiores detalhes poderão ser consultados quando da divulgação do Edital.

Ainda, há previsão de reabilitação de 2,85 km quilômetros de faixas exclusivas de ônibus no trecho da rodovia MG-010.

#### QUESTIONAMENTO 113

Data: 16/12/2024

Objeto:

PER  
Item 3.2

Não houve qualquer menção às obras já em licitação pela PBH para a trincheira e boulevard em frente ao Terminal Vilarinho e sua interface com a MG-010.

Os veículos com destino à Avenida Cristiano Machado, sentido centro de BH, terão fluxo praticamente livre após a conclusão da obra. Em função disso, haverá diferentes comportamentos do tráfego a depender do destino dos veículos (Cristiano Machado ou Pedro I), motivo que indica fortemente a necessidade de separação dos fluxos desde a MG-010. Soma-se a isso o entrecruzamento de veículos do transporte coletivo que buscam acessar o Terminal Vilarinho que ficará muitíssimo mais complicado após a conclusão da obra.

O PER deveria propor a criação de acesso, agulha, alça viária, ou pista marginal na chegada a Belo Horizonte, permitindo uma melhor organização dos fluxos de chegada e a redução de filas no tráfego geral.

Alguma OAE ou algum tipo de tratamento exclusivo para o BRT Morro Alto, BRT São Benedito e Conexão Aeroporto serão fundamentais, inclusive para aumentar a segurança viária e reduzir entrecruzamentos e consequentemente, congestionamentos, muito expressivos.

Resposta:

O Programa de Exploração da Rodovia - PER foi revisto para prever obras de ampliação de capacidade na interseção entre a rodovia MG-010 e as Avenidas Cristiano Machado e Pedro I. Maiores detalhes poderão ser consultados quando da divulgação do Edital. Ainda, há previsão de reabilitação de 2,85 km quilômetros de faixas exclusivas de ônibus no trecho da rodovia MG-010. A concessionária deverá realizar estudos técnicos para garantir o atendimento aos parâmetros de nível de serviço de tráfego definidos em contrato. Caso seja identificada a necessidade de ampliação de capacidade que não tenha sido contemplada no PER, caberá discussão entre o poder concedente e a concessionária para o reequilíbrio do contrato e execução da obra.

#### QUESTIONAMENTO 114

Data: 16/12/2024

Objeto:

PER  
Item 3.2

Não há nos estudos qualquer indicação de obras a serem implantadas por gatilho de tráfego ou, pelo menos, um estoque de obras de melhoria.

No item 9.3.12 há uma obrigação de avaliar trechos críticos apenas. Contudo, não há sequer um estoque de obras de melhorias, como acontece em modelagens da ANTT, até mesmo para permitir a execução dessas

|  |  |
|--|--|
|  | <p>obras de mitigação de trechos críticos assim que elas forem identificadas. Especial atenção para a complexidade da chegada e da saída de BH (interseção Cristiano Machado, Pedro I e MG-010) que estará totalmente descoberta de intervenções viárias e é - e continuará sendo - o principal trecho crítico do lote.</p> <p>O PER deveria prever obras por gatilho de tráfego e um estoque de obras de melhorias (ou recursos financeiros vinculados), para serem implantadas à depender das soluções viárias planejadas.</p> |
|--|--|

Resposta:

O Programa de Exploração da Rodovia - PER foi revisto para prever obras de ampliação de capacidade na interseção entre a rodovia MG-010 e as Avenidas Cristiano Machado e Pedro I. Maiores detalhes poderão ser consultados quando da divulgação do Edital. Ainda, há previsão de reabilitação de 2,85 km quilômetros de faixas exclusivas de ônibus no trecho da rodovia MG-010. A concessionária deverá realizar estudos técnicos para garantir o atendimento aos parâmetros de nível de serviço de tráfego definidos em contrato. Caso seja identificada a necessidade de ampliação de capacidade que não tenha sido contemplada no PER, caberá discussão entre o poder concedente e a concessionária para o reequilíbrio do contrato e execução da obra.

#### QUESTIONAMENTO 115

Data: 16/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>PER<br/>Item 3.1</p> <p>Há previsão de apenas duas bases operacionais no lote.</p> <p>As duas BSOs previstas no PER ficarão distantes (seja em km seja em tempo de resposta) do trecho inicial da MG-010, BH. Esse trecho é e continuará sendo o principal ponto crítico do lote, em função do elevado volume de tráfego e da interface maior com o tráfego urbano e com o transporte coletivo.</p> <p>O PER deveria prever uma BSO no trecho da MG-010 em Belo Horizonte, mesmo que de apoio apenas, para atender as ocorrências na saída e chegada a BH.</p> |
|---------|---|

Resposta:

É prevista a implantação de 2 bases operacionais + SAU no lote, que devem ser suficientes para o atendimento dos parâmetros de contrato, conforme dimensionamento prévio com base no tempo máximo de atendimento das ambulâncias.

#### QUESTIONAMENTO 116

Data: 17/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>Péssima ideia, não vai melhorar nada, exclusão dos moradores da região metropolitana! Dificultar o desenvolvimento, aumento exorbitante de desemprego, passagem já é cara, Ônibus sem segurança, der não fiscaliza nada, transfere as rodovias estaduais para os municípios!</p> |
|---------|---|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 117

Data:17/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Grande parte dos residentes nos municípios da região metropolitana (vetor norte) trabalha em Belo Horizonte. Por tanto, é impensável o cidadão além de todos os custos já existentes, ter que pagar mais um tributo para se deslocar para trabalhar. |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso,

realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=tttQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano ([https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&t=7s&ab_channel=SeinfraMG)), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 118

Data: 17/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | Impacto financeiro no transporte  |
|         | A proposta de pedágio impactará negativamente o transporte público e privado na região.   |
|         | Empresas de transporte coletivo terão aumento de custos, repassando esses valores aos usuários. Isso resultará em tarifas mais altas para milhares de pessoas que dependem de ônibus diariamente. |
|         | Isenção de pedágio para moradores das cidades afetadas.<br><b>Ou apenas não realizar a concessão.</b>   |

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Frequente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 80% (oitenta por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem. Assim, responsáveis por transporte privado se beneficiarão do desconto

oferecido com base na frequência de passagens pelos pedágios eletrônicos.

Além disso, o Projeto prevê isenção da tarifa de pedágio para os veículos integrantes dos sistemas de transporte coletivo intermunicipal e metropolitano de passageiros, compreendidos pelo conjunto de linhas regulares existentes ou que venham a ser criadas e serviços integrantes com origem e destino nos municípios integrantes da Região Metropolitana e Colar Metropolitano de Belo Horizonte, conforme cláusula 21.6 da Minuta do Contrato de Concessão. Assim, as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não serão afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

Quanto a isentar os moradores das cidades afetadas pelo pagamento da tarifa de pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

Neste sentido, o Supremo Tribunal Federal possui entendimento consolidado, vide ADI nº 4382/2018, de relatoria do Min. Alexandre de Moraes, quanto à inconstitucionalidade de lei que conceda isenção do pagamento de tarifa de pedágio em rodovia, quer esteja sendo administrada pela iniciativa privada via contrato de concessão, quer pelo próprio Poder Público, a veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.

Assim, a sugestão não será acatada.

#### QUESTIONAMENTO 119

Data: 17/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>Prejuízo ao comércio local</p> <p>O pedágio pode diminuir o fluxo de pessoas entre cidades, prejudicando o comércio regional.</p> <p>Pequenos negócios dependem de clientes que se deslocam entre cidades próximas. O aumento no custo do transporte desestimula a circulação.</p> <p>Realizar estudos detalhados sobre os impactos econômicos nos municípios diretamente afetados.</p> <p>Ou apenas não realizar a concessão.</p> |
|---------|---|

Resposta:

O Estado de MG considera que, dada a saturação de Belo Horizonte, o vetor de desenvolvimento da Região Metropolitana é justamente o entorno da MG-424. Mas para atrair novas empresas para a região é fundamental que ocorra a qualificação da MG-424, dispondo de um corredor logístico eficiente para circulação de bens e serviços. A concessão do Vetor Norte está inserida dentro desse planejamento, projetando não um comércio regional prejudicado, mas potencializado pela atração de novos investimentos.

Com relação ao susposto aumento no preço do transporte, ressalta-se que a cobrança da tarifa de pedágio é uma contrapartida aos investimentos na infraestrutura rodoviária. Estes investimentos melhoram a qualidade da rodovia tendo como

consequências impactos como redução de custos com consumo de combustível, manutenção dos veículos, acidentes, perda de carga, entre outros. Ou seja o impacto no preço de transporte não pode ser visto apenas pela introdução da tarifa de pedágio, mas deve ser entendida em conjunto com uma série de reduções de custos para o usuário.

#### QUESTIONAMENTO 120

Data: 17/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | Competitividade industrial  |
|         | O aumento no custo de transporte pode afastar indústrias e investidores da região metropolitana.                                      |
|         | Custos logísticos mais altos tornam os municípios menos atrativos para novos empreendimentos, impactando o desenvolvimento econômico. |
|         | Considerar isenções para transportadoras ou incentivos fiscais para compensar o pedágio.  |
|         | <b>Ou apenas não realizar a concessão.</b>  |

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Destacamos que o modelo de concessões beneficia o setor industrial na medida em que incrementa a produtividade dos veículos, já que o aprimoramento da malha rodoviária reduz o tempo de viagem dos veículos e a sua constante necessidade de manutenção por avarias decorrentes da situação da via. Isso incentiva o crescimento e o desenvolvimento econômicos, já que aumentam a conectividade entre polos comerciais e pessoas, e reduzem o tempo e os custos de transporte, criando um ambiente de eficiência logística.

As regiões onde estão situados os trechos concedidos se beneficiam dessa conectividade, uma vez que há uma maior interação entre empresas, consumidores e trabalhadores, o que impacta positivamente a economia local. Com a oferta de uma infraestrutura de melhor qualidade, cria-se um ambiente mais favorável ao comércio, que tende a se concentrar e a fomentar o mercado de trabalho. É nesse sentido que o modelo de concessões permite com que milhares de empregos indiretos sejam criados, já que as empresas se beneficiam com a redução de custos operacionais de transporte, aumentando sua produção e demandando mais postos de trabalho.

Além disso, isentar as transportadoras do pagamento da tarifa de pedágio implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

Assim, a sugestão não será acatada.

#### QUESTIONAMENTO 121

Data: 17/12/2024

|         |                              |
|---------|------------------------------|
| Objeto: | Impacto na mobilidade urbana |
|---------|------------------------------|

|  |   |
|--|---|
|  | <p>O pedágio em curtas distâncias prejudica a mobilidade de trabalhadores e estudantes.</p> <p>Milhares de pessoas realizam deslocamentos diários entre cidades por distâncias menores do que muitos trajetos dentro de Belo Horizonte. A cobrança desproporcional penaliza a população.</p> <p>Isenção de pedágio para moradores das cidades afetadas.</p> <p><b>Ou apenas não realizar a concessão.</b></p>   |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Frequente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 80% (oitenta por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.</p> <p>Quanto a isentar os moradores das cidades afetadas do pagamento da tarifa de pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.</p> <p>Neste sentido, o Supremo Tribunal Federal possui entendimento consolidado, vide ADI nº 4382/2018, de relatoria do Min. Alexandre de Moraes, quanto à inconstitucionalidade de lei que conceda isenção do pagamento de tarifa de pedágio em rodovia, quer esteja sendo administrada pela iniciativa privada via contrato de concessão, quer pelo próprio Poder Público, a veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.</p> <p>Assim, a sugestão não será acatada.</p> |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 122</b></p>   |   |
| <p>Data: 20/12/2024</p>  |   |
| <p>Objeto:</p>   | <p>Contrato<br/>Cláusula 1.1</p> <p>Inclusão de definição de Pagamento Automático na Cláusula de termos definidos do Contrato.</p> <p>Sugerimos que a Cláusula 1.1 da Minuta de Contrato, que dispõe sobre os termos definidos, inclua uma definição expressa para Pagamento Automático. Nesse sentido, a sugestão da ABEPAM é esclarecer que o Pagamento Automático refere-se, em linha com o art. 2º, IX, da Resolução CONTRAN nº 1.1013/2024, à modalidade de pagamento da TARIFA DE</p> |

PEDÁGIO pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, sendo que serão considerados canais válidos de recebimento as Administradoras de Meios de Pagamento para Arrecadação de Pedágio (AMAP) autorizadas pela SEINFRA e, até que isso ocorra, as autorizadas pela ANTT, nos termos da Resolução nº 4.281/2014.

1) Adequação a conceito bem estabelecido de Pagamento Automático na regulamentação aplicável. O Contrato define o AVI como “sistemas de identificação automática de veículos (Automatic Vehicle Identification)”, conforme a Cláusula 1.1.10. Contudo, não esclarece o que seriam os “meios incentivados de pagamento”. Essa indefinição gera incerteza quanto ao alcance da expressão, já que, pela redação atual, não é possível determinar quais meios estariam abrangidos nessa categoria. A solução mais adequada seria restringir a diferenciação tarifária aos usuários que utilizam o Pagamento Automático, sem necessidade de criar novas definições. Esse conceito já é regulamentado pela Resolução CONTRAN nº 1.013, que define Pagamento Automático como: “Pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executiva com circunscrição.” A regulamentação sobre o Pagamento Automático, por meio de arrecadação eletrônica, também está prevista no âmbito da ANTT, por meio da Resolução nº 4.281/2014. Essa norma dispõe sobre o processo de autorização das AMAPs e os canais válidos de recebimento. Enquanto a SEINFRA não regulamenta o tema em nível estadual, a autorização concedida pela ANTT pode ser observada como referência.

2) Consistência e boa prática na elaboração contratual: a ideia por trás do Pagamento Automático é utilizada em diversas passagens da documentação do projeto, incluindo a minuta de contrato e o Anexo 15, que regula aspectos relacionados ao modelo Free Flow. Definir o termo de forma clara e objetiva é essencial para garantir uniformidade terminológica e evitar ambiguidades interpretativas. Essa prática fortalece a compreensão e a aplicação dos dispositivos contratuais, especialmente considerando que o sistema Free Flow introduz condições tecnológicas e operacionais relevantes.

3) Coerência regulatória e segurança jurídica: a definição de Pagamento Automático já está prevista na documentação do projeto do Lote 7 (Ouro Preto/Mariana). Considerando que ambos os projetos estão sendo discutidos e lançados simultaneamente, é essencial garantir o alinhamento regulatório entre eles. A coerência nas diretrizes adotadas em projetos de concessão reforça a segurança jurídica tanto para o Estado quanto para os potenciais investidores e demais partes interessadas, garantindo maior previsibilidade para os investidores, elemento crucial na análise de viabilidade dos projetos e na formulação de propostas competitivas. Essa uniformidade não apenas mitiga riscos de interpretação divergente dos dispositivos contratuais, mas também fortalece a credibilidade institucional, criando um ambiente regulatório mais estável e confiável.

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Sugestão de inclusão de redação para acolhimento da contribuição:</p> <p><b>(...) PAGAMENTO AUTOMÁTICO: modalidade de pagamento da TARIFA DE PEDÁGIO pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento. Serão considerados canais válidos de recebimento as Administradoras de Meios de Pagamento para Arrecadação de Pedágio (AMAP) autorizadas pela SEINFRA e, até que isso ocorra, as autorizadas pela ANTT.</b></p>   |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição. Destacamos que a Minuta de Contrato e o respectivo Anexo 10 foram aprimorados a fim de esclarecer as diferenças havidas entre pagamento automático e “outros meios incentivados de pagamento”.</p> <p>De todo modo, vale esclarecer que a escolha feita pelo Estado de Minas Gerais para proporcionar descontos aos usuários que utilizem “outros meios incentivados de pagamento” da tarifa de pedágio, para além da adoção do AVI, é uma medida que visa incentivar o adimplemento tempestivo da tarifa de pedágio, sobretudo quando considerada a inovação do modelo do free flow e o histórico de pedagiamento das rodovias mineiras.</p> <p>A contribuição não foi acatada.</p> |  |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 123</b></p>   |  |
| <p>Data: 20/12/2024</p>  |  |
| <p>Objeto:</p>   | <p>Contrato<br/>Cláusula 21.10</p> <p>Restringir a diferenciação tarifária para os usuários que utilizarem o Sistema de Identificação Automática de Veículos, conforme definido na Cláusula 1.1.10 do Contrato, excluindo a menção a "outros meios incentivados de pagamento".</p> <p>Sugestão de redação revisada para acolhimento da contribuição:</p> <p>"21.10. A Tarifa de Pedágio para cada categoria de veículo em cada um dos Pórticos será resultante do produto entre (i) a Tarifa Básica de Pedágio reajustada pelo IRT e arredondada para a categoria 1; (ii) o respectivo Multiplicador da Tarifa, estipulado na subcláusula 21.9 deste Contrato; e (iii) o fator de ajuste do valor da Tarifa de Pedágio, que varia de acordo com o meio de pagamento utilizado.</p> <p>(...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Para usuários que utilizam o PAGAMENTO AUTOMÁTICO, <math>\alpha = 1.0</math>;</li> <li>· Para usuários que não utilizam o PAGAMENTO AUTOMÁTICO, <math>\alpha = 1.25</math>;"</li> </ul> |
| <p>Justificativa:</p> <p>"1) Adequação a conceito bem estabelecido de Pagamento Automático na regulamentação aplicável. O Contrato define o AVI como “sistemas de identificação automática de veículos (Automatic Vehicle Identification)”, conforme a Cláusula 1.1.10. Contudo, não esclarece o que seriam os “meios incentivados de pagamento”. Essa indefinição gera incerteza quanto ao alcance da expressão, já que, pela redação atual,</p>  |  |

não é possível determinar quais meios estariam abrangidos nessa categoria. A solução mais adequada seria restringir a diferenciação tarifária aos usuários que utilizam o Pagamento Automático, sem necessidade de criar novas definições. Esse conceito já é regulamentado pela Resolução CONTRAN nº 1.013, que define Pagamento Automático como: “Pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executiva com circunscrição.” A regulamentação sobre o Pagamento Automático, por meio de arrecadação eletrônica, também está prevista no âmbito da ANTT, por meio da Resolução nº 4.281/2014. Essa norma dispõe sobre o processo de autorização das AMAPs e os canais válidos de recebimento. Enquanto a SEINFRA não regulamenta o tema em nível estadual, a autorização concedida pela ANTT pode ser observada como referência.

2) Alinhamento com melhores práticas. A sugestão proposta está alinhada às melhores práticas adotadas por outros entes federativos que preveem a implementação do modelo Free Flow em diferentes estágios da Concessão, como no caso do Estado de São Paulo. No Lote Litoral Paulista, por exemplo, o desconto tarifário foi vinculado exclusivamente ao uso do AVI, com previsão mínima de 5% para os usuários desse meio, conforme as Cláusulas 5.1.2 e 5.1.3 do Anexo 4 (Estrutura Tarifária) do Contrato. O Lote Rota Sorocabana seguiu o mesmo padrão, estabelecendo desconto mínimo de 5% para usuários do AVI. No próprio Estado de Minas Gerais, o 2º Termo Aditivo ao Contrato do Lote Sul de Minas é um exemplo relevante. Esse termo regulamentou a implementação experimental do Free Flow no Sistema Rodoviário, incentivando a adoção do AVI pelos motoristas (Cláusula 3.4.9.2), sem previsão de outros meios de pagamento incentivados sem definição clara. Além disso, a ANTT, por meio da Resolução nº 6.032/2023 (RCR-3), reforça que os incentivos tarifários no modelo Free Flow sejam direcionados exclusivamente ao Pagamento Automático.

3) Conforto e segurança ao usuário. Para que o modelo Free Flow seja funcional e eficiente, é fundamental que o usuário não precise adotar um meio de pagamento específico para cada concessão ou realizar múltiplos cadastros para acessar descontos. Obrigar os usuários a pagar taxas de adesão ou registrar-se em diferentes sistemas contraria o propósito do modelo, que busca facilitar a livre circulação. Com o Pagamento Automático, o usuário pode transitar livremente e acessar descontos em diferentes concessões, garantindo comodidade, interoperabilidade e eficiência.

4) Segurança financeira. O pagamento automático, realizado por meio de arrecadação eletrônica, encontra-se devidamente normatizado tanto pelo CONTRAN (Resolução 1.013/2024) e pela ANTT (Resolução nº 4.281/2014). Nos termos da Resolução do CONTRAN, o pagamento automático consiste no “pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executiva com circunscrição sobre a via para arrecadação eletrônica de pedágio”. Ou seja, ao celebrar contrato com um agente autorizado — figura consolidada e amplamente testada —, o usuário assegura que todos os pagamentos sejam realizados de forma automática. Essa modalidade de pagamento proporciona segurança, credibilidade e conforto, resultando em um serviço de qualidade superior. Ademais, essa estrutura garante a segurança das transações tanto para as concessionárias quanto para o Poder Público, por meio de métodos amplamente testados e normatizados. Isso se mostra especialmente relevante considerando que o maior debate atualmente associado ao modelo free flow está relacionado ao risco de inadimplência. Esse desafio é reconhecido pela própria Lei Federal nº 14.157/2021, que autoriza a aplicação de multas aos motoristas que não

efetuem o pagamento do pedágio e permite que o valor arrecadado por meio dessas multas seja utilizado para compensar eventuais perdas de receita pelas concessionárias. Ou seja, a iniciativa ora proposta evita que o Poder Público tenha que realizar às concessionárias em razão de inadimplência dos usuários e perda de receita no modelo Free Flow.

A fim de esclarecer e concluir, a proposta visa a conferir maior objetividade ao previsto na documentação, eliminando incertezas e alinhando-se às melhores práticas adotadas para a gradual implementação do modelo Free Flow no Brasil. Essa proposta, contudo, não impede a concessão de outros descontos na Tarifa de Pedágio pela Concessionária, considerando que a Cláusula 21.7.3 do contrato prevê expressamente que: "Dentre outras possibilidades, a Concessionária, ou o Poder Concedente, poderá conceder desconto sobre o valor da Tarifa de Pedágio (...)." Além disso, a Cláusula 21.8 prevê que "A Concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, poderá conceder descontos ou promoções tarifárias de caráter sazonal não relacionados ao Plano de Tarifa Variável, bem como arredondamentos adicionais da Tarifa de Pedágio em favor dos Usuários, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso este venha a ser rompido em decorrência dessas práticas."

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Destacamos que as Minutas de Contrato e Anexo 10 foram aprimoradas a fim de esclarecer as diferenças havidas entre pagamento automático e "outros meios incentivados de pagamento".

De todo modo, vale esclarecer que a escolha feita pelo Estado de Minas Gerais para proporcionar descontos aos usuários que utilizem "outros meios incentivados de pagamento" da tarifa de pedágio, para além da adoção do AVI, é uma medida que visa incentivar o adimplemento tempestivo da tarifa de pedágio, sobretudo quando considerada a inovação do modelo do free flow e o histórico de pedagiamento das rodovias mineiras. Informamos, por outro lado, que o termo "AVI" foi substituído por "pagamento automático".

A sugestão foi parcialmente acatada.

#### QUESTIONAMENTO 124

Data: 20/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>Contrato<br/>Cláusula 21.7.3</p> <p>Restringir o desconto sobre o valor da Tarifa de Pedágio para os usuários que utilizarem o Sistema de Identificação Automática de Veículos, conforme definido na Cláusula 1.1.10 do Contrato, excluindo a menção a "outros meios incentivados de pagamento".</p> <p>Sugestão de redação revisada para acolhimento da contribuição:</p> <p>"21.7.3. Dentre outras possibilidades, a Concessionária, ou o Poder Concedente, poderá conceder desconto sobre o valor da Tarifa de Pedágio aos Usuários que utilizarem outros meios incentivados de pagamento além do PAGAMENTO AUTOMÁTICO, com apuração de eventual desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato."</p> |
|---------|---|

Justificativa:

"1) Adequação a conceito bem estabelecido de Pagamento Automático na regulamentação aplicável. O Contrato define o AVI como "sistemas de identificação automática de veículos (Automatic Vehicle Identification)", conforme a Cláusula 1.1.10. Contudo, não esclarece o que seriam os "meios incentivados de pagamento". Essa indefinição gera incerteza quanto ao alcance da expressão, já que, pela redação atual, não é possível determinar quais meios estariam abrangidos nessa categoria. A solução mais adequada seria restringir a diferenciação tarifária aos usuários que utilizam o Pagamento Automático, sem necessidade de criar novas definições. Esse conceito já é regulamentado pela Resolução CONTRAN nº 1.013, que define Pagamento Automático como: "Pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executiva com circunscrição." A regulamentação sobre o Pagamento Automático, por meio de arrecadação eletrônica, também está prevista no âmbito da ANTT, por meio da Resolução nº 4.281/2014. Essa norma dispõe sobre o processo de autorização das AMAPs e os canais válidos de recebimento. Enquanto a SEINFRA não regulamenta o tema em nível estadual, a autorização concedida pela ANTT pode ser observada como referência.

2) Alinhamento com melhores práticas. A sugestão proposta está alinhada às melhores práticas adotadas por outros entes federativos que preveem a implementação do modelo Free Flow em diferentes estágios da Concessão, como no caso do Estado de São Paulo. No Lote Litoral Paulista, por exemplo, o desconto tarifário foi vinculado exclusivamente ao uso do AVI, com previsão mínima de 5% para os usuários desse meio, conforme as Cláusulas 5.1.2 e 5.1.3 do Anexo 4 (Estrutura Tarifária) do Contrato. O Lote Rota Sorocabana seguiu o mesmo padrão, estabelecendo desconto mínimo de 5% para usuários do AVI. No próprio Estado de Minas Gerais, o 2º Termo Aditivo ao Contrato do Lote Sul de Minas é um exemplo relevante. Esse termo regulamentou a implementação experimental do Free Flow no Sistema Rodoviário, incentivando a adoção do AVI pelos motoristas (Cláusula 3.4.9.2), sem previsão de outros meios de pagamento incentivados sem definição clara. Além disso, a ANTT, por meio da Resolução nº 6.032/2023 (RCR-3), reforça que os incentivos tarifários no modelo Free Flow sejam direcionados exclusivamente ao Pagamento Automático.

3) Conforto e segurança ao usuário. Para que o modelo Free Flow seja funcional e eficiente, é fundamental que o usuário não precise adotar um meio de pagamento específico para cada concessão ou realizar múltiplos cadastros para acessar descontos. Obrigar os usuários a pagar taxas de adesão ou registrar-se em diferentes sistemas contraria o propósito do modelo, que busca facilitar a livre circulação. Com o Pagamento Automático, o usuário pode transitar livremente e acessar descontos em diferentes concessões, garantindo comodidade, interoperabilidade e eficiência.

4) Segurança financeira. O pagamento automático, realizado por meio de arrecadação eletrônica, encontra-se devidamente normatizado tanto pelo CONTRAN (Resolução 1.013/2024) e pela ANTT (Resolução nº 4.281/2014). Nos termos da Resolução do CONTRAN, o pagamento automático consiste no "pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executivo com circunscrição sobre a via para arrecadação eletrônica de pedágio". Ou seja, ao celebrar contrato com um agente

autorizado — figura consolidada e amplamente testada —, o usuário assegura que todos os pagamentos sejam realizados de forma automática. Essa modalidade de pagamento proporciona segurança, credibilidade e conforto, resultando em um serviço de qualidade superior. Ademais, essa estrutura garante a segurança das transações tanto para as concessionárias quanto para o Poder Público, por meio de métodos amplamente testados e normatizados. Isso se mostra especialmente relevante considerando que o maior debate atualmente associado ao modelo free flow está relacionado ao risco de inadimplência. Esse desafio é reconhecido pela própria Lei Federal nº 14.157/2021, que autoriza a aplicação de multas aos motoristas que não efetuem o pagamento do pedágio e permite que o valor arrecadado por meio dessas multas seja utilizado para compensar eventuais perdas de receita pelas concessionárias. Ou seja, a iniciativa ora proposta evita que o Poder Público tenha que realizar às concessionárias em razão de inadimplência dos usuários e perda de receita no modelo Free Flow.

A fim de esclarecer e concluir, a proposta visa a conferir maior objetividade ao previsto na documentação, eliminando incertezas e alinhando-se às melhores práticas adotadas para a gradual implementação do modelo Free Flow no Brasil. Essa proposta, contudo, não impede a concessão de outros descontos na Tarifa de Pedágio pela Concessionária, considerando que a Cláusula 21.7.3 do contrato prevê expressamente que: “Dentre outras possibilidades, a Concessionária, ou o Poder Concedente, poderá conceder desconto sobre o valor da Tarifa de Pedágio (...)” Além disso, a Cláusula 21.8 prevê que “A Concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, poderá conceder descontos ou promoções tarifárias de caráter sazonal não relacionados ao Plano de Tarifa Variável, bem como arredondamentos adicionais da Tarifa de Pedágio em favor dos Usuários, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso este venha a ser rompido em decorrência dessas práticas.”

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Destacamos que as Minutas de Contrato e Anexo 10 foram aprimoradas a fim de esclarecer as diferenças havidas entre pagamento automático e “outros meios incentivados de pagamento”.

De todo modo, vale esclarecer que a escolha feita pelo Estado de Minas Gerais para proporcionar descontos aos usuários que utilizem “outros meios incentivados de pagamento” da tarifa de pedágio, para além da adoção do AVI, é uma medida que visa incentivar o adimplemento tempestivo da tarifa de pedágio, sobretudo quando considerada a inovação do modelo do free flow e o histórico de pedagamento das rodovias mineiras.

#### QUESTIONAMENTO 125

Data: 20/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Anexo 15<br>Item 2.1.1, b  |
|         | Restringir o desconto sobre o valor da Tarifa de Pedágio para os usuários que utilizarem o Sistema de Identificação Automática de Veículos, conforme definido na Cláusula 1.1.10 do Contrato, excluindo a menção a "outros meios incentivados de pagamento". |
|         | Sugestão de redação revisada para acolhimento da contribuição:   |

"2.1. São obrigações da Concessionária, no âmbito da implantação e gerenciamento do Sistema Automático de Livre Passagem:

2.1.1. Comunicar o Usuário, de forma simples e didática, por meio de placas a serem implantadas no Sistema Rodoviário, campanhas publicitárias amplas e panfletagem, sobre, no mínimo, o seguinte conteúdo:

(...) b) ~~A diferenciação tarifária~~ O incentivo tarifário entre os Usuários que utilizarem o PAGAMENTO AUTOMÁTICO ~~os sistemas de identificação automática de veículos ("AVI") ou outros meios incentivados de pagamento~~ e os que não utilizarem;"

Justificativa:

"1) Adequação a conceito bem estabelecido de Pagamento Automático na regulamentação aplicável. O Contrato define o AVI como "sistemas de identificação automática de veículos (Automatic Vehicle Identification)", conforme a Cláusula 1.1.10. Contudo, não esclarece o que seriam os "meios incentivados de pagamento". Essa indefinição gera incerteza quanto ao alcance da expressão, já que, pela redação atual, não é possível determinar quais meios estariam abrangidos nessa categoria. A solução mais adequada seria restringir a diferenciação tarifária aos usuários que utilizam o Pagamento Automático, sem necessidade de criar novas definições. Esse conceito já é regulamentado pela Resolução CONTRAN nº 1.013, que define Pagamento Automático como: "Pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executiva com circunscrição." A regulamentação sobre o Pagamento Automático, por meio de arrecadação eletrônica, também está prevista no âmbito da ANTT, por meio da Resolução nº 4.281/2014. Essa norma dispõe sobre o processo de autorização das AMAPs e os canais válidos de recebimento. Enquanto a SEINFRA não regulamenta o tema em nível estadual, a autorização concedida pela ANTT pode ser observada como referência.

2) Alinhamento com melhores práticas. A sugestão proposta está alinhada às melhores práticas adotadas por outros entes federativos que preveem a implementação do modelo Free Flow em diferentes estágios da Concessão, como no caso do Estado de São Paulo. No Lote Litoral Paulista, por exemplo, o desconto tarifário foi vinculado exclusivamente ao uso do AVI, com previsão mínima de 5% para os usuários desse meio, conforme as Cláusulas 5.1.2 e 5.1.3 do Anexo 4 (Estrutura Tarifária) do Contrato. O Lote Rota Sorocabana seguiu o mesmo padrão, estabelecendo desconto mínimo de 5% para usuários do AVI. No próprio Estado de Minas Gerais, o 2º Termo Aditivo ao Contrato do Lote Sul de Minas é um exemplo relevante. Esse termo regulamentou a implementação experimental do Free Flow no Sistema Rodoviário, incentivando a adoção do AVI pelos motoristas (Cláusula 3.4.9.2), sem previsão de outros meios de pagamento incentivados sem definição clara. Além disso, a ANTT, por meio da Resolução nº 6.032/2023 (RCR-3), reforça que os incentivos tarifários no modelo Free Flow sejam direcionados exclusivamente ao Pagamento Automático.

3) Conforto e segurança ao usuário. Para que o modelo Free Flow seja funcional e eficiente, é fundamental que o usuário não precise adotar um meio de pagamento específico para cada concessão ou realizar múltiplos cadastros para acessar descontos. Obrigar os usuários a pagar taxas de adesão ou registrar-se em diferentes sistemas contraria o propósito do modelo, que busca facilitar a livre circulação. Com o

Pagamento Automático, o usuário pode transitar livremente e acessar descontos em diferentes concessões, garantindo comodidade, interoperabilidade e eficiência.

4) Segurança financeira. O pagamento automático, realizado por meio de arrecadação eletrônica, encontra-se devidamente normatizado tanto pelo CONTRAN (Resolução 1.013/2024) e pela ANTT (Resolução nº 4.281/2014). Nos termos da Resolução do CONTRAN, o pagamento automático consiste no “pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executivo com circunscrição sobre a via para arrecadação eletrônica de pedágio”. Ou seja, ao celebrar contrato com um agente autorizado — figura consolidada e amplamente testada —, o usuário assegura que todos os pagamentos sejam realizados de forma automática. Essa modalidade de pagamento proporciona segurança, credibilidade e conforto, resultando em um serviço de qualidade superior. Ademais, essa estrutura garante a segurança das transações tanto para as concessionárias quanto para o Poder Público, por meio de métodos amplamente testados e normatizados. Isso se mostra especialmente relevante considerando que o maior debate atualmente associado ao modelo free flow está relacionado ao risco de inadimplência. Esse desafio é reconhecido pela própria Lei Federal nº 14.157/2021, que autoriza a aplicação de multas aos motoristas que não efetuem o pagamento do pedágio e permite que o valor arrecadado por meio dessas multas seja utilizado para compensar eventuais perdas de receita pelas concessionárias. Ou seja, a iniciativa ora proposta evita que o Poder Público tenha que realizar às concessionárias em razão de inadimplência dos usuários e perda de receita no modelo Free Flow.

A fim de esclarecer e concluir, a proposta visa a conferir maior objetividade ao previsto na documentação, eliminando incertezas e alinhando-se às melhores práticas adotadas para a gradual implementação do modelo Free Flow no Brasil. Essa proposta, contudo, não impede a concessão de outros descontos na Tarifa de Pedágio pela Concessionária, considerando que a Cláusula 21.7.3 do contrato prevê expressamente que: “Dentre outras possibilidades, a Concessionária, ou o Poder Concedente, poderá conceder desconto sobre o valor da Tarifa de Pedágio (...)” Além disso, a Cláusula 21.8 prevê que “A Concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, poderá conceder descontos ou promoções tarifárias de caráter sazonal não relacionados ao Plano de Tarifa Variável, bem como arredondamentos adicionais da Tarifa de Pedágio em favor dos Usuários, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso este venha a ser rompido em decorrência dessas práticas.”

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Destacamos que as Minutas de Contrato e Anexo 10 foram aprimoradas a fim de esclarecer as diferenças havidas entre pagamento automático e “outros meios incentivados de pagamento”.

De todo modo, vale esclarecer que a escolha feita pelo Estado de Minas Gerais para proporcionar descontos aos usuários que utilizem “outros meios incentivados de pagamento” da tarifa de pedágio, para além da adoção do AVI, é uma medida que visa incentivar o adimplemento tempestivo da tarifa de pedágio, sobretudo quando considerada a inovação do modelo do free flow e o histórico de pedagiamento das rodovias mineiras.

A contribuição não foi acatada.

QUESTIONAMENTO 126

Data: 20/12/2024

Objeto:

Anexo 15  
Item 2.1.14

Restringir o desconto sobre o valor da Tarifa de Pedágio para os usuários que utilizarem o Sistema de Identificação Automática de Veículos, conforme definido na Cláusula 1.1.10 do Contrato, excluindo a menção a "outros meios incentivados de pagamento".

Sugestão de redação revisada para acolhimento da contribuição:

"2.1.14. Incentivar a adoção, pelos Usuários, do PAGAMENTO AUTOMÁTICO AVI ~~ou outra forma de pagamento automático da Tarifa de Pedágio~~, observado o disposto no PER;"

Justificativa:

"1) Adequação a conceito bem estabelecido de Pagamento Automático na regulamentação aplicável. O Contrato define o AVI como "sistemas de identificação automática de veículos (Automatic Vehicle Identification)", conforme a Cláusula 1.1.10. Contudo, não esclarece o que seriam os "meios incentivados de pagamento". Essa indefinição gera incerteza quanto ao alcance da expressão, já que, pela redação atual, não é possível determinar quais meios estariam abrangidos nessa categoria. A solução mais adequada seria restringir a diferenciação tarifária aos usuários que utilizam o Pagamento Automático, sem necessidade de criar novas definições. Esse conceito já é regulamentado pela Resolução CONTRAN nº 1.013, que define Pagamento Automático como: "Pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executiva com circunscrição." A regulamentação sobre o Pagamento Automático, por meio de arrecadação eletrônica, também está prevista no âmbito da ANTT, por meio da Resolução nº 4.281/2014. Essa norma dispõe sobre o processo de autorização das AMAPs e os canais válidos de recebimento. Enquanto a SEINFRA não regulamenta o tema em nível estadual, a autorização concedida pela ANTT pode ser observada como referência.

2) Alinhamento com melhores práticas. A sugestão proposta está alinhada às melhores práticas adotadas por outros entes federativos que preveem a implementação do modelo Free Flow em diferentes estágios da Concessão, como no caso do Estado de São Paulo. No Lote Litoral Paulista, por exemplo, o desconto tarifário foi vinculado exclusivamente ao uso do AVI, com previsão mínima de 5% para os usuários desse meio, conforme as Cláusulas 5.1.2 e 5.1.3 do Anexo 4 (Estrutura Tarifária) do Contrato. O Lote Rota Sorocabana seguiu o mesmo padrão, estabelecendo desconto mínimo de 5% para usuários do AVI. No próprio Estado de Minas Gerais, o 2º Termo Aditivo ao Contrato do Lote Sul de Minas é um exemplo relevante. Esse termo regulamentou a implementação experimental do Free Flow no Sistema Rodoviário, incentivando a adoção do AVI pelos motoristas (Cláusula 3.4.9.2), sem previsão de outros meios de pagamento incentivados sem definição clara. Além disso, a ANTT, por meio da Resolução nº 6.032/2023 (RCR-3), reforça que os incentivos tarifários no modelo Free Flow sejam direcionados exclusivamente ao Pagamento Automático.

3) Conforto e segurança ao usuário. Para que o modelo Free Flow seja funcional e eficiente, é fundamental que o usuário não precise adotar um meio de pagamento específico para cada concessão ou realizar múltiplos cadastros para acessar descontos. Obrigar os usuários a pagar taxas de adesão ou registrar-se em diferentes sistemas contraria o propósito do modelo, que busca facilitar a livre circulação. Com o Pagamento Automático, o usuário pode transitar livremente e acessar descontos em diferentes concessões, garantindo comodidade, interoperabilidade e eficiência.

4) Segurança financeira. O pagamento automático, realizado por meio de arrecadação eletrônica, encontra-se devidamente normatizado tanto pelo CONTRAN (Resolução 1.013/2024) e pela ANTT (Resolução nº 4.281/2014). Nos termos da Resolução do CONTRAN, o pagamento automático consiste no “pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executivo com circunscrição sobre a via para arrecadação eletrônica de pedágio”. Ou seja, ao celebrar contrato com um agente autorizado — figura consolidada e amplamente testada —, o usuário assegura que todos os pagamentos sejam realizados de forma automática. Essa modalidade de pagamento proporciona segurança, credibilidade e conforto, resultando em um serviço de qualidade superior. Ademais, essa estrutura garante a segurança das transações tanto para as concessionárias quanto para o Poder Público, por meio de métodos amplamente testados e normatizados. Isso se mostra especialmente relevante considerando que o maior debate atualmente associado ao modelo free flow está relacionado ao risco de inadimplência. Esse desafio é reconhecido pela própria Lei Federal nº 14.157/2021, que autoriza a aplicação de multas aos motoristas que não efetuam o pagamento do pedágio e permite que o valor arrecadado por meio dessas multas seja utilizado para compensar eventuais perdas de receita pelas concessionárias. Ou seja, a iniciativa ora proposta evita que o Poder Público tenha que realizar às concessionárias em razão de inadimplência dos usuários e perda de receita no modelo Free Flow.

A fim de esclarecer e concluir, a proposta visa a conferir maior objetividade ao previsto na documentação, eliminando incertezas e alinhando-se às melhores práticas adotadas para a gradual implementação do modelo Free Flow no Brasil. Essa proposta, contudo, não impede a concessão de outros descontos na Tarifa de Pedágio pela Concessionária, considerando que a Cláusula 21.7.3 do contrato prevê expressamente que: “Dentre outras possibilidades, a Concessionária, ou o Poder Concedente, poderá conceder desconto sobre o valor da Tarifa de Pedágio (...)”. Além disso, a Cláusula 21.8 prevê que “A Concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, poderá conceder descontos ou promoções tarifárias de caráter sazonal não relacionados ao Plano de Tarifa Variável, bem como arredondamentos adicionais da Tarifa de Pedágio em favor dos Usuários, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso este venha a ser rompido em decorrência dessas práticas.”

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Destacamos que as Minutas de Contrato e Anexo 10 foram aprimoradas a fim de esclarecer as diferenças havidas entre pagamento automático e “outros meios incentivados de pagamento”.

De todo modo, vale esclarecer que a escolha feita pelo Estado de Minas Gerais para proporcionar descontos aos usuários que utilizem “outros meios incentivados de

pagamento” da tarifa de pedágio, para além da adoção do AVI, é uma medida que visa incentivar o adimplemento tempestivo da tarifa de pedágio, sobretudo quando considerada a inovação do modelo do free flow e o histórico de pedagamento das rodovias mineiras.

A contribuição não foi acatada.

#### QUESTIONAMENTO 127

Data: 20/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Anexo 15<br/>Item 1.2.5</p> <p>Restringir o desconto sobre o valor da Tarifa de Pedágio para os usuários que utilizarem o Sistema de Identificação Automática de Veículos, conforme definido na Cláusula 1.1.10 do Contrato, excluindo a menção a "outros meios incentivados de pagamento".</p> <p>Sugestão de redação revisada para acolhimento da contribuição:</p> <p>"1.2. Caberá à Concessionária:<br/>(...)<br/>1.2.5. Promover campanhas educativas, de divulgação permanente junto aos Usuários sobre o Sistema Automático de Livre Passagem, com vistas a fomentar a adimplência da arrecadação da Tarifa de Pedágio, bem como garantir aos Usuários pleno acesso às informações concernentes a nova modalidade de cobrança de Tarifa de Pedágio instituída, inclusive sobre a <del>diferenciação tarifária</del> o incentivo tarifário entre os Usuários que não utilizarem PAGAMENTO AUTOMÁTICO <del>sistemas de identificação automática de veículos ("AVI") ou outros meios incentivados de pagamento</del> e aqueles que utilizarem."</p> |
|---------|--|

Justificativa:

"1) Adequação a conceito bem estabelecido de Pagamento Automático na regulamentação aplicável. O Contrato define o AVI como "sistemas de identificação automática de veículos (Automatic Vehicle Identification)", conforme a Cláusula 1.1.10. Contudo, não esclarece o que seriam os "meios incentivados de pagamento". Essa indefinição gera incerteza quanto ao alcance da expressão, já que, pela redação atual, não é possível determinar quais meios estariam abrangidos nessa categoria. A solução mais adequada seria restringir a diferenciação tarifária aos usuários que utilizam o Pagamento Automático, sem necessidade de criar novas definições. Esse conceito já é regulamentado pela Resolução CONTRAN nº 1.013, que define Pagamento Automático como: "Pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executiva com circunscrição." A regulamentação sobre o Pagamento Automático, por meio de arrecadação eletrônica, também está prevista no âmbito da ANTT, por meio da Resolução nº 4.281/2014. Essa norma dispõe sobre o processo de autorização das AMAPs e os canais válidos de recebimento. Enquanto a SEINFRA não regulamenta o tema em nível estadual, a autorização concedida pela ANTT pode ser observada como referência.

2) Alinhamento com melhores práticas. A sugestão proposta está alinhada às melhores práticas adotadas por outros entes federativos que preveem a

implementação do modelo Free Flow em diferentes estágios da Concessão, como no caso do Estado de São Paulo. No Lote Litoral Paulista, por exemplo, o desconto tarifário foi vinculado exclusivamente ao uso do AVI, com previsão mínima de 5% para os usuários desse meio, conforme as Cláusulas 5.1.2 e 5.1.3 do Anexo 4 (Estrutura Tarifária) do Contrato. O Lote Rota Sorocabana seguiu o mesmo padrão, estabelecendo desconto mínimo de 5% para usuários do AVI. No próprio Estado de Minas Gerais, o 2º Termo Aditivo ao Contrato do Lote Sul de Minas é um exemplo relevante. Esse termo regulamentou a implementação experimental do Free Flow no Sistema Rodoviário, incentivando a adoção do AVI pelos motoristas (Cláusula 3.4.9.2), sem previsão de outros meios de pagamento incentivados sem definição clara. Além disso, a ANTT, por meio da Resolução nº 6.032/2023 (RCR-3), reforça que os incentivos tarifários no modelo Free Flow sejam direcionados exclusivamente ao Pagamento Automático.

3) Conforto e segurança ao usuário. Para que o modelo Free Flow seja funcional e eficiente, é fundamental que o usuário não precise adotar um meio de pagamento específico para cada concessão ou realizar múltiplos cadastros para acessar descontos. Obrigar os usuários a pagar taxas de adesão ou registrar-se em diferentes sistemas contraria o propósito do modelo, que busca facilitar a livre circulação. Com o Pagamento Automático, o usuário pode transitar livremente e acessar descontos em diferentes concessões, garantindo comodidade, interoperabilidade e eficiência.

4) Segurança financeira. O pagamento automático, realizado por meio de arrecadação eletrônica, encontra-se devidamente normatizado tanto pelo CONTRAN (Resolução 1.013/2024) e pela ANTT (Resolução nº 4.281/2014). Nos termos da Resolução do CONTRAN, o pagamento automático consiste no “pagamento da tarifa de pedágio em sistemas de livre passagem (free flow) realizado pelo usuário, através de contrato prévio e voluntário, por meio dos canais válidos de recebimento, viabilizado por operador autorizado pelo órgão ou entidade executivo com circunscrição sobre a via para arrecadação eletrônica de pedágio”. Ou seja, ao celebrar contrato com um agente autorizado — figura consolidada e amplamente testada —, o usuário assegura que todos os pagamentos sejam realizados de forma automática. Essa modalidade de pagamento proporciona segurança, credibilidade e conforto, resultando em um serviço de qualidade superior. Ademais, essa estrutura garante a segurança das transações tanto para as concessionárias quanto para o Poder Público, por meio de métodos amplamente testados e normatizados. Isso se mostra especialmente relevante considerando que o maior debate atualmente associado ao modelo free flow está relacionado ao risco de inadimplência. Esse desafio é reconhecido pela própria Lei Federal nº 14.157/2021, que autoriza a aplicação de multas aos motoristas que não efetuem o pagamento do pedágio e permite que o valor arrecadado por meio dessas multas seja utilizado para compensar eventuais perdas de receita pelas concessionárias. Ou seja, a iniciativa ora proposta evita que o Poder Público tenha que realizar às concessionárias em razão de inadimplência dos usuários e perda de receita no modelo Free Flow.

A fim de esclarecer e concluir, a proposta visa a conferir maior objetividade ao previsto na documentação, eliminando incertezas e alinhando-se às melhores práticas adotadas para a gradual implementação do modelo Free Flow no Brasil. Essa proposta, contudo, não impede a concessão de outros descontos na Tarifa de Pedágio pela Concessionária, considerando que a Cláusula 21.7.3 do contrato prevê expressamente que: “Dentre outras possibilidades, a Concessionária, ou o Poder Concedente, poderá conceder desconto sobre o valor da Tarifa de Pedágio (...)” Além disso, a Cláusula 21.8 prevê que “A Concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, poderá conceder descontos ou promoções tarifárias de caráter sazonal não relacionados ao Plano de Tarifa Variável, bem como arredondamentos

adicionais da Tarifa de Pedágio em favor dos Usuários, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso este venha a ser rompido em decorrência dessas práticas.””

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Destacamos que as Minutas de Contrato e Anexo 10 foram aprimoradas a fim de esclarecer as diferenças havidas entre pagamento automático e “outros meios incentivados de pagamento”.

De todo modo, vale esclarecer que a escolha feita pelo Estado de Minas Gerais para proporcionar descontos aos usuários que utilizem “outros meios incentivados de pagamento” da tarifa de pedágio, para além da adoção do AVI, é uma medida que visa incentivar o adimplemento tempestivo da tarifa de pedágio, sobretudo quando considerada a inovação do modelo do free flow e o histórico de pedagiamento das rodovias mineiras.

A contribuição não foi acatada.

#### QUESTIONAMENTO 128

Data: 20/12/2024

Objeto: Anexo 2 (PER)  
Item 3.4.5.2

Adequação das formas de pagamento da Tarifa de Pedágio no modelo Free Flow à Resolução CONTRAN nº 1.013/2024.

Sugerimos a revisão da redação do item 3.4.5.2, de modo a assegurar compatibilidade com o disposto na Resolução CONTRAN nº 1.013/2024, que regula os sistemas de livre passagem (free flow) em vias urbanas e rurais. A referida Resolução prevê as figuras do Pagamento Automático (art. 2º, IX) e do Pagamento Avulso da Tarifa de Pedágio, realizado em momento posterior à passagem do veículo pelo pórtico (art. 2º, X). Essa alteração é essencial para garantir uniformidade e coerência regulatória com o que já está estabelecido pela regulamentação pertinente, devendo ser igualmente observada em rodovias concedidas no âmbito estadual. Quanto aos meios de pagamento, sugerimos que a lista indicada no PER contemple os meios mais amplamente utilizados, destacando como alternativas principais e recomendadas o cartão de débito, cartão de crédito e PIX.

Sugestão de redação revisada para acolhimento da contribuição:

"Parâmetros técnicos para implantação e instalação dos pórticos (...)

Parâmetros aplicáveis aos sistemas de cobrança

Permitir o pagamento automático ou o pagamento avulso da tarifa de pedágio, nos termos da Resolução CONTRAN nº 1.013/2024, através dos meios convencionais de pagamento (pré-pago, cartão de débito, cartão de crédito e PIX). e pagamento automático pela associação da placa de veículo com cartão de crédito cadastrado."

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

Destacamos que o Contrato e Anexos pertinentes já estão aderentes à regulamentação do CONTRAN (Resolução CONTRAN nº 1.013/2024), abordando, inclusive, as figuras do pagamento automático e pagamento avulso. Sendo assim, acata-se parcialmente a contribuição para adequar a redação do mencionado item do PER a esses conceitos. Não obstante, estes não se confundem com os meios de pagamento citados na proposta, razão pela qual o aprimoramento da redação não acatará completamente a proposta enviada.

#### QUESTIONAMENTO 129

Data: 20/12/2024

Objeto: Prezados Senhores!

Na qualidade de moradora de Jaboticatubas, que transita diariamente pela rodovia MG-010, nas idas e vindas entre o citado Município e Belo Horizonte, venho acompanhando com especial interesse as notícias sobre melhorias previstas para a região, sob o nome VETOR NORTE. Neste momento, tomando por base a CONSULTA PÚBLICA prevista para as obras em pauta, gostaria aqui de expor minhas sugestões:

1. Nas notícias divulgadas sobre o projeto, consta a previsão de PÓRTICOS FREE FLOW nos km 46 e 99 da MG-010, no Município de Jaboticatubas/MG. A respeito, solicito que o mesmo não seja colocado, por vários motivos, com destaque especial para o fato de que não constam do projeto melhorias significativas para o trecho dessa rodovia, que justifique a cobrança, ou seja, haveria arrecadação sem contrapartida. Some-se a isso o fato de na entrada de Lagoa Santa (para quem usa a rodovia no sentido BH/Serra do Cipó) está previsto mais um Pórtico de cobrança, o que fará com que o usuário pague para atravessar a cidade de Lagoa Santa e ao sair dela (poucos km adiante) pague novamente, imediatamente ao entrar em Jaboticatubas.

2. Ainda que o sistema de cobrança Free Flow cobre por km percorrido, para quem mora na região e trabalha em outra, trafegando com frequência pela Rodovia em pauta, haverá um peso considerável em seus gastos devido aos pedágios aos quais estará sujeito. Há que se considerar, ainda, que aqui se enquadra um número considerável de trabalhadores de baixa renda. Em função disso, peço que sejam estudadas tarifas reduzidas para os usuários frequentes da rodovia.

3. Importante considerar, ainda, que muitos moradores da região, além de trabalhar em outras cidades, também estudam ou buscam assistência médica especializada em Belo Horizonte. Esses cidadãos sofrerão uma expressiva perda financeira, tendo que desembolsar diariamente os valores correspondentes às tarifas de pedágio.

4. Gostaria de sugerir, finalmente, que excluindo-se a implantação do pórtico de cobrança do km 46 da MG-010, que após a sonhada melhoria de duplicação da rodovia no município de Jaboticatubas, seja reestudada a implantação do pórtico em pauta.

|   |   |
|---|---|
|   | 5. Agradecendo pela atenção que será dispensada ao meu pedido, despeço-me cordialmente,   |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>1) A localização dos pórticos foi definida com base em um estudo técnico detalhado, assegurando um posicionamento estratégico que otimiza a arrecadação sem onerar desproporcionalmente os usuários. Como princípio fundamental, os pórticos foram instalados nas divisas dos municípios, evitando a cobrança de tarifa em viagens intramunicipais. Além disso, a distribuição proposta busca garantir a equidade tarifária, assegurando que os usuários paguem proporcionalmente pelo trecho efetivamente utilizado da rodovia.</p> <p>2 e 3) Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Frequentemente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um vírgula seis por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.</p> <p>4) As obras de ampliação de capacidade propostas foram fruto de um estudo técnico específico, por meio da metodologia do Highway Capacity Manual (HCM), que é amplamente utilizada no Brasil e no mundo para a identificação da real necessidade de ampliação de rodovias</p> |   |
| <b>QUESTIONAMENTO 130</b>   |   |
| Data: 20/12/2024  |   |
| Objeto:   | <p>Prezados Senhores!</p> <p>Na qualidade de morador de Jaboticatubas, que transita diariamente pela rodovia MG-010, nas idas e vindas entre o citado Município e Belo Horizonte, venho acompanhando com especial interesse as notícias sobre melhorias previstas para a região, sob o nome VETOR NORTE. Neste momento, tomando por base a CONSULTA PÚBLICA prevista para as obras em pauta, gostaria aqui de expor minhas sugestões:</p> <p>1. Nas notícias divulgadas sobre o projeto, consta a previsão de PÓRTICOS FREE FLOW nos km 46 e 99 da MG-010, no Município de Jaboticatubas/MG. A respeito, solicito que o mesmo não seja colocado, por vários motivos, com destaque especial para o fato de que não constam do projeto melhorias significativas para o trecho dessa rodovia, que justifique a cobrança, ou seja, haveria arrecadação sem contrapartida. Some-se a isso o fato de na entrada de Lagoa Santa (para quem usa a rodovia no sentido BH/Serra do Cipó) está previsto mais um Pórtico de cobrança, o que fará com que o usuário pague para atravessar a cidade de Lagoa Santa e ao sair dela (poucos km adiante) pague novamente, imediatamente ao entrar em Jaboticatubas.</p> <p>2. Ainda que o sistema de cobrança Free Flow cobre por km percorrido,</p> |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>para quem mora na região e trabalha em outra, trafegando com frequência pela Rodovia em pauta, haverá um peso considerável em seus gastos devido aos pedágios aos quais estará sujeito. Há que se considerar, ainda, que aqui se enquadra um número considerável de trabalhadores de baixa renda. Em função disso, peço que sejam estudadas tarifas reduzidas para os usuários frequentes da rodovia.</p> <p>3. Importante considerar, ainda, que muitos moradores da região, além de trabalhar em outras cidades, também estudam ou buscam assistência médica especializada em Belo Horizonte. Esses cidadãos sofrerão uma expressiva perda financeira, tendo que desembolsar diariamente os valores correspondentes às tarifas de pedágio.</p> <p>4. Gostaria de sugerir, finalmente, que excluindo-se a implantação do pórtico de cobrança do km 46 da MG-010, que após a sonhada melhoria de duplicação da rodovia no município de Jaboticatubas, seja reestudada a implantação do pórtico em pauta.</p> <p>5. Agradecendo pela atenção que será dispensada ao meu pedido, despeço-me cordialmente,</p> |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>1) A localização dos pórticos foi definida com base em um estudo técnico detalhado, assegurando um posicionamento estratégico que otimiza a arrecadação sem onerar desproporcionalmente os usuários. Como princípio fundamental, os pórticos foram instalados nas divisas dos municípios, evitando a cobrança de tarifa em viagens intramunicipais. Além disso, a distribuição proposta busca garantir a equidade tarifária, assegurando que os usuários paguem proporcionalmente pelo trecho efetivamente utilizado da rodovia.</p> <p>2 e 3) Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Freqüente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um vírgula seis por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.</p> <p>4) As obras de ampliação de capacidade propostas foram fruto de um estudo técnico específico, por meio da metodologia do Highway Capacity Manual (HCM), que é amplamente utilizada no Brasil e no mundo para a identificação da real necessidade de ampliação de rodovias</p> |  |
| <p>QUESTIONAMENTO 131</p>  |  |
| <p>Data: 20/12/2024</p>  |  |
| <p>Objeto:</p>   | <p>Prezados Senhores!</p> <p>Na qualidade de moradora de Jaboticatubas, que transita diariamente pela rodovia MG-010, nas idas e vindas entre o citado Município e Belo Horizonte, venho acompanhando com especial interesse as notícias sobre</p>   |

melhorias previstas para a região, sob o nome VETOR NORTE. Neste momento, tomando por base a CONSULTA PÚBLICA prevista para as obras em pauta, gostaria aqui de expor minhas sugestões:

1. Nas notícias divulgadas sobre o projeto, consta a previsão de PÓRTICOS FREE FLOW nos km 46 e 99 da MG-010, no Município de Jaboticatubas/MG. A respeito, solicito que o mesmo não seja colocado, por vários motivos, com destaque especial para o fato de que não constam do projeto melhorias significativas para o trecho dessa rodovia, que justifique a cobrança, ou seja, haveria arrecadação sem contrapartida. Some-se a isso o fato de na entrada de Lagoa Santa (para quem usa a rodovia no sentido BH/Serra do Cipó) está previsto mais um Pórtico de cobrança, o que fará com que o usuário pague para atravessar a cidade de Lagoa Santa e ao sair dela (poucos km adiante) pague novamente, imediatamente ao entrar em Jaboticatubas.

2. Ainda que o sistema de cobrança Free Flow cobre por km percorrido, para quem mora na região e trabalha em outra, trafegando com frequência pela Rodovia em pauta, haverá um peso considerável em seus gastos devido aos pedágios aos quais estará sujeito. Há que se considerar, ainda, que aqui se enquadra um número considerável de trabalhadores de baixa renda. Em função disso, peço que sejam estudadas tarifas reduzidas para os usuários frequentes da rodovia.

3. Importante considerar, ainda, que muitos moradores da região, além de trabalhar em outras cidades, também estudam ou buscam assistência médica especializada em Belo Horizonte. Esses cidadãos sofrerão uma expressiva perda financeira, tendo que desembolsar diariamente os valores correspondentes às tarifas de pedágio.

4. Gostaria de sugerir, finalmente, que excluindo-se a implantação do pórtico de cobrança do km 46 da MG-010, que após a sonhada melhoria de duplicação da rodovia no município de Jaboticatubas, seja reestudada a implantação do pórtico em pauta.

5. Agradecendo pela atenção que será dispensada ao meu pedido, despeço-me cordialmente,

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1) A localização dos pórticos foi definida com base em um estudo técnico detalhado, assegurando um posicionamento estratégico que otimiza a arrecadação sem onerar desproporcionalmente os usuários. Como princípio fundamental, os pórticos foram instalados nas divisas dos municípios, evitando a cobrança de tarifa em viagens intramunicipais. Além disso, a distribuição proposta busca garantir a equidade tarifária, assegurando que os usuários paguem proporcionalmente pelo trecho efetivamente utilizado da rodovia..

2 e 3) Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Frequente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um vírgula seis por cento) do

valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.

4) As obras de ampliação de capacidade propostas foram fruto de um estudo técnico específico, por meio da metodologia do Highway Capacity Manual (HCM), que é amplamente utilizada no Brasil e no mundo para a identificação da real necessidade de ampliação de rodovias

#### QUESTIONAMENTO 132

Data: 20/12/2024

Objeto: Na qualidade de moradora de Jaboticatubas, que transita diariamente pela rodovia MG-010, nas idas e vindas entre o citado Município e Belo Horizonte, venho acompanhando com especial interesse as notícias sobre melhorias previstas para a região, sob o nome VETOR NORTE. Neste momento, tomando por base a CONSULTA PÚBLICA prevista para as obras em pauta, gostaria aqui de expor minhas sugestões:

1. Nas notícias divulgadas sobre o projeto, consta a previsão de PÓRTICOS FREE FLOW nos km 46 e 99 da MG-010, no Município de Jaboticatubas/MG. A respeito, solicito que o mesmo não seja colocado, por vários motivos, com destaque especial para o fato de que não constam do projeto melhorias significativas para o trecho dessa rodovia, que justifique a cobrança, ou seja, haveria arrecadação sem contrapartida. Some-se a isso o fato de na entrada de Lagoa Santa (para quem usa a rodovia no sentido BH/Serra do Cipó) está previsto mais um Pórtico de cobrança, o que fará com que o usuário pague para atravessar a cidade de Lagoa Santa e ao sair dela (poucos km adiante) pague novamente, imediatamente ao entrar em Jaboticatubas.
2. Ainda que o sistema de cobrança Free Flow cobre por km percorrido, para quem mora na região e trabalha em outra, trafegando com frequência pela Rodovia em pauta, haverá um peso considerável em seus gastos devido aos pedágios aos quais estará sujeito. Há que se considerar, ainda, que aqui se enquadra um número considerável de trabalhadores de baixa renda. Em função disso, peço que sejam estudadas tarifas reduzidas para os usuários frequentes da rodovia.
3. Importante considerar, ainda, que muitos moradores da região, além de trabalhar em outras cidades, também estudam ou buscam assistência médica especializada em Belo Horizonte. Esses cidadãos sofrerão uma expressiva perda financeira, tendo que desembolsar diariamente os valores correspondentes às tarifas de pedágio.
4. Gostaria de sugerir, finalmente, que excluindo-se a implantação do pórtico de cobrança do km 46 da MG-010, que após a sonhada melhoria de duplicação da rodovia no município de Jaboticatubas, seja reestudada a implantação do pórtico em pauta.
5. Agradecendo pela atenção que será dispensada ao meu pedido, despeço-me cordialmente, cordialmente,

Resposta:

Agradecemos a contribuição.

1) A localização dos pórticos foi definida com base em um estudo técnico detalhado, assegurando um posicionamento estratégico que otimiza a arrecadação sem onerar desproporcionalmente os usuários. Como princípio fundamental, os pórticos foram instalados nas divisas dos municípios, evitando a cobrança de tarifa em viagens intramunicipais. Além disso, a distribuição proposta busca garantir a equidade tarifária, assegurando que os usuários paguem proporcionalmente pelo trecho efetivamente utilizado da rodovia..

2 e 3) Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Frequente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um vírgula seis por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.

4) As obras de ampliação de capacidade propostas foram fruto de um estudo técnico específico, por meio da metodologia do Highway Capacity Manual (HCM), que é amplamente utilizada no Brasil e no mundo para a identificação da real necessidade de ampliação de rodovias

#### QUESTIONAMENTO 133

Data: 21/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Boa tarde,</p> <p>Como cidadã e trabalhadora mineira, usuária da MG10, registro aqui a minha indignação com esta proposta audaciosa do governo do Estado.</p> <p>Temos demandas essenciais e de extrema prioridade (reforma política, educacional, acessibilidade, etc) do que instalar pedágios - estruturas essas que vão recair sobre o bolso do cidadão.</p> <p>Não precisamos de mais impostos mas de uma gestão política mais eficiente e com uma vontade genuína de preservar as qualidades do viver em nosso Estado.</p> <p>Sou contra. Somos contra!</p> |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.

Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa ([https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab\\_channel=SeinfraMG](https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRT&ab_channel=SeinfraMG)) e outra no município de Vespasiano (<https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc->

e0&t=7s&ab\_channel=SeinfraMG), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.

Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.

Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 134

Data: 23/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Estender o trecho de concessão da rodovia MG-010 para incluir o trajeto entre os municípios de Conceição do Mato Dentro e Serro/MG, motiva-se por:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Manutenção da via e segurança dos usuários:<br/>A privatização permitirá que sejam realizadas manutenções periódicas e adequadas na estrada, garantindo melhores condições de tráfego. Com isso, poderão ser realizadas melhorias na pavimentação, sinalização e sistemas de drenagem, reduzindo riscos de acidentes e proporcionando maior segurança para os usuários, especialmente no trecho que possui grande circulação diária de veículos leves e pesados;</li><li>- Importância histórica e turística do Trecho<br/>O município de Serro é uma das primeiras cidades a ter todo seu acervo patrimônio arquitetônico cultural tombado pelo IPHAN, dos quais destacamos seu patrimônio histórico cultural, com seus casarões coloniais, igrejas monumentais e seu patrimônio natural. Soma-se ainda, o recente lançamento da Rota do Queijo do Serro, que junto ao recente título de Patrimônio Cultural Imaterial da Humanidade dos “Modos de Fazer o Queijo Minas Artesanal” pela UNESCO, voltou os olhos do mundo para as regiões produtoras de Queijo Minas Artesanal, das quais uma leva o nome do Serro. Cabe ressaltar que o Serro está inserido na Cordilheira do Espinhaço, importante monumento natural de Minas Gerais e junto com Conceição do Mato Dentro e Diamantina, faz parte do Caminho de Saint Hilaire, trilha de relevante importância histórica natural, levando o nome do naturalista francês que estudou a flora da região. Serro também faz parte do Caminho dos Diamantes, que junto às cidades da região, é de grande relevância para o turismo e a economia regional, visto a atratividade de</li></ul> |
|---------|--|

milhares de visitantes anualmente. A privatização pode assegurar que a estrada se mantenha atrativa e funcional, facilitando o deslocamento de turistas e outros visitantes, valorizando o patrimônio histórico e o município como um dos grandes destinos turísticos mineiros.

A estrada é um importante elo entre as cidades vizinhas e os atrativos turísticos de Serro. No trecho temos o distrito serrano de Vila Deputado Augusto Clementino e comunidades, que contam com diversos atrativos naturais, como a Cachoeira do Buraquinho, atrativos históricos religiosos como o Santuário da Serra do Caroula e a Vila Fantasma e gastronômico, como a produção de cachaça. Ao garantir a conservação e a fiscalização da via, o fluxo de visitantes tende a aumentar, beneficiando diretamente os setores de hospedagem, gastronomia e comércio. Além disso, um acesso mais seguro e eficiente incentiva investimentos no setor turístico, agropecuário industrial, especialmente na produção do nosso famoso Queijo da Região do Serro.

- Logística e desenvolvimento regional:

O referido trecho em análise pela MG-010 é estratégico para transporte de mercadorias e a mobilidade dos moradores serranos, trazendo uma rota alternativa entre o município e a capital Belo Horizonte, facilitando o escoamento de produtos, serviços e mercadorias diversas produzidas na região. A privatização, ao melhorar a infraestrutura, contribuirá diretamente para a redução do tempo de deslocamento, custos logísticos e o fluxo diário de veículos, beneficiando não apenas o município de Serro, mas toda a região.

- Sustentabilidade e preservação do patrimônio

Com a gestão privada, espera-se a adoção de práticas sustentáveis na conservação da estrada, reduzindo impactos ambientais, além de outras ações mitigadoras de danos de forma a assegurar que o patrimônio natural, histórico e cultural do município não seja prejudicado.

Com isso, destacamos os principais impactos positivos com a privatização do trecho, de forma que:

- Impactará positivamente na atração de visitantes, aumentando a visitação de Serro e ampliando a visibilidade do Município como um dos principais destinos turísticos de Minas Gerais;
- Impactará positivamente na segurança viária, visto que uma rodovia com a infraestrutura e sinalização adequadas culminará em um trecho com menos acidentes e melhores condições de tráfego;
- Impactará positivamente no escoamento da produção regional, sobretudo para o Queijo da Região do Serro;
- Impactará positivamente e de maneira exponencial no desenvolvimento socioeconômico, visto o fortalecimento do turismo, do comércio e da logística regional, além de incentivar novos empreendimentos e investimentos no município de Serro.

Considerando esses argumentos, o Município de Serro entende ser muito importante e de significativo impacto que o trecho entre Conceição do Mato Dentro e Serro seja contemplado no PROGRAMA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS - LOTE 8: VETOR NORTE.

Resposta:

A configuração do Lote 8: Vetor Norte foi definida com base em um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) detalhado, que analisou diferentes alternativas de abrangência para o sistema rodoviário a ser concedido.

No âmbito desse estudo, o trecho da MG-010 entre Conceição do Mato Dentro e Serro/MG foi avaliado, considerando sua relevância para a atividade econômica local, incluindo o setor minerário e o potencial turístico da região. No entanto, após a análise dos aspectos técnicos, econômicos e ambientais, esse segmento não foi incorporado ao escopo final da concessão, tendo em vista os critérios de necessidade de ampliações, tráfego e viabilidade econômica.

#### QUESTIONAMENTO 135

Data: 26/12/2024

**Objeto:** Modelo Econômico-Financeiro, Bloco 1 – Vetor Norte  
TCP  
Tabela 2-1

Cada pórtico terá um trecho de cobertura (TCP) de aproximadamente 13,44 km. Essa cobertura é muito curta. Há algum paralelo em alguma outra concessão no mesmo contexto de região metropolitana?

Os pedágios em região de tamanha movimentação e interdependência intermunicipal, cuja população majoritariamente é de baixa renda e cujas rodovias são, na verdade, avenidas ou vias-expressas para os moradores e economia local, são ideias absurdas e desproporcionais. Os custos econômicos e sociais serão imensamente maiores do que os ganhos superestimados pelos estudos. Nesse contexto, os pedágios são uma barreira e um desrespeito ao direito constitucional de ir e vir dessas populações.

**Resposta:**

Por definição, a somatoria dos TCPs de uma rodovia deve ser igual à extensão da mesma, ou seja, com a implantação do sistema free flow, e conseqüentemente de um maior número de pontos de cobrança, o TCP tende a diminuir. O sistema free flow proposto busca exatamente a redução dos TCPs, ou seja, busca garantir maior equidade tarifária aos usuários da concessão rodoviária.

A localização dos porticos foi fruto de um extenso estudo tecnico. Por princípio, os pórticos foram posicionadas nas divisas dos municipios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens). Dada as preocupações levantadas, relacionadas ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação (reduzindo o valor da tarifa) e por considerar o Desconto de Usuário Frequente (DUF) reduzindo ainda mais o valor da tarifa paga quanto mais vezes o usuário passar pelo pórtico.

#### QUESTIONAMENTO 136

Data: 26/12/2024

**Objeto:** Modelo Econômico-Financeiro, Bloco 1 – Vetor Norte  
Tarifa quilométrica

A tarifa quilométrica informada no estudo é de R\$ 0,193/km. Este valor

|  |   |
|--|---|
|  | <p>pode ser aumentado em 30% para pista duplicada, chegando a R\$ 0,2509/km?</p> <p>Os pedágios em região de tamanha movimentação e interdependência intermunicipal, cuja população majoritariamente é de baixa renda e cujas rodovias são, na verdade, avenidas ou vias-expressas para os moradores e economia local, são ideias absurdas e desproporcionais. Os custos econômicos e sociais serão imensamente maiores do que os ganhos superestimados pelos estudos. Nesse contexto, os pedágios são uma barreira e um desrespeito ao direito constitucional de ir e vir dessas populações.</p> |
|--|---|

Resposta:

A utilização de fatores de reclassificação tarifárias é praxe em concessões rodoviária no país, uma vez que reduz a desigualdade de tratamento entre os diversos usuários do sistema.

A localização dos porticos foi fruto de um extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionadas nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens). Dada as preocupações levantadas, relacionadas ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação (reduzindo o valor da tarifa) e por considerar o Desconto de Usuário Freqüente (DUF) reduzindo ainda mais o valor da tarifa paga quanto mais vezes o usuário passar pelo pórtico.

#### QUESTIONAMENTO 137

Data: 26/12/2024

|                |   |
|----------------|---|
| <p>Objeto:</p> | <p>Programa de Exploração da Rodovia<br/>Localização dos pórticos<br/>Apêndice D</p> <p>Quem sair de Lagoa Santa com destino a Belo Horizonte pagará 2 pedágios em uma distância de 10,2 km entre eles. Esse percurso é percorrido em menos de 5 minutos. Não é aceitável.</p> <p>Os pedágios em região de tamanha movimentação e interdependência intermunicipal, cuja população majoritariamente é de baixa renda e cujas rodovias são, na verdade, avenidas ou vias-expressas para os moradores e economia local, são ideias absurdas e desproporcionais. Os custos econômicos e sociais serão imensamente maiores do que os ganhos superestimados pelos estudos. Nesse contexto, os pedágios são uma barreira e um desrespeito ao direito constitucional de ir e vir dessas populações.</p> |
|----------------|---|

Resposta:

A utilização de mais de um portico em uma viagem é um reflexo da maior equidade tarifária existente no sistema free flow, ou seja, os usuários estão pagando efetivamente pelo trecho utilizado da rodovia. Ressaltamos que o pagamento de tarifa não se dará por meio da parada do veículo, o que não impactará de forma negativa no tempo de viagem.

A localização dos porticos foi fruto de um extenso estudo técnico. Por princípio, os

pórticos foram posicionadas nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens). Dada as preocupações levantadas, relacionadas ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação (reduzindo o valor da tarifa) e por considerar o Desconto de Usuário Freqüente (DUF) reduzindo ainda mais o valor da tarifa paga quanto mais vezes o usuário passar pelo pórtico.

#### QUESTIONAMENTO 138

Data: 26/12/2024

**Objeto:** Programa de Exploração da Rodovia  
Localização dos pórticos  
Apêndice D

A distância média entre pedágios na MG-424 é de apenas 8,26 km. Menos que a distância entre os pedágios que onerarão os moradores de Vespasiano e Lagoa Santa. Não é aceitável.

Os pedágios em região de tamanha movimentação e interdependência intermunicipal, cuja população majoritariamente é de baixa renda e cujas rodovias são, na verdade, avenidas ou vias-expressas para os moradores e economia local, são ideias absurdas e desproporcionais. Os custos econômicos e sociais serão imensamente maiores do que os ganhos superestimados pelos estudos. Nesse contexto, os pedágios são uma barreira e um desrespeito ao direito constitucional de ir e vir dessas populações.

Resposta:

A localização dos pórticos foi fruto de um extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionadas nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens). Dada as preocupações levantadas, relacionadas ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação (reduzindo o valor da tarifa) e por considerar o Desconto de Usuário Freqüente (DUF) reduzindo ainda mais o valor da tarifa paga quanto mais vezes o usuário passar pelo pórtico.

#### QUESTIONAMENTO 139

Data: 26/12/2024

**Objeto:** Estudo Socioambiental, Bloco 1 – Vetor Norte  
Demografia  
Tabela 3-36

Municípios com população praticamente toda urbana já em 2010. Significa que os moradores precisam se movimentar, pois não produzem o próprio alimento, não são autossuficientes.

Os pedágios em região de tamanha movimentação e interdependência intermunicipal, cuja população majoritariamente é de baixa renda e cujas rodovias são, na verdade, avenidas ou vias-expressas para os moradores e economia local, são ideias absurdas e desproporcionais. Os custos

|  |   |
|--|---|
|  | <p>econômicos e sociais serão imensamente maiores do que os ganhos superestimados pelos estudos. Nesse contexto, os pedágios são uma barreira e um desrespeito ao direito constitucional de ir e vir dessas populações.</p>   |
| <p>Resposta:</p> <p>A Lei 24.506, de 16/10/2023, proíbe a instalação de pedágio em rodovias estaduais entre distritos e sedes municipais, de modo justamente a não criar ônus para a circulação de munícipes em seu próprio território. O projeto está em total acordo com a referida norma, sendo que todos os pórticos estão nas divisas entre municípios. Adicionalmente, o projeto apresentado durante a Consulta Pública foi alterado de modo a excluir a praça P13, entre Sete Lagoas e Prudente de Moraes. Após a Consulta Pública, o Estado de MG ainda aumentou o aporte de recursos no projeto de aprox. R\$80milhões para R\$200 milhões, de forma a diminuir a tarifa para o usuário. Por fim, após a realização da Consulta Pública o Estado de MG optou pela introdução de um mecanismo de Desconto para Usuário Frequente ("DUF"), em que a tarifa de pedágio cobrada ao usuário que passa recorrentemente por um determinado pórtico se reduz a cada passagem.</p> <p>O DUF consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um e seis décimos por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.</p> |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 140</b></p>   |   |
| <p>Data: 26/12/2024</p>  |   |
| <p>Objeto:</p>   | <p>Estudo Socioambiental, Bloco 1 – Vetor Norte<br/>Condições de Pobreza e Desigualdade<br/>Tabela 3-39</p> <p>Não instalar pedágios entre regiões e cidades de grande fluxo, cujos moradores utilizam as rodovias como vias-expressas ou avenidas e são de baixa renda.</p> <p>A população dos municípios afetados é majoritariamente de baixa renda. Vespasiano, por exemplo, possuía renda média de meio salário mínimo nos dados disponíveis para 2020 (p. 278) e o projeto prevê isolar essa população ao norte e ao sul instalando 2 pedágios. Conforme descrito na página 278:</p> <p>"Como o indicador que interessa nesta análise é a condição de pobreza e desigualdade, indica-se que os municípios com menor renda média da população, com menos de um salário-mínimo, foram: Jaboticatubas e Prudente de Moraes (507 reais); Vespasiano, com 532 reais, São José da Lapa, com 673 reais e Matozinhos, com 704 reais de renda média."</p> |
| <p>Resposta:</p> <p>A Lei 24.506, de 16/10/2023, proíbe a instalação de pedágio em rodovias estaduais entre distritos e sedes municipais, de modo justamente a não criar ônus para a</p>   |   |

circulação de municípios em seu próprio território. O projeto está em linha com esta preocupação e todos os pórticos estão nas divisas entre municípios.

Adicionalmente, o projeto apresentado durante a Consulta Pública foi alterado de modo a excluir a praça P13, entre Sete Lagoas e Prudente de Morais, onde de fato há uma dependência do município de Prudente de Morais para com Sete Lagoas.

Ainda, após a Consulta Pública, o Estado de MG aumentou o aporte de recursos no projeto de R\$80 milhões para R\$200 milhões, de forma a diminuir a tarifa para o usuário.

Por fim, após a realização da Consulta Pública o Estado de MG optou pela introdução de um mecanismo de Desconto para Usuário Frequente, em que a tarifa de pedágio cobrada ao usuários que passa recorrentemente por um determinado pórtico se reduz a cada passagem.

#### QUESTIONAMENTO 141

Data: 26/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Estudo Socioambiental, Bloco 1 – Vetor Norte<br>Condições de Pobreza e Desigualdade  |
|         | Não instalar pedágios entre regiões e cidades de grande fluxo, que dependem das infraestruturas de saúde de Belo Horizonte.  |
|         | O estudo socioambiental sequer cita que as populações dos municípios afetados dependem dos hospitais de pronto-socorro de Belo Horizonte. As pessoas que precisarem de atendimento de emergência ou que fazem tratamentos diários ou tendo de se deslocar duas a três vezes por semana a Belo Horizonte serão extremamente prejudicadas. |

Resposta:

A Lei 24.506, de 16/10/2023, proíbe a instalação de pedágio em rodovias estaduais entre distritos e sedes municipais, de modo justamente a não criar ônus para a circulação de municípios em seu próprio território. O projeto está em linha com esta preocupação e todos os pórticos estão nas divisas entre municípios.

Adicionalmente, o projeto apresentado durante a Consulta Pública foi alterado de modo a excluir a praça P13, entre Sete Lagoas e Prudente de Morais, onde de fato há uma dependência do município de Prudente de Morais para com Sete Lagoas.

Ainda, após a Consulta Pública, o Estado de MG aumentou o aporte de recursos no projeto de R\$80 milhões para R\$200 milhões, de forma a diminuir a tarifa para o usuário.

Por fim, após a realização da Consulta Pública o Estado de MG optou pela introdução de um mecanismo de Desconto para Usuário Frequente, em que a tarifa de pedágio cobrada ao usuários que passa recorrentemente por um determinado pórtico se reduz a cada passagem.

#### QUESTIONAMENTO 142

Data: 26/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | Estudo Socioambiental, Bloco 1 – Vetor Norte<br>População ocupada |
|---------|---|

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Não instalar pedágios entre regiões e cidades de grande fluxo, cujos moradores trabalham em outros municípios da região metropolitana.</p> <p>O estudo socioambiental sequer cita que as populações dos municípios afetados trabalham, em grande parte, em Belo Horizonte, Contagem, Santa Luzia, Ribeirão das Neves ou Betim. Essas pessoas precisarão pagar para trabalhar diariamente. É um absurdo, ainda mais se for considerada a situação socioeconômica média das populações, conforme descrito no próprio estudo do projeto.</p> |
|--|--|

Resposta:

A Lei 24.506, de 16/10/2023, proíbe a instalação de pedágio em rodovias estaduais entre distritos e sedes municipais, de modo justamente a não criar ônus para a circulação de munícipes em seu próprio território. O projeto está em linha com esta preocupação e todos os pórticos estão nas divisas entre municípios.

Adicionalmente, o projeto apresentado durante a Consulta Pública foi alterado de modo a excluir a praça P13, entre Sete Lagoas e Prudente de Moraes, onde de fato há uma dependência do munícipe de Prudente de Moraes para com Sete Lagoas.

Ainda, após a Consulta Pública, o Estado de MG aumentou o aporte de recursos no projeto de R\$80 milhões para R\$200 milhões, de forma a diminuir a tarifa para o usuário.

Por fim, após a realização da Consulta Pública o Estado de MG optou pela introdução de um mecanismo de Desconto para Usuário Frequente, em que a tarifa de pedágio cobrada ao usuários que passa recorrentemente por um determiando pórtico se reduz a cada passagem.

#### QUESTIONAMENTO 143

Data: 26/12/2024

|                |   |
|----------------|---|
| <p>Objeto:</p> | <p>Estudo Socioambiental, Bloco 1 – Vetor Norte<br/>Análise Integrada<br/>8.1</p> <p>Quanto foi gasto pelo governo estadual nos serviços de melhorias executados na MG-10 no ano de 2024, sendo que tais ações são previstas para serem executadas nos serviços iniciais por empresa privada caso haja sucesso na privatização?</p> <p>Interesse público. Transparência. Economicidade.</p> |
|----------------|---|

Resposta:

Todos os investimentos previstos na concessão do Lote 8, incluindo os serviços iniciais, foram definidos a partir de robustos e extensos estudos técnicos, os quais mapearam as condições atuais das rodovias integrantes do escopo do lote. Sendo assim, não haverá sobreposição de ações em relação aos investimentos já realizados em momentos anteriores pelo Estado de Minas Gerais.

Ainda, informamos que estão previstos investimentos de mais de 2 bilhões de reais em manutenção, construção de melhorias e ampliações rodoviárias, além de mais de 1 bilhão em serviços aos usuários (quincho, resgate médico e apoio mecânico, entre

outros). Destacamos que as rodovias concedidas deverão seguir padrões rígidos de qualidade e de operação, o que trará maior conforto e segurança aos usuários.

#### QUESTIONAMENTO 144

Data: 26/12/2024

Objeto: Estudo Socioambiental, Bloco 1 – Vetor Norte  
Análise Integrada  
8.2.1.2

Não promover perdas econômicas para os municípios afetados.

Na página 420 é especulado como um possível “impacto positivo” “o efeito indireto de indução à intensificação da ocupação urbana dos municípios das áreas de influência”. Porém, essa expectativa é superestimada. Na verdade, o que provavelmente vai acontecer é a queda de interesse nos municípios afetados, uma vez que as pessoas precisariam pagar pedágio para transitar entre municípios da região metropolitana e para se dirigirem à capital a serviço, estudo, lazer ou por qualquer outro motivo. Ninguém em sã consciência se interessaria em morar sob essas circunstâncias. Isso vai gerar desvalorização imobiliária, desemprego, queda de arrecadação e fechamento de empresas.

Na página 427 são citadas mais algumas perdas econômicas:

“Perda da atividade econômica: outro impacto previsto se refere aos processos de reassentamentos sobre atividades econômicas, os quais podem implicar no término da atividade, perda de empregos, perdas de fontes de renda, perdas de receitas devidas a interrupções, mesmo que temporárias, de negócios. Esse impacto deverá ser mais significativo no caso das ocupações comerciais localizadas nos centros urbanos onde serão instalados dispositivos de interseção.”

Resposta:

A Lei 24.506, de 16/10/2023, proíbe a instalação de pedágio em rodovias estaduais entre distritos e sedes municipais, de modo justamente a não criar ônus para a circulação de munícipes em seu próprio território. O projeto está em linha com esta preocupação e todos os pórticos estão nas divisas entre municípios.

Adicionalmente, o projeto apresentado durante a Consulta Pública foi alterado de modo a excluir a praça P13, entre Sete Lagoas e Prudente de Moraes, onde de fato há uma dependência do município de Prudente de Moraes para com Sete Lagoas.

Ainda, após a Consulta Pública, o Estado de MG aumentou o aporte de recursos no projeto de R\$80 milhões para R\$200 milhões, de forma a diminuir a tarifa para o usuário.

Por fim, após a realização da Consulta Pública o Estado de MG optou pela introdução de um mecanismo de Desconto para Usuário Frequente, em que a tarifa de pedágio cobrada ao usuários que passa recorrentemente por um determinando pórtico se reduz a cada passagem.

#### QUESTIONAMENTO 145

Data: 26/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Estudo Socioambiental, Bloco 1 – Vetor Norte<br/>Análise Integrada</p> <p>Não promover o isolamento de municípios ou regiões de outras e da capital.</p> <p>Os pedágios irão prejudicar o comércio e a economia de todos os municípios. A cobrança irá desestimular a movimentação das pessoas entre os municípios afetados e mesmo dentro deles, como Vespasiano. Neste caso, os moradores da região do Morro Alto ficarão isolados do centro da cidade e dos serviços que precisam em Belo Horizonte. Essa população é uma das mais carentes da região de abrangência do projeto e será duplamente prejudicada.</p> |
|---------|--|

Resposta:

A Lei 24.506, de 16/10/2023, proíbe a instalação de pedágio em rodovias estaduais entre distritos e sedes municipais, de modo justamente a não criar ônus para a circulação de munícipes em seu próprio território. O projeto está em linha com esta preocupação e todos os pórticos estão nas divisas entre municípios.

Adicionalmente, o projeto apresentado durante a Consulta Pública foi alterado de modo a excluir a praça P13, entre Sete Lagoas e Prudente de Moraes, onde de fato há uma dependência do munícipe de Prudente de Moraes para com Sete Lagoas.

Ainda, após a Consulta Pública, o Estado de MG aumentou o aporte de recursos no projeto de R\$80 milhões para R\$200 milhões, de forma a diminuir a tarifa para o usuário.

Por fim, após a realização da Consulta Pública o Estado de MG optou pela introdução de um mecanismo de Desconto para Usuário Freqüente, em que a tarifa de pedágio cobrada ao usuários que passa recorrentemente por um determinado pórtico se reduz a cada passagem.

#### QUESTIONAMENTO 146

Data: 26/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Estudo Socioambiental, Bloco 1 – Vetor Norte<br/>Análise Integrada</p> <p>Não promover o isolamento de municípios ou regiões de outras e da capital.</p> <p>Os pedágios em região de tamanha movimentação e interdependência intermunicipal, cuja população majoritariamente é de baixa renda e cujas rodovias são, na verdade, avenidas ou vias-expressas para os moradores e economia local, são ideias absurdas e desproporcionais. Os custos econômicos e sociais serão imensamente maiores do que os ganhos superestimados pelos estudos. Nesse contexto, os pedágios são uma barreira e um desrespeito ao direito constitucional de ir e vir dessas populações.</p> |
|---------|--|

Resposta:

A Lei 24.506, de 16/10/2023, proíbe a instalação de pedágio em rodovias estaduais entre distritos e sedes municipais, de modo justamente a não criar ônus para a circulação de munícipes em seu próprio território. O projeto está em linha com esta

preocupação e todos os pórticos estão nas divisas entre municípios.

Adicionalmente, o projeto apresentado durante a Consulta Pública foi alterado de modo a excluir a praça P13, entre Sete Lagoas e Prudente de Moraes, onde de fato há uma dependência do município de Prudente de Moraes para com Sete Lagoas.

Ainda, após a Consulta Pública, o Estado de MG aumentou o aporte de recursos no projeto de R\$80 milhões para R\$200 milhões, de forma a diminuir a tarifa para o usuário.

Por fim, após a realização da Consulta Pública o Estado de MG optou pela introdução de um mecanismo de Desconto para Usuário Frequente, em que a tarifa de pedágio cobrada ao usuários que passa recorrentemente por um determinado pórtico se reduz a cada passagem.

#### QUESTIONAMENTO 147

Data: 26/12/2024

Objeto: Estudo Socioambiental, Bloco 1 – Vetor Norte  
Análise Integrada

Não promover aumentos de custos de deslocamento. Não promover o isolamento de municípios ou regiões de outras e da capital.

Mesmo quem não possui carro ou moto própria será prejudicado, uma vez que as tarifas de ônibus serão ainda maiores, os carros de aplicativos não terão interesse de se dirigir a esses municípios ou os aplicativos cobrarão tarifas diferenciadas, bem como o valor do frete para entregas de encomendas será maior para essas cidades, mesmo estando localizadas na região metropolitana de BH.

Resposta:

A Lei 24.506, de 16/10/2023, proíbe a instalação de pedágio em rodovias estaduais entre distritos e sedes municipais, de modo justamente a não criar ônus para a circulação de municípios em seu próprio território. O projeto está em linha com esta preocupação e todos os pórticos estão nas divisas entre municípios.

Ainda, após a Consulta Pública, o Estado de MG aumentou o aporte de recursos no projeto de R\$80 milhões para R\$200 milhões, de forma a diminuir a tarifa para o usuário.

Finalmente, o Estado de MG decidiu pela isenção da tarifa de pedágio para os veículos integrantes dos sistemas de transporte coletivo intermunicipal e metropolitano de passageiros, compreendidos pelo conjunto de linhas regulares existentes ou que venham a ser criadas e serviços integrantes com origem e destino nos municípios integrantes da Região Metropolitana e Colar Metropolitano de Belo Horizonte, conforme cláusula 21.6 da Minuta do Contrato de Concessão. Assim, o advento da concessão não terá impacto nas tarifas do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano de passageiros.

Por fim, após a realização da Consulta Pública o Estado de MG optou pela introdução de um mecanismo de Desconto para Usuário Frequente, em que a tarifa de pedágio cobrada ao usuários que passa recorrentemente por um determinado pórtico se reduz a cada passagem.

QUESTIONAMENTO 148

Data: 26/12/2024

Objeto: Prezados Senhores!

Na qualidade de moradora de Jaboticatubas, que transita diariamente pela rodovia MG-010, nas idas e vindas entre o citado Município e Belo Horizonte, venho acompanhando com especial interesse as notícias sobre melhorias previstas para a região, sob o nome VETOR NORTE. Neste momento, tomando por base a CONSULTA PÚBLICA prevista para as obras em pauta, gostaria aqui de expor minhas sugestões:

Nas notícias divulgadas sobre o projeto, consta a previsão de PÓRTICOS FREE FLOW nos km 46 e 99 da MG-010, no Município de Jaboticatubas/MG. A respeito, solicito que o mesmo não seja colocado, por vários motivos, com destaque especial para o fato de que não constam do projeto melhorias significativas para o trecho dessa rodovia, que justifique a cobrança, ou seja, haveria arrecadação sem contrapartida. Some-se a isso o fato de na entrada de Lagoa Santa (para quem usa a rodovia no sentido BH/Serra do Cipó) está previsto mais um Pórtico de cobrança, o que fará com que o usuário pague para atravessar a cidade de Lagoa Santa e ao sair dela (poucos km adiante) pague novamente, imediatamente ao entrar em Jaboticatubas.

Ainda que o sistema de cobrança Free Flow cobre por km percorrido, para quem mora na região e trabalha em outra, trafegando com frequência pela Rodovia em pauta, haverá um peso considerável em seus gastos devido aos pedágios aos quais estará sujeito. Há que se considerar, ainda, que aqui se enquadra um número considerável de trabalhadores de baixa renda. Em função disso, peço que sejam estudadas tarifas reduzidas para os usuários frequentes da rodovia.

Importante considerar, ainda, que muitos moradores da região, além de trabalhar em outras cidades, também estudam ou buscam assistência médica especializada em Belo Horizonte. Esses cidadãos sofrerão uma expressiva perda financeira, tendo que desembolsar diariamente os valores correspondentes às tarifas de pedágio.

Gostaria de sugerir, finalmente, que excluindo-se a implantação do pórtico de cobrança do km 46 da MG-010, que após a sonhada melhoria de duplicação da rodovia no município de Jaboticatubas, seja reestudada a implantação do pórtico em pauta.

Agradecendo pela atenção que será dispensada ao meu pedido, despeço-me cordialmente,

Resposta:

As Unidades Regionais de Regularização Ambiental - URAs possuem autonomia e independência para fixar os termos do Termo de Ajustamento de Conduta – TAC.

Todavia, estes termos de negociação, em regra, são definidos exatamente a partir da ficha de passivos e das medidas corretivas dos mesmos (também estimadas no estudo socioambiental do Lote). Para fins de transparência, a SEINFRA irá publicizar

no site ppp.mg.gov.br os TACs assinados nas concessões do Lote 01, Lote 02 e Lote 03.

#### QUESTIONAMENTO 149

Data: 26/12/2024

Objeto: Contrato  
Cláusula 17

Pelo contrato o Ente Regulador pode solicitar qualquer tipo de estudo, serviço e/ou projeto a concessionária que não está previsto em contrato.

Existe a possibilidade de reequilíbrio, mas é amplo. Essas questões estão muito abertas e devem ser esclarecidas, pois são condições para início de cobrança tarifária. Quais são as condições a serem atendidas ao Ente Regulador?

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula foi reformulada, de modo que caberá à Concessionária contratar Verificador Independente para (i) auditoria contábil, de dados e econômico-financeira; e (ii) apoio à medição dos investimentos executados para fins de liberação da contraprestação. Conforme cl. 21.1 do Contrato, a cobrança da tarifa de pedágio somente poderá ter início após (i) a contratação do Verificador Independente ; (ii) a conclusão dos serviços iniciais até o 12º (décimo segundo) mês da data de eficácia para todo o sistema rodoviário, conforme estabelecido no PER; e (iii) a entrega do cadastro do passivo ambiental.

#### QUESTIONAMENTO 150

Data: 26/12/2024

Objeto: Contrato

O contrato possui uma estrutura confusa. Muitos pontos operacionais são regrados dentro do contrato e não no PER. Sugerimos incorporar as questões operacionais apenas no PER para evitar dupla interpretação ou diferentes fontes de exigências contratuais.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. As informações relativas às condições, metas, critérios, requisitos, intervenções obrigatórias e especificações mínimas que determinam as obrigações da Concessionária foram compiladas no PER. Nada obstante, existem aspectos operacionais relacionados às obrigações contratuais que foram estabelecidos diretamente no Contrato, para fins de coesão e de melhor detalhamento das obrigações. A seleção dos pontos que seriam incluídos no PER e/ou no Contrato passaram por análise aprofundada da equipe responsável pela estruturação do projeto a fim de tornar a compilação das obrigações mais coesa e organizada.

#### QUESTIONAMENTO 151

Data: 26/12/2024

Objeto: Contrato  
Cláusula 29.1.11

As desapropriações possuem um limite, mas a regra de reequilíbrio é um

|   |   |
|---|---|
|   | tanto quanto onerosa com o reequilíbrio de apenas 80% do que ultrapassar o limite. Sugerimos aumentar esse limite para 90%.   |
| Resposta:   |   |
| Agradecemos a contribuição. Informamos que o compartilhamento proposto na Minuta de Contrato reflete a capacidade econômico-financeira do Estado de MG em assumir o risco de desapropriação, nos casos em que a verba estipulada for ultrapassada. Nesse sentido, estabelecer limite superior ao já previsto poderia comprometer o adimplemento de outras obrigações assumidas pelo Poder Concedente.   |   |
| <b>QUESTIONAMENTO 152</b>   |   |
| Data: 26/12/2024  |   |
| Objeto:   | PER<br>Parâmetros Técnicos<br>Sistema de arrecadação<br><br>Sugerimos deixar a possibilidade de realocação dos pórticos de forma livre, desde que a justiça tarifária seja mantida, para proporcionar uma melhor otimização da receita e operação da concessionária.  |
| Resposta:   |   |
| A localização dos porticos foi fruto de um robusto e extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionadas nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais, em conformidade com a Lei 24.506, de 16 de outubro de 2023. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens). A alteração de localização dos porticos, sem a aprovação do poder concedente, é regida por regras clara no contrato |   |
| <b>QUESTIONAMENTO 153</b>   |   |
| Data: 26/12/2024  |   |
| Objeto:   | Apresentação<br><br>Na apresentação do lote, slide de serviços aos usuários, estipula a necessidade de fiscalização das linhas de ônibus no âmbito de “monitorar cumprimento do quadro de horários e das condições dos ônibus.”. Não tem cabimento delegar à concessionária de rodovia uma fiscalização de outro contrato de concessão de transporte público. |
| Resposta:   |   |
| A concessionária não terá obrigação de fiscalizar as linhas de transporte público, uma vez que é competência da Secretaria de Estado de Infraestrutura tal fiscalização. Não há nenhuma obrigação contratual à concessionária relativa a essa fiscalização.   |   |
| <b>QUESTIONAMENTO 154</b>   |   |
| Data: 26/12/2024  |   |
| Objeto:   | Modelo Financeiro<br><br>Sugerimos a revisão do cronograma de investimentos porque as obras mais impactantes não ocorrem no começo da concessão, podendo gerar uma  |

|   |  |
|---|--|
|   | imagem negativa do programa. Os usuários devem ter o sentimento de que a tarifa de pedágio está sendo “bem paga”. E da forma que está os investimentos mais relevantes estão muito tarde.  |
| Resposta:   |  |
| O cronograma de obras proposto não busca promover o modelo de concessão, mas sim a necessidade temporal das obras. No EVTEA foram desenvolvidas inúmeras análises técnicas sob o ponto de vista de tráfego, engenharia, ambiental e econômica que resultaram em cenários. O cenário escolhido foi capaz de atender as exigências de todas as frentes sem onerar a tarifa de pedágio a ser paga pelos usuários.  |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 155</b>   |  |
| Data: 26/12/2024  |  |
| Objeto:   | Modelo Financeiro  |
|   | Identificamos um erro no Modelo Financeiro que impacta diretamente na TIR de Projeto. Está faltando somar o Capex Sócioambiental (Linha 131 - planilha FluxoCaixa) nas saídas do fluxo de caixa. Esse impacto é relevante.   |
| Resposta:   |  |
| Agradecemos a identificação do erro. O mesmo foi corrigido em recente atualização. Importante salientar que o impacto estava restrito ao fluxo de caixa do acionista e não no fluxo de caixa do projeto. Portanto, sem impacto sobre a TIR do projeto e, conseqüentemente, a tarifa de equilíbrio estimada.   |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 156</b>   |  |
| Data: 26/12/2024  |  |
| Objeto:   | Modelo Financeiro  |
|   | No Modelo Financeiro o aporte público está ocorrendo apenas no ano 2, diferente da regra contratual onde deveria ser aportado no início do contrato.   |
| Resposta:   |  |
| O resultado do modelo econômico-financeiro do lote rodoviário incorporou o aporte pago pelo poder concedente ao concessionário em ressarcimento a obras do ano 1 e seus respectivos custos indiretos. A liberação dos recursos ocorre no ano 2 mediante a conclusão das obras pactuadas contratualmente. Ainda que contratualmente o Poder Concedente tenha a obrigação de depositar o recurso do aporte em conta vinculada no ano 1, a concessionária só acessa os recursos a partir do ano 2 mediante a verificação da conclusão de obras no ano 1. |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 157</b>   |  |
| Data: 27/12/2024  |  |
| Objeto:   | Bom dia, sou morador do condomínio estâncias da mata em Jaboticatubas , em relação a cobrança de pedagio na região, sou favorável, desde que os moradores sejam isentos. Acredito que tenhamos outros casos em que moramos em Jaboticatubas e trabalhamos em BH e esse pedagio irá |

|   |  |
|---|--|
|   | inviabilizar a vida em Jabo podendo causar um êxodo da região. |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição. Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever a incidência do Desconto de Usuário Frequentemente ("DUF"), o qual consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 80% (oitenta por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem. Quanto a isentar os moradores das cidades afetadas do pagamento da tarifa de pedágio, ressaltamos que tal medida implicaria violação ao princípio da isonomia inserto no art. 19, inciso III, da Constituição Federal, que dispõe ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.</p> <p>Neste sentido, o Supremo Tribunal Federal possui entendimento consolidado, vide ADI nº 4382/2018, de relatoria do Min. Alexandre de Moraes, quanto à inconstitucionalidade de lei que conceda isenção do pagamento de tarifa de pedágio em rodovia, quer esteja sendo administrada pela iniciativa privada via contrato de concessão, quer pelo próprio Poder Público, a veículo cujo proprietário possua residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no próprio Município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.</p> <p>Assim, a sugestão não será acatada.</p> |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 158</b>   |  |
| Data:27/12/2024   |  |
| Objeto:   | Sem pedágio! Já há uma considerável carga tributária cobrada.  |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos o envio das contribuições no âmbito da Consulta Pública do Projeto de Concessão do Lote 8 – Vetor Norte. Informamos que todas as sugestões, críticas e apontamentos foram objeto de análise pela Seinfra para aprimoramento do projeto.</p> <p>Ressaltamos que a consulta pública em um projeto de concessão rodoviária tem como principal função garantir a transparência e a participação social. Nesse sentido, a SEINFRA abriu a Consulta em 13/11/2024 por 30 dias e, após as contribuições recebidas, prorrogou o prazo de consulta até o dia 27 de dezembro. Além disso, realizou duas audiências públicas no âmbito do projeto, uma na Cidade Administrativa (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=ttdQ-4RWRTE&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>) e outra no município de Vespasiano (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG">https://www.youtube.com/watch?v=L1jb1oBc-e0&amp;t=7s&amp;ab_channel=SeinfraMG</a>), em dias e horários diferentes, tendo observado todos os requisitos legais e dado ampla divulgação em jornais de grande circulação e diversos veículos.</p> <p>Em relação aos apontamentos relativos à implantação de pedágios e os impactos negativos para os moradores da região, informamos que os preços e locais dos pórticos serão alterados para a versão de edital.</p> <p>Outra melhoria decorrente do processo de consulta e audiência pública consiste na</p>  |  |

inclusão do mecanismo de "Desconto de Usuário Frequente" (DUF) nos documentos licitatórios do Lote 8: Vetor Norte. O DUF consiste em uma redução progressiva no valor da tarifa dos pórticos para aqueles motoristas que utilizam com frequência uma rodovia. Ou seja, quanto mais vezes o motorista transitar por um determinado pórtico em um mesmo mês, menor será o valor cobrado por passagem. O DUF pode gerar uma economia significativa para os motoristas que utilizam com frequência as rodovias, especialmente àqueles que trabalham em cidades próximas, e demonstra a preocupação em oferecer benefícios aos usuários mais assíduos, valorizando a fidelidade e incentivando a utilização da rodovia.

Ainda, informamos que os ônibus do transporte coletivo intermunicipal e metropolitano terão isenção tarifária nos pórticos de cobrança, garantindo que as tarifas de ônibus pagas pelos usuários não sejam afetadas em função da assinatura do contrato de concessão do Lote 8 – Vetor Norte.

#### QUESTIONAMENTO 159

Data: 27/12/2024

Objeto: Prezados Senhores!

Na qualidade de moradora de Jaboticatubas, que transita diariamente pela rodovia MG-010, nas idas e vindas entre o citado Município e Belo Horizonte, venho acompanhando com especial interesse as notícias sobre melhorias previstas para a região, sob o nome VETOR NORTE. Neste momento, tomando por base a CONSULTA PÚBLICA prevista para as obras em pauta, gostaria aqui de expor minhas sugestões:

Nas notícias divulgadas sobre o projeto, consta a previsão de PÓRTICOS FREE FLOW nos km 46 e 99 da MG-010, no Município de Jaboticatubas/MG. A respeito, solicito que o mesmo não seja colocado, por vários motivos, com destaque especial para o fato de que não constam do projeto melhorias significativas para o trecho dessa rodovia, que justifique a cobrança, ou seja, haveria arrecadação sem contrapartida. Some-se a isso o fato de na entrada de Lagoa Santa (para quem usa a rodovia no sentido BH/Serra do Cipó) está previsto mais um Pórtico de cobrança, o que fará com que o usuário pague para atravessar a cidade de Lagoa Santa e ao sair dela (poucos km adiante) pague novamente, imediatamente ao entrar em Jaboticatubas.

Ainda que o sistema de cobrança Free Flow cobre por km percorrido, para quem mora na região e trabalha em outra, trafegando com frequência pela Rodovia em pauta, haverá um peso considerável em seus gastos devido aos pedágios aos quais estará sujeito. Há que se considerar, ainda, que aqui se enquadra um número considerável de trabalhadores de baixa renda. Em função disso, peço que sejam estudadas tarifas reduzidas para os usuários frequentes da rodovia.

Importante considerar, ainda, que muitos moradores da região, além de trabalhar em outras cidades, também estudam ou buscam assistência médica especializada em Belo Horizonte. Esses cidadãos sofrerão uma expressiva perda financeira, tendo que desembolsar diariamente os valores correspondentes às tarifas de pedágio.

Gostaria de sugerir, finalmente, que excluindo-se a implantação do pórtico de cobrança do km 46 da MG-010, que após a sonhada melhoria de

|  |  |
|--|--|
|  | <p>duplicação da rodovia no município de Jaboticatubas, seja reestudada a implantação do pórtico em pauta.</p> <p>Agradecendo pela atenção que será dispensada ao meu pedido, despeço-me cordialmente,</p>   |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>A localização dos pórticos foi fruto de um extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionados nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens). Dada as preocupações levantadas, relacionadas ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação (reduzindo o valor da tarifa) e por considerar o Desconto de Usuário Frequentemente (DUF) reduzindo ainda mais o valor da tarifa paga quanto mais vezes o usuário passar pelo pórtico.</p> <p>O Desconto de Usuário Frequentemente consiste em um desconto a ser oferecido ao usuário conforme passagem no pedágio eletrônico. Nesse sentido, a cada vez que o usuário passar pelo pedágio eletrônico, haverá um Percentual de Desconto Fixo ("PDU"), e, após 30 (trinta) passagens no mesmo pedágio eletrônico, a tarifa média cobrada será equivalente a 71,6% (setenta e um vírgula seis por cento) do valor original da Tarifa de Pedágio. A partir da 31ª (trigésima primeira) passagem, inclusive, o PDU deixa de acumular e o usuário pagará o mesmo valor de passagem paga na 30ª (trigésima) passagem.</p> <p>As obras de ampliação de capacidade propostas foram fruto de um estudo técnico específico, por meio da metodologia do Highway Capacity Manual (HCM), que é amplamente utilizada no Brasil e no mundo para a identificação da real necessidade de ampliação de rodovias.</p> |  |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 160</b></p>   |  |
| <p>Data: 27/12/2024</p>  |  |
| <p>Objeto:</p>   | <p>Preâmbulo do Edital<br/> Tema: Critério de julgamento da Licitação<br/> Questionamento: Pedido de esclarecimento sobre a escolha do critério de julgamento da licitação e sugestão de alteração para maior desconto tarifário</p> <p>De acordo com o Edital, o critério de julgamento da Licitação é a combinação do menor Valor de Contraprestação, na modalidade de aporte, a ser paga pelo Poder Concedente com o maior Valor de Outorga.</p> <p>De acordo com os arts. 33 da Lei n. 14.133/2021 e 15 da Lei n. 8.987/95, o julgamento das propostas em licitações pode ser realizado com base em diferentes critérios, sendo que a escolha caberá ao Administrador, observados os princípios da eficiência e do interesse público.</p> <p>O art. 6º, §1º, da Lei n. 8.987/95 estabelece o princípio da modicidade tarifária como um dos pilares na prestação de serviços públicos concedidos. Esse princípio busca assegurar que os serviços sejam acessíveis à</p> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>população, garantindo que o usuário pague uma tarifa justa e proporcional ao serviço recebido. Em vista disso critério de menor desconto representa um importante mecanismo para alcançar a modicidade tarifária, uma vez que permite uma redução dos custos ao consumidor.</p> <p>Nos recentes editais de concessões rodoviárias federais (BR-381/MG; BR-262/MG/ES; Lotes 3 e 6 do Paraná etc.), o Governo Federal tem adotado o critério de menor tarifa, visando à modicidade tarifária e à acessibilidade dos serviços para os usuários.</p> <p>Necessário esclarecer a motivação da Administração Pública quanto ao critério de julgamento da Licitação.</p> <p>Em busca da modicidade tarifária, sugere-se que o critério (ou pelo menos um dos critérios) seja o maior desconto da tarifa de pedágio.</p> |
|--|---|

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A opção pelo critério de julgamento de menor valor da contraprestação combinado com o maior valor de outorga foi motivada pelo permissivo do art. 12, II, caput, e alínea “a” da Lei nº 11.079/2004, combinado com o art. 15, II, da Lei nº 8.987/1995. A combinação dos dois critérios possibilita que o Estado de MG desembolse a menor quantidade possível de recursos para viabilizar o projeto, em benefício do interesse público.

#### QUESTIONAMENTO 161

Data: 27/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>Anexo 22 do Edital (Minuta do Contrato e seus respectivos Anexos)<br/> Anexo 19 (Trecho de Cobertura de Pedágio)<br/> Tema: Trecho de Cobertura de Pedágio do Contorno de Lagoa Santa<br/> Sugestão: Alteração do TCP dos pórticos P06, P10, P16 e P22, para que a tarifa de pedágio a ser paga pelos usuário do aeroporto corresponda ao trecho efetivamente percorrido.</p> <p>O Contorno de Lagoa Santa, a ser inaugurado no Ano 5 da Concessão, não terá um pórtico de pedágio, então teve sua extensão de 11,2 km distribuída nos pórticos P06, P10, P16 e P22:<br/> P06: TCP Real = 23,30 km / TCP com o Contorno = 25,54 km;<br/> P10: TCP Real = 4,80 km / TCP com o Contorno = 8,17 km;<br/> P16: TCP Real = 12,20 km / TCP com o Contorno = 14,44 km;<br/> P22: TCP Real = 10,80 km / TCP com o Contorno = 14,17 km;</p> <p>Isso significa que o TCP dos pórticos P06, P10, P16 e P22 não reflete os trechos efetivamente percorridos pelos usuários do trecho posto à disposição, e contemplam trechos que sequer serão percorridos pela maioria dos usuários pagantes. A cobrança de pedágio está condicionando os usuários a pagarem por um “trecho fechado”, independentemente do trecho efetivamente percorrido, de forma que os custos de manutenção, operação e ampliação do Contorno de Lagoa Santa estão sendo direcionados a uma parcela específica de usuários.</p> <p>A lógica utilizada na modelagem foi a de distribuir o Contorno nos pórticos mais próximos, partindo da premissa de que os usuários desses trechos seriam os beneficiários dessa obra. Entretanto, o público que tem como</p> |
|---------|---|

|                           |   |
|---------------------------|---|
|                           | <p>origem/destino o Aeroporto de Confins não se beneficia com o Contorno; um passageiro vindo de BH, por exemplo (maioria dos passageiros do aeroporto), não vivenciará nenhum alívio de tráfego nos trechos P17, P16 e P22 devido ao Contorno, tendo até um acréscimo de tráfego no P22 (novo caminho para a Serra do Cipó). A realidade é que lhe está sendo imputado 5,6 km do TCP do Contorno (cerca de R\$ 1,50 por sentido), que não será utilizado pelo usuário.</p> <p>Conceitualmente, o sistema de free flow se apresenta como uma ferramenta voltada à uma política tarifária mais justa aos usuários, que visa o pagamento de pedágio para o trecho efetivamente percorrido. Trata-se da política de justiça tarifária, que não está ocorrendo no presente caso e afronta a própria funcionalidade do sistema de cobrança em pórticos.</p> <p>Sugere-se que, para o público com origem/destino no Aeroporto de Confins (que iniciam ou terminam a sua viagem no P10 ou P22), não seja imputado ao usuário o TCP do Contorno, apenas o TCP real. Para tanto, será necessária a implementação de tecnologia que identifique tais usuários e realize a cobrança da forma exemplificada abaixo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Cliente passou no P17: cobra-se o TCP total (6,7 km)</li> <li>2) Cliente passou no P16: cobra-se o TCP total (14,44 km)</li> <li>3) Cliente passou no P22: cobra-se o TCP total (14,17 km), mas desconta-se o TCP do Contorno (P16+P22 = 5,6 km), de forma que o saldo da cobrança P22 é de 8,56 km.</li> </ol> <p>Assim, o público BH-Aeroporto pagaria exatamente o TCP real percorrido, que é de 29,7 km. No sentido contrário (Aeroporto-BH), o raciocínio é o mesmo.</p> <p>Trata-se de uma forma mais justa de cobrança, pois os beneficiados pelo Contorno de Lagoa Santa são apenas (i) os viajantes para a Serra do Cipó, que utilizarão o Contorno, e (ii) os moradores de Lagoa Santa, que terão um alívio de tráfego na cidade.</p> <p>Subsidiariamente, se for inviável a implantação da sistemática de cobrança descrita acima, propõe-se que não haja distribuição dos três contornos nos pórticos, valendo apenas o TCP real de cada pórtico, mesmo que para isso tenha que se aumentar a tarifa quilométrica do sistema.</p> |
| Resposta:                 | <p>A localização dos pórticos foi fruto de um robusto e extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionados nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens). Dada as preocupações levantadas, relacionadas ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Estado de MG optou por aumentar o valor da contraprestação (reduzindo o valor da tarifa) e por considerar o Desconto de Usuário Frequente ("DUF"), reduzindo ainda mais o valor da tarifa paga quanto mais vezes o usuário passar pelo pórtico.</p>   |
| <b>QUESTIONAMENTO 162</b> |   |
| Data: 27/12/2024          |   |
| Objeto:                   | Anexo 22 do Edital (Minuta do Contrato e seus respectivos Anexos)<br>Anexo 2 (PER)  |

"Apêndice D - Localização do HS-WIM, pórticos do Sistema Livre de Passagem (Free Flow) e Bases Operacionais"

Tema: Alteração da localização das praças de pedágio

Sugestão: Alteração da localização das praças de pedágio para evitar impactos aos deslocamentos que serão realizados no Aeroporto de Confins

Dos 12 pórticos previstos para o sistema rodoviário, 3 estão localizados no menor trecho da rodovia (aos entornos do Aeroporto de Confins), enquanto o maior trecho da rodovia conta com apenas 2 pórticos (P05 e P06).

O Aeroporto de Confins foi idealizado para se tornar o maior aeroporto do Estado de Minas Gerais. Apesar disso, a demanda do aeroporto foi prejudicada por diversos fatores, entre os quais é possível mencionar: (i) os efeitos da COVID-19; (ii) a distância entre o aeroporto e a região metropolitana de Belo Horizonte; (iii) concorrência com o Aeroporto de Pampulha; etc.

Com a implementação de pórticos de cobrança de pedágio nas proximidades do Aeroporto de Confins, nos termos em que pretende o Estado de Minas Gerais através do projeto em questão, a demanda aeroportuária poderá restar ainda mais prejudicada, inclusive com uma possível pressão popular para a reabertura do Aeroporto de Pampulha para voos comerciais (diante da ausência de rota pedagiada). Isso afetará ainda mais as receitas da concessionária responsável pela exploração e operação do Aeroporto de Confins.

A decisão da política tarifária pretendida pelo Estado de Minas Gerais é equivocada e gera prejuízos ao próprio Estado, uma vez que a diminuição da demanda de passageiros influenciará o turismo em Minas Gerais e, também, a arrecadação de imposto pela Concessionária do Aeroporto de Confins aos municípios limítrofes.

Sugere-se a alteração da localização das praças de pedágio para evitar impactos aos deslocamentos que serão realizados no Aeroporto de Confins.

Resposta:

A maior densidade de pórticos é um fator importante para aumento da equidade tarifária, possibilitada pelo sistema free flow. Ressaltamos, ainda, que o pagamento de tarifa não se dará por meio da parada do veículo, o que não impactará de forma negativa no tempo de viagem.

A localização dos pórticos foi fruto de um extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionados nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens). Dada as preocupações levantadas, relacionadas ao valor da tarifa e à tarifação de viagens diárias, o Governo do Estado optou por aumentar o valor da contraprestação (reduzindo o valor da tarifa) e por considerar o Desconto de Usuário Freqüente (DUF) reduzindo ainda mais o valor da tarifa paga quanto mais vezes o usuário passar pelo pórtico.

Ressaltamos ainda que a concessão trará grandes investimentos para as rodovias em questão, garantindo maior fluidez de tráfego e conforto/segurança aos usuários.

**QUESTIONAMENTO 163**

Data: 27/12/2024

Objeto:

Anexo 22 do Edital (Minuta do Contrato e seus respectivos Anexos)  
Anexo 2 (PER)  
Apêndice D - Localização do HS-WIM, pórticos do Sistema Livre de Passagem (Free Flow) e Bases Operacionais  
Tema: Implementação de pórtico entre Vilarinho e MG-433 (São Benedito)  
Sugestão: Implementação de pórtico entre Vilarinho e MG-433 (São Benedito)

Para melhor equidade e modicidade tarifária, sugerimos a criação de um pórtico de cobrança entre Vilarinho e MG-433, com TCP aproximado de 1,8 km.

Este trecho possui tráfego superior ao do P17, levando a um aumento na arrecadação global e, conseqüentemente, possibilitando a redução da tarifa de todas as praças.

Resposta:

A localização dos pórticos foi fruto de um robusto e extenso estudo técnico. Por princípio, os pórticos foram posicionados nas divisas dos municípios de forma a não haver cobrança de tarifa de viagens intramunicipais. A distribuição proposta busca, ainda, trazer maior equidade tarifária possível aos usuários (usuários pagarem efetivamente pelo trecho de rodovia utilizado nas viagens).

**QUESTIONAMENTO 164**

Data: 27/12/2024

Objeto:

Anexo 22 do Edital (Minuta do Contrato e seus respectivos Anexos)  
Cláusula 21  
Cláusula 21.7.3  
Tema: Desconto Básico de Tarifa  
Sugestão: Desconto Básico de Tarifa

A Cláusula 21.7.3 da minuta do Contrato possibilita que a Concessionária ou o Poder Concedente concedam descontos sobre o valor da tarifa de pedágio aos usuário que utilizarem "meios incentivados de pagamento", com a apuração de eventual desequilíbrio econômico-financeiro, mas não há regulamentação contratual nesse sentido. Sugere-se que referido desconto seja, desde já, regulamento pelo Contrato, a exemplo do Desconto Básico de Tarifa (DBT), presente nos recentes contratos de concessão rodoviária federais (Litoral Pioneiro, Via Mineira, RioSP etc - desconto de 5%).

Considerando que o sistema tarifário da Concessão será implementado, integralmente, na modalidade de cobrança em fluxo livre, através de pórticos, a tendência é que os usuários adiram a meios eletrônicos de pagamento. Em vista disso, é necessário que o referido incetivo seja mais bem regulamentado pelo Contrato (definição do percentual de desconto e mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro) a fim de proporcionar,

|  |  |
|--|--|
|  | <p>desde o início da execução contratual, descontos tarifários aos usuários.</p> <p>Sugere-se a inclusão e regulamentação do Desconto Básico de Tarifa, com fundamento na Cláusula 21.7.3 da minuta do Contrato.</p> |
|--|--|

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Em que pese não seja nomeado "DBT", o Contrato já considera um incentivo tarifário para os usuários que utilizam o pagamento automático e outros meios incentivados de pagamento, conforme a cláusula 21.10 do Contrato de Concessão, segundo a qual o fator de ajuste do valor da tarifa de pedágio para usuários que utilizam o pagamento automático e outros meios incentivados de pagamento é 1 e para os usuários que não utilizam é 1,25.

Essa circunstância já foi considerada no MEF e, portanto, não ensejará reequilíbrio em benefício de nenhuma das partes. Além disso, a Concessionária poderá conceder outros benefícios tarifários com apuração de eventual desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, na forma da cláusula 21.7.3.

#### QUESTIONAMENTO 165

Data: 27/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Anexo 22 do Edital (Minuta do Contrato e seus respectivos Anexos)<br/>Cláusula 21<br/>Tema/Sugestão: Desconto de Usuário Freqüente</p> <p>A Cláusula 21.7.3 da minuta do Contrato possibilita que a Concessionária ou o Poder Concedente concedam descontos sobre o valor da tarifa de pedágio aos usuário que utilizarem "meios incentivados de pagamento", em nada mencionando sobre descontos a usuários que utilizam o trecho rodoviária com frequência.</p> <p>Trata-se de incentivo presente nos recentes contratos de concessão rodoviárias federais (Litoral Pioneiro, Via Mineira, RioSP etc), que busca diminuir a tarifa de pedágio com base na quantidade de passagens realizadas em uma mesma praça de pedágio, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês. Esse benefício é importante, uma vez que a rota do sistema tarifário em questão transpassa por polos industriais e empresariais que empregam a população dos municípios limítrofes da rodovia. As viagens diárias oneram excessivamente tais usuários, que passarão a ter a capacidade de pagamento afetada em decorrência da frequência.</p> <p>Para os usuários do Aeroporto de Confins, esse mecanismo é especialmente relevante: são 6.000 pessoas na comunidade aeroportuária, sendo que 1.600 se deslocam diariamente de carro para o aeroporto, o que gerará, aproximadamente, R\$ 2,2MM de receita tarifária por ano. Não é razoável que os colaboradores e demais usuários frequentes do Aeroporto sejam prejudicados pelo pagamento da tarifa de pedágio em seu valor integral.</p> <p>Sugere-se a inclusão e regulamentação do Desconto de Usuário Freqüente.</p> |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Destacamos que o Projeto foi revisado e passará a prever o mecanismo do Desconto de Usuário Frequentemente ("DUF"). Os usuários que optarem pelo pagamento automático ou se valerem de outros meios de pagamento incentivado, bem como pertencerem às categorias 1 (Automóvel, Caminhoneta, Furgão (rodagem simples) e 11 (Motocicleta, Motoneta, Triciclo, Quadriciclo e Bicicleta a motor Ciclomotor) terão direito ao desconto de usuário frequente ("DUF") em função do número de passagens em cada pedágio eletrônico. A tarifa de pedágio após DUF será reduzida progressivamente até a 30ª (trigésima) viagem no mês calendário conforme a fórmula constante do Anexo 14 do Contrato.

Assim, a sugestão foi acatada.

#### QUESTIONAMENTO 166

Data: 27/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Produto 6 - Relatório de Engenharia<br/>4.3 (Rodovia LMG-800)<br/>Tema: Responsabilidade pela Rodovia LMG 800<br/>Pedido de esclarecimento quanto à responsabilidade pela Rodovia LMG 800</p> <p>Assim como constatado pelo item 4.3 dos estudos de engenharia., há trechos da Rodovia LMG-800 que estão, atualmente, sob a responsabilidade da BH Airport, em decorrência do Termo de Cooperação Técnica n. 001/2016 celebrado junto ao Estado Minas Gerais, com vigência até 2026.</p> <p>O Edital, a minuta do Contrato de Concessão e os estudos de engenharia, por sua vez, estabelecem que a integralidade da Rodovia LMG-800 fará parte do objeto da Concessão, sem quaisquer ressalvas quanto à manutenção da responsabilidade da BH Airport.</p> <p>Tendo isso em vista e considerando a vigência do Termo de Cooperação Técnica n. 001/2016, é necessário esclarecer a quem restará a responsabilidade pelos serviços e obras de operação, manutenção e conservação da Rodovia LMG-800.</p> |
|---------|--|

Resposta:

Existem uma série de interfaces entre o projeto de concessão do Lote 08 - Vetor Norte e o Aeroporto Internacional Tancredo Neves - AINT. A SEINFRA está organizando todos os assuntos, colhendo análises técnicas e jurídicas e, em breve, iremos agendar conversas estruturadas com a BH Airport para equacionar os diversos pontos.

#### QUESTIONAMENTO 167

Data: 27/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Anexo 22 do Edital (Minuta do Contrato e seus respectivos Anexos)<br/>Anexo 2 (PER)<br/>Item 3.2.1, "F - Passarelas"<br/>Tema: Inclusão de passarela<br/>Sugestão: Inclusão de passarela próxima ao ponto de ônibus do Aeroporto de Confins</p> <p>A instalação de passarelas em rodovias é fundamental para garantir a segurança dos pedestres, especialmente em áreas com alto fluxo de</p> |
|---------|--|

|  |  |
|--|--|
|  | <p>travessia ou incidência de atropelamentos.</p> <p>De acordo com o Manual de Projeto Geométrico de Travessias Urbanas do DNIT (2010), as passarelas "São recomendáveis para vias onde a velocidade dos veículos é elevada (vias expressas), vias com grande volume de veículos, vias muito largas e pontos críticos de acidentes por atropelamento".</p> <p>A Lei n. 11.551/1994 determina, ainda, que "os projetos de construção de rodovia estadual deverão prever a implantação de passarelas para pedestres nos trechos situados em perímetro urbano" - que é justamente o tipo de local do trecho da LMG 800, conforme os estudos de engenharia disponibilizados.</p> <p>Tendo isso em vista, sugere-se a inclusão de uma passarela em localização próxima ao ponto de ônibus do Aeroporto de Confins, na ligação do Aeroporto ao Linx/Clamper (Coordenadas aproximadas: 608879.33 m E / 7829009.05 m S), especialmente em razão do alto fluxo de veículos e pedestres.</p>   |
| <p>Resposta:</p> <p>Foi prevista a implantação de passarela na localização em questão.</p> |  |
| <p>QUESTIONAMENTO 168</p>  |  |
| <p>Data: 27/12/2024</p>  |  |
| <p>Objeto:</p>   | <p>Cláusula 22 do Edital<br/>22.2.1<br/>Tema: Publicidade na rodovia LMG 800<br/>Questionamento: Ressalva quanto à exclusividade da Concessionária do Aeroporto de Confins para a exploração de receitas acessórias no trecho da Rodovia LMG 800 que compõe o sítio aeroportuário.</p> <p>O Sistema Rodoviário objeto do Edital de Licitação é composto pelos seguintes trechos: Rodovia LMG 800 (15,60 km), trechos da Rodovia MG 010 (67,70 km) e trechos da Rodovia MG 424 (40,00 km). O Sistema será acrescido por, aproximadamente, 34,30 km, respectivos aos contornos de Matosinhos (14,10 km), Prudente de Moraes (6,30 km) e Lagoa Santa (LMG 512, com 13,90 km), a serem implantados . A Cláusula 22.2.1 da minuta de Contrato menciona, entre o rol exemplificativo de fontes de receitas acessórias, a possibilidade de exploração de publicidade no Sistema Rodoviário.</p> <p>Atualmente, a BH Airport é responsável por trechos da Rodovia LMG-800, em decorrência do Termo de Cooperação Técnica n. 001/2016 celebrado junto ao Estado Minas Gerais. Além da responsabilidade pelas obras e serviços de operação, manutenção e conservação da rodovia, referido Termo de Cooperação Técnica possibilita a exploração comercial da Rodovia LMG 800 pela BH Airport (cláusula primeira).</p> <p>Em vista da vigência e eficácia do Termo, assim como a expectativa de fruição de seus direitos, a BH Airport celebrou contrato de cessão do direito de uso e exploração dos espaços publicitários estáticos e/ou digitais na Rodovia LMG 800. O contrato de cessão estabelece que a empresa terceira</p> |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>terá exclusividade na prestação dos serviços de publicidade nas áreas externas, como canteiro e faixa de domínio, dentre outras áreas. A alteração desse cenário resultará em pleitos indenizatórios da empresa terceira em desfavor da BH Airport, por força do contrato vigente entre as partes que, além de frustrar a expectativa de recebimento de receita acessória da BH Airport, nos termos do Termo de Cooperação Técnica.</p> <p>Considerando a vigência, validade e eficácia do Termo de Cooperação Técnica, é necessário que a minuta do Contrato de Concessão ressalve a exclusividade da BH Airport na exploração comercial do trecho da Rodovia LMG 800.</p> <p>Sugere-se que a minuta do Contrato de Concessão ressalve a exclusividade da BH Airport para a exploração comercial do trecho da Rodovia LMG 800 ao menos até o prazo previsto no contrato celebrado entre a BH Airport e empresa terceira.</p>   |
| <p>Resposta:</p> <p>Existem uma série de interfaces entre o projeto de concessão do Lote 08 - Vetor Norte e o Aeroporto Internacional Tancredo Neves - AINT. A SEINFRA está organizando todos os assuntos, colhendo análises técnicas e jurídicas e, em breve, iremos agendar conversas estruturadas com a BH Airport para equacionar os diversos pontos.</p> |  |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 169</b></p>  |  |
| <p>Data: 27/12/2024</p>   |  |
| <p>Objeto:</p>  | <p>Tema: Obras aeroportuárias<br/>Sobreposição das obras aeroportuárias sobre a rodovia objeto da concessão</p> <p>O Complexo Aeroportuário está localizado nas proximidades do objeto do projeto de concessão em questão. Ambos os empreendimentos serão explorados concomitantemente, sendo necessário que o projeto seja compatível com a operação aeroportuária que está sob concessão federal.</p> <p>Para a compatibilização da concessão rodoviária estadual com o aeroporto sob concessão federal, é importante que haja o planejamento integrado e diálogo intergovernamental. O Estado, por sua vez, deve realizar estudos de viabilidade técnica abrangentes, considerando a proximidade e as operações do Aeroporto.</p> <p>Apesar da ausência de informações nesse sentido nos estudos de engenharia, entende-se que os projetos de expansão, reforma ou modificações na área interna do sítio aeroportuário possuem sobreposição em relação à rodovia, no caso de conflito de interesses entre os projetos (como por exemplo: a implantação de postes e/ou torres de distribuição de energia elétrica no caso de reestruturação do sistema elétrico do Aeroporto de Confins; construção de novo acesso rodoviário para uma futura área de exploração Real State; rebaixamento de trechos rodoviários para viabilizar a construção de viadutos previstos na obra da segunda PPD; etc.). Está correto o entendimento?</p> <p>Se faz necessário estabelecer, ainda, as medidas de controle em relação aos elementos de drenagem da rodovia, os quais possuem integração com</p> |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>os sistemas de drenagem da área interna do aeroporto, como por exemplo sistema de drenagem da PPD e viários internos. Pleiteia-se esclarecimentos sobre as medidas de controle e plano de contingência para reestabelecimento desses sistemas de forma a não afetar a operação aeroportuária.</p> <p>Sugere-se a complementação dos estudos de viabilidade técnica e ambiental disponibilizados para consulta pública para que estes reflitam a convivência do projeto de concessão rodoviária estadual com o aeroporto sob concessão federal.</p> <p>Ainda, se faz necessário esclarecer os seguintes pontos:<br/> (i) os projetos de expansão, reforma ou modificações na área interna do sítio aeroportuário possuem sobreposição em relação à rodovia, no caso de conflito de interesses entre os projetos? (ii) Quais as medidas de controle e plano de contingência para reestabelecimento dos sistemas de drenagem de forma a não afetar a operação aeroportuária?</p> |
|--|--|

Resposta:

Existem uma série de interfaces entre o projeto de concessão do Lote 08 - Vetor Norte e o Aeroporto Internacional Tancredo Neves - AINT. A SEINFRA está organizando todos os assuntos, colhendo análises técnicas e jurídicas e, em breve, iremos agendar conversas estruturadas com a BH Airport para equacionar os diversos pontos.

#### QUESTIONAMENTO 170

Data: 27/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Tema: Infraestrutura subterrânea e circuito elétrico integrado<br/> Pedido de esclarecimento quanto à infraestrutura subterrânea e circuito elétrico integrado na Rodovia LMG-801</p> <p>Para o funcionamento do Aeroporto de Confins, foram implementadas infraestruturas subterrâneas de utilidades que estão posicionadas na faixa de domínio da Rodovia LMG-800 e que atendem exclusivamente o sítio aeroportuário, como água potável, energia elétrica, esgoto, drenagens de águas pluviais, fibra ótica, gás natural.</p> <p>Considerando a ausência de menção a tais infraestruturas subterrâneas nos estudos de engenharia, é necessário esclarecer se estas foram consideradas para o desenvolvimento do projeto e se estão claros os limites de responsabilidades e impactos na necessidade de mudança e ou alteração das atuais posições destas redes subterrâneas pela BH Airport.</p> <p>Há de se garantir, ainda, a isenção de cobrança do uso da faixa de domínio, garantido a ausência de cobrança pelo direito de passagem destas redes, de forma a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão celebrado entre a BH Airport e a ANAC.</p> <p>Esclarecer se as infraestruturas subterrâneas do Aeroporto de Confins foram consideradas para o desenvolvimento do projeto e se estão claros os limites de responsabilidades e impactos na necessidade de mudança e ou alteração das atuais posições destas pela BH Airport.<br/> Há de se garantir, ainda, a isenção de cobrança do uso da faixa de domínio, garantido a ausência de cobrança pelo direito de passagem destas redes.</p> |
|---------|--|

|  |  |
|--|--|
| Resposta:  |  |
| <p>Existem uma série de interfaces entre o projeto de concessão do Lote 08 - Vetor Norte e o Aeroporto Internacional Tancredo Neves - AINT. A SEINFRA está organizando todos os assuntos, colhendo análises técnicas e jurídicas e, em breve, iremos agendar conversas estruturadas com a BH Aiport para equacionar os diversos pontos.</p>  |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 171</b>  |  |
| Data: 27/12/2024   |  |
| Objeto:  | <p>Edital - Item 7.1<br/>O critério de classificação do vencedor menciona a combinação de fatores econômicos e técnicos. Em caso de empate entre propostas, quais serão os critérios objetivos de desempate adotados pelo Poder Concedente?</p>  |
| Resposta:  |  |
| <p>Agradecemos a contribuição. Em caso de empate entre as propostas econômicas apresentadas pelas licitantes, serão adotados os critérios de desempate dispostos nos itens 11.13, 11.15 e 11.16 do Edital.</p>   |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 172</b>  |  |
| Data: 27/12/2024   |  |
| Objeto:  | <p>Edital - Item 9<br/>Quais parâmetros específicos devem ser atendidos nos atestados técnicos para comprovação de experiência em obras de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço? É exigida certificação ou acreditação de órgãos oficiais para esses documentos?</p> |
| Resposta:  |  |
| <p>Agradecemos a contribuição. Para fins de qualificação técnica será exigida a comprovação de experiência prévia na administração, gestão e operação de rodovia sob o regime de concessão, com volume de tráfego diário médio anual (VDMA) em quantitativo de acordo com o previsto no item 9.17 do Edital, por praça de pedágio ou PEDÁGIO ELETRÔNICO. Nesse sentido, não será necessária a comprovação de experiência em obras de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço.</p> |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 173</b>  |  |
| Data: 27/12/2024   |  |
| Objeto:  | <p>Edital - Item 9<br/>Quais critérios serão utilizados para validar a experiência técnica de consórcios cujas empresas possuem competências complementares e não sobrepostas?</p>   |
| Resposta:  |  |
| <p>Agradecemos a contribuição. Para fins de qualificação técnica será exigida a comprovação de experiência prévia na administração, gestão e operação de rodovia sob o regime de concessão, com volume de tráfego diário médio anual (VDMA) em quantitativo de acordo com o previsto no item 9.17 do Edital, por praça de pedágio ou PEDÁGIO ELETRÔNICO. Nesse sentido, não será necessária a comprovação de experiência em obras de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço.</p> |  |

Nesse sentido, entende-se que, por ser uma exigência de cunho estritamente objetivo, não haverá sobreposição de competências. Ainda, destaca-se que será permitido o somatório de atestados para comprovação do quantitativo exigido, conforme previsão do item 9.20 do Edital.

#### QUESTIONAMENTO 174

Data: 27/12/2024

Objeto: Edital - Item 7  
Há limites ou especificações adicionais para a apresentação de garantia de proposta além dos descritos no edital e anexos? O Poder Concedente disponibilizará um modelo padrão a ser seguido para cartas de fiança?

Resposta:

Agradecemos a contribuição. As especificações e os limites a serem observados para apresentação da garantia da proposta encontram-se disciplinados no item 7 do Edital. Como anexo do Edital foi disponibilizado "Modelo de Fiança Bancária".

#### QUESTIONAMENTO 175

Data: 27/12/2024

Objeto: Contrato - Item 30  
No cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro, quais metodologias específicas serão aceitas para comprovação de variações significativas de custos, incluindo mudanças tributárias ou macroeconômicas?

Resposta:

Agradecemos a contribuição. De acordo com a cláusula 30 do Contrato, o desequilíbrio econômico-financeiro será reconhecido quando alguma das partes sofrer os efeitos, positivos ou negativos, decorrentes de evento cujo risco não tenha sido a ela alocado e que comprovadamente promova o desbalanceamento da equação econômico-financeira do Contrato.

A instrução e o processamento dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro deverão observar a Resolução SEINFRA nº 28, de 30 de agosto de 2021, ou norma que venha a substituí-la.

De acordo com o art. 9º da mencionada Resolução, para fins de apresentação do pleito, o interessado deverá apresentar, além de relatório técnico-jurídico, planilha de mensuração do impacto econômico-financeiro do evento de desequilíbrio no Contrato, em formato aberto e auditável, respeitando o mecanismo de aferição de reequilíbrio do contrato, além de outros documentos aptos a comprovar os fatos e quantitativos alegados e a real extensão econômico-financeira do evento de desequilíbrio, tais como notas fiscais e outros comprovantes de desembolso.

Além disso, o interessado deverá descrever detalhadamente a metodologia e os cálculos realizados para quantificação do evento de desequilíbrio alegado, os quais devem ser individualmente descritos e comprovados por meio de documentos válidos e auditáveis (art. 9º, §2º, II).

Assim, não há definição de uma metodologia específica para aferição do desequilíbrio alegado, mas apenas a exigência de que a metodologia utilizada pelo interessado seja devidamente detalhada e documentada, e que permita ao Poder Concedente efetivamente atestar a ocorrência do evento de desequilíbrio.

|  |  |
|--|--|
| <b>QUESTIONAMENTO 176</b>  |  |
| Data: 27/12/2024   |  |
| Objeto:  | Contrato - Item 12.1<br>Quais são as penalidades previstas no contrato para atrasos na entrega de relatórios periódicos exigidos pelo Poder Concedente?  |
| Resposta:  |  |
| <p>Agradecemos a contribuição. Na hipótese de atrasos na entrega de relatórios periódicos exigidos pelo Poder Concedente, as penalidades previstas são aquelas dispostas no Anexo 9 do Contrato de Concessão, especialmente aquelas dispostas no item 4.1 - Frente de ampliação de capacidade, melhorias e manutenção do nível de serviço, 4.4 - Monitoração e Relatórios e 4.7 - Obrigações Relativas a Aspectos Econômicos - Financeiros.</p>  |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 177</b>  |  |
| Data: 27/12/2024   |  |
| Objeto:  | Contrato - Item 12.2<br>O contrato prevê mecanismos de mediação ou arbitragem para resolver disputas contratuais? Quais seriam os procedimentos aplicáveis?  |
| Resposta:  |  |
| <p>Agradecemos a contribuição. No Contrato de Concessão, há previsão dos seguintes mecanismos de solução de controvérsias: (i) Solução Amigável de Controvérsias (cl. 60); (ii) Comitê de Solução de Divergências (Dispute Board) (cl. 61); e (iii) Arbitragem (cl. 62). Os procedimentos aplicáveis encontram-se disciplinados nas cláusulas mencionadas.</p>   |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 178</b>  |  |
| Data: 27/12/2024   |  |
| Objeto:  | Contrato - Item 5.2<br>Quais serão os procedimentos de integração entre a concessionária e as autoridades estaduais de trânsito para validação e emissão de notificações de infrações? Existem prazos definidos para processamento e resposta? |
| Resposta:  |  |
| <p>Agradecemos a contribuição. Compete à Concessionária atuar junto aos órgãos e entidades do Estado de Minas Gerais para facilitar e ordenar a transferência de informações relacionadas ao registro de infrações de trânsito, inclusive no tocante aos usuários inadimplentes, a fim de auxiliar a emissão de autos de infração pelo DER-MG (item 2.1.5 do Anexo 14 do Contrato).</p> <p>Para tanto, é obrigação da Concessionária disponibilizar informações de registros de tráfego, em tempo real (on-line), por meio eletrônico, para o Ente Regulador (item 3.5.2.1 do Anexo 14 do Contrato), devendo implantar sistema que disponibilize as informações geradas pelos sistemas de cobrança eletrônica ao Ente Regulador e ao DER-MG, inclusive quanto à identificação dos veículos dos usuários que não efetivarem o pagamento da tarifa de pedágio (item 3.6).</p> <p>Referidas informações deverão ser enviadas para o DER-MG no prazo de 5 dias</p> |  |

corridos, contados do encerramento do prazo para pagamento da tarifa de pedágio (item 6.4). Ademais, cabe ao DER, até o 5º dia útil do mês após cada trimestre, emitir Relatório Consolidado dos Usuários Inadimplentes atestando ao Ente Regulador que a Concessionária forneceu os dados necessários para emissão das notificações de autuação (item 6.6).

#### QUESTIONAMENTO 179

Data: 27/12/2024

**Objeto:** Contrato - Item 6.2  
Quais critérios específicos foram utilizados para a estimativa dos valores descritos para implantação, manutenção e atualização tecnológica das balanças dinâmicas no modelo econômico-financeiro?

**Resposta:**

As estimativas de implantação foram realizadas com base em custos referenciais de mercado, direcionados pela SEINFRA. Os custos de reposição e manutenção foram estimados com base em premissas usualmente utilizadas em estudos de estruturação, com 15 anos de vida útil dos equipamentos de pesagem. Não é contemplado no estudo qualquer possibilidade atualização tecnológica de equipamentos no decorrer da concessão.

#### QUESTIONAMENTO 180

Data: 27/12/2024

**Objeto:** Contrato - Item 6.2  
Quais serão os critérios objetivos para atualização tecnológica das balanças dinâmicas ao longo do contrato? Os custos adicionais decorrentes dessas atualizações estão previstos no modelo financeiro?

**Resposta:**

Foi realizada orçamentação específica com empresas fornecedoras do sistema. Adicionalmente, discussões técnicas foram realizadas de forma a definir a vida útil esperada para os equipamentos e conseqüentemente, definir os ciclos de reposição. Não é contemplado no estudo qualquer possibilidade de atualização tecnológica de equipamentos no decorrer da concessão.

#### QUESTIONAMENTO 181

Data: 27/12/2024

**Objeto:** Contrato - Item 7.3  
Em caso de alterações significativas nos custos operacionais ou receitas previstas do sistema Free Flow, quais são os mecanismos específicos para solicitar recomposição econômico-financeira? Há prazos definidos para resposta do Poder Concedente?

**Resposta:**

Agradecemos a contribuição. De acordo com a cl. 31.1 do Contrato, as partes não pleitearão o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso quaisquer dos riscos por elas assumidos venham a se materializar.

Nesse sentido, na forma da cl. 28.1.36 do Contrato, as despesas e investimentos necessários para garantir a atualidade da concessão, incluindo o atendimento aos

parâmetros de desempenho e a operação do sistema de livre passagem (free flow) são riscos da Concessionária e devem por ela ser suportados.

Ademais, o risco de receita será, em regra, suportado pela Concessionária. Este risco só será do Poder Concedente nas seguintes hipóteses: (i) redução tarifária que decorra de plano de tarifas variáveis previamente aprovado pelo Ente Regulador; (ii) perda de receita decorrente do DUF superior a 2% da receita tarifária bruta anual; (iii) o risco equivalente a 90% (noventa por cento) do total das tarifas de pedágio não adimplidas no prazo estabelecido na subcláusula 4.1.2 do Anexo 14; (iv) perda equivalente a 99,5% (noventa e nove vírgula cinco por cento) da receita tarifária bruta em decorrência de eventual conduta fraudulenta dos usuários para impedir a cobrança da tarifa de pedágio pelo sistema de livre passagem, observados os termos do Anexo 14.

Ressaltamos que a Concessionária também não será responsável no caso de riscos relacionados a caso fortuito ou força maior, desde que o fato gerador não seja segurável no Brasil por, no mínimo, duas seguradoras, considerando o prazo de dois anos anterior à data de ocorrência, conforme registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou órgão que venha a substituí-la, que retardem ou impeçam a execução das obras ou dos serviços objeto da concessão (cl. 29.1.34).

Assim, configurado o evento de desequilíbrio, a abertura do processo de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato se dará a partir do envio do pleito pelo representante legal da parte autora ao Ente Regulador. Nos termos da cl. 31.6, o Ente Regulador deverá comunicar, no prazo de 30 (trinta) dias da apresentação do pleito, se o evento de desequilíbrio apresentado será tratado no âmbito da próxima revisão quinquenal ou se será tratado como revisão extraordinária.

Quanto ao prazo de resposta, o Contrato de Concessão estabelece que tanto a Revisão Extraordinária quanto a Revisão Quinquenal devem ser concluídas no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a partir de seu protocolo, admitida a prorrogação quando devidamente justificada (cls. 34.7 e 35.4).

#### QUESTIONAMENTO 182

Data: 27/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Contrato - Item 37<br>Em caso de descumprimento contratual, quais mecanismos serão utilizados para execução de seguros-garantia, conforme previsto nos anexos do contrato (Anexo 7)? |
|---------|--|

Resposta:

Agradecemos a contribuição. De acordo com o Anexo 7 do Contrato, confirmado o descumprimento pela Concessionária das obrigações cobertas pela garantia de execução do Contrato, o Ente Regulador/Poder Concedente terá direito de exigir da Seguradora a indenização devida, quando resultar infrutífera a notificação feita à Concessionária quanto ao sinistro.

Além disso, a comunicação regular da expectativa e da reclamação do sinistro, quando apresentados todos os documentos e preenchidos os requisitos previstos na apólice, assegura a indenização em favor do Segurado, ainda que entre o fato gerador do sinistro e a conclusão da sua apuração tenha expirado a vigência da apólice ou esta tenha sido prorrogada.

Informações mais específicas sobre o procedimento/metodologia de execução da garantia constarão da apólice que será contratada junto à seguradora após a assinatura do Contrato de Concessão.

#### QUESTIONAMENTO 183

Data: 27/12/2024

Objeto: Engenharia - Item 6.1.3  
Qual metodologia foi utilizada para calcular a frequência e valores das manutenções ao longo do contrato e recuperação de Obras de Arte Especiais, incluindo pontes e viadutos?

Resposta:

Por não haver um histórico das manutenções realizadas nas OAEs do lote, o ciclo de investimentos se baseou em alguns aspectos. Inicialmente foi realizado um cadastro completo das OAEs e OACs do trecho, sendo verificada a qualidade do estado de conservação da OAE. Nas obras onde foram identificados problemas graves, foram realizados investimentos nas primeiras etapas na concessão. Para as obras onde não foram identificados problemas, os investimentos foram postergados. No decorrer do horizonte da concessão foram previstos ciclos de manutenção e conservação com base na vida útil dos principais elementos e em taxas de serviço tipicamente utilizadas em outras concessões rodoviárias

#### QUESTIONAMENTO 184

Data: 27/12/2024

Objeto: Engenharia - Item 6.1  
Os critérios de priorização das obras iniciais de recuperação foram baseados em avaliações técnicas (como índice de regularidade do pavimento, iRAP) ou consideraram outros fatores, como segurança viária ou fluxo de tráfego?

Resposta:

Todos os investimentos previstos foram baseados em análises técnicas específicas, realizadas sobre dados reais da via obtidas no cadastro rodoviário, que incluiu o levantamento das condições superficiais e estruturais do pavimento, bem como os investimentos necessários para atendimento do nível de serviço exigido em contrato.

#### QUESTIONAMENTO 185

Data: 27/12/2024

Objeto: Engenharia - Item 6.1  
Em caso de atraso das licenças ambientais existe alguma margem de manobra para alteração do cronograma inicial das obras?

Resposta:

Nos termos do Contrato, a Concessionária será responsável por obter, renovar e manter vigentes todas as licenças necessárias ao pleno exercício das atividade objeto da Concessão (cl. 18.1.2). Nesse sentido, a matriz de risco aloca tal risco à Concessionária (cl. 28.1.1), bem como o risco de atraso na obtenção da licença quando o fato for imputável à concessionária (cl. 28.1.2).

Não obstante, em hipóteses de atrasos na obtenção de licenças não imputáveis à

Concessionária, a consequência será recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, desde que a Concessionária tiver cumprido as exigências a ela pertinentes (cl. 18.1.7).

Sendo assim, nos termos do Contrato, a repercussão de atrasos de licenças ambientais será a mencionada acima, sendo aplicável, ainda, estritamente nas situações em que a Concessionária não tiver dado causa ao atraso e tiver cumprido com as exigências a ela imputadas.

No entanto, as principais obras que exigem licenciamento ambiental, como as de melhoria e ampliação de capacidade, estão programadas para iniciar a partir do terceiro ano da concessão, prazo considerado adequado para a obtenção de todas as licenças ambientais necessárias dentro desse período, garantindo a conformidade legal e ambiental do projeto. Destaca-se que o Contorno de Lagoa Santa já possui licença ambiental emitida, permitindo sua implantação desde o início da concessão, sem necessidade de novos processos de licenciamento.

#### QUESTIONAMENTO 186

Data: 27/12/2024

**Objeto:** MEF - Item 3.3.2  
Os custos relacionados à fiscalização da frota de ônibus e ao monitoramento de faixas exclusivas estão totalmente detalhados no MEF? Caso estejam agregados a outras rubricas, favor indicar os valores correspondentes.

**Resposta:**

Os custos do Sistema de detecção de invasão de faixas exclusivas de ônibus estão computados nos custos de Sistemas de Controle de Tráfego, que somam R\$ 320 mil de custos de implantação e R\$1,1 milhões de custos de CAPEX e OPEX.

#### QUESTIONAMENTO 187

Data: 27/12/2024

**Objeto:** MEF - Item 3.3.2  
Haverá obrigação de atualização tecnológica dos sistemas de fiscalização ao longo do contrato? Se sim, quais serão os critérios para financiamento dessas atualizações?

**Resposta:**

A concessionária deve cumprir os parâmetros de desempenho estabelecidos em contrato, sem que isso implique a obrigatoriedade de atualização tecnológica dos sistemas. É possível que o avanço tecnológico induza a concessionária a buscar por atualizações tecnológicas para garantir o atendimento aos padrões de contrato de forma eficaz, inclusive com a redução de custos operacionais, sem que isso gere direito a compensação financeira.

#### QUESTIONAMENTO 188

Data: 27/12/2024

**Objeto:** MEF - Item 3.3.2  
Os custos relacionados à manutenção ou intervenção para a Ponte Rio Cipó, situada no final do trecho, estão contemplados na modelagem

|   |  |
|---|--|
|   | econômico-financeira? Favor indicar em qual rubrica e valores específicos, conforme a planilha do MEF.   |
| Resposta:   |  |
| Os custos relacionados à manutenção e conservação da Ponte sobre o Rio Cipó (km 94,40, MG-010) estão contemplados, respectivamente, no Capex (na planilha "03_OAE_TI_REC_AMP_MG8", na aba "MAN", coluna da OAE nº45) e no Opex (na planilha "Modelo Operacional - MG - Vetor Norte (20250131)", na aba "RESULTADOS", no item 11.e)  |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 189</b>   |  |
| Data: 27/12/2024  |  |
| Objeto:   | MEF - Item 3.3<br>Os custos relacionados à sustentabilidade ambiental e mitigação de impactos, conforme Relatório de Estudo Socioambiental, estão integralmente contemplados no CAPEX e OPEX? Favor especificar as rubricas correspondentes. |
| Resposta:   |  |
| Os custos relacionados às questões socioambientais estão contemplados na planilha CAPEX/OPEX – Anexo 8, do Produto-7 – Relatório de Estudo Socioambiental. Nesta planilha, podem ser consultados os valores previstos para diversas iniciativas ambientais, incluindo: Plantio Compensatório, Plano Detalhado de Implantação de Estruturas para Gestão de Recursos Naturais e Eficiência Energética, Elaboração do Inventário de Gases de Efeito Estufa (GEE), Análise de Risco de Desastres Naturais e Mudanças Climáticas, Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e Plano de Atendimento a Emergências (PAE), Monitoramento e Gestão Ambiental e Compensação e Mitigação Ambiental. Tais custos foram incorporados ao MEF.   |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 190</b>   |  |
| Data: 27/12/2024  |  |
| Objeto:   | MEF - Item 3.1<br>As projeções de tráfego foram baseadas em quais cenários econômicos e premissas de crescimento do PIB? Existe metodologia de validação externa ou ajustes previstos para cenários pessimistas?                             |
| Resposta:   |  |
| O Relatório do Estudo da Demanda é responsável por apresentar todas as considerações que levaram à projeção de demanda utilizada para a definição das receitas tarifárias do Lote. O cenário base, utilizado na estimação do modelo econômico financeiro levou em conta o seguinte: A projeção de curto prazo (até 2027) do PIB utilizada foi a mediana das projeções consolidadas pelo Banco Central do Brasil junto ao boletim FOCUS de 23/02/2024. No contexto da projeção de longo prazo, adotou-se uma abordagem convencional que consiste em manter a taxa do Produto Interno Bruto (PIB) per capita constante. Para derivar esse valor do PIB per capita a longo prazo, considerou-se a média geométrica do crescimento do PIB per capita, resultante da projeção do PIB do FOCUS entre os anos de 2024 e 2027, juntamente com o crescimento populacional conforme fornecido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Adicionalmente, empregou-se uma curva logística com um período de transição de 5 anos para passar da expectativa de PIB do |  |

relatório FOCUS para a projeção de PIB de médio a longo prazo, mantendo constante o PIB per capita projetado.  
A metodologia para as projeções de tráfego estão detalhadas no Relatório do Estudo de Demanda, nos capítulos 7 - MODELO DE CRESCIMENTO DE TRÁFEGO AO LONGO DA CONCESSÃO e 8 - METODOLOGIA DE PROJEÇÃO DE TRÁFEGO. O estudo de demanda desenvolvido é referencial e não vinculante, devendo os interessados desenvolverem seu próprios cenários e análises de risco para realizar o BID.

#### QUESTIONAMENTO 191

Data: 27/12/2024

Objeto: MEF - Item 3.2  
Há possibilidade de ajustes em rubricas específicas do CAPEX ao longo do contrato, considerando avanços tecnológicos ou necessidades emergentes?

Resposta:

O contrato prevê processos de revisão, com periodicidades determinadas, que podem resultar em alterações de obrigações de investimentos.

#### QUESTIONAMENTO 192

Data: 27/12/2024

Objeto: MEF - Item 3.3  
Existe previsão de atualização tecnológica ao longo do contrato para as despesas operacionais (OPEX) previstas para os sistemas ITS?

Resposta:

A concessionária será obrigada a seguir rígidos parâmetros de atendimento e de operação da rodovia, o que a obrigará a utilizar as mais recentes tecnologias de gestão e operação existentes no mercado.

#### QUESTIONAMENTO 193

Data: 27/12/2024

Objeto: MEF - Item 3.1  
No MEF, as projeções de tráfego baseiam-se em quais cenários econômicos e premissas de crescimento do PIB? Há variações significativas entre os cenários pessimista, base e otimista?

Resposta:

O Relatório do Estudo da Demanda é responsável por apresentar todas as considerações que levaram à projeção de demanda utilizada para a definição das receitas tarifárias do Lote. O cenário base, utilizado na estimação do modelo econômico financeiro levou em conta o seguinte: A projeção de curto prazo (até 2027) do PIB utilizada foi a mediana das projeções consolidadas pelo Banco Central do Brasil junto ao boletim FOCUS de 23/02/2024. No contexto da projeção de longo prazo, adotou-se uma abordagem convencional que consiste em manter a taxa do Produto Interno Bruto (PIB) per capita constante. Para derivar esse valor do PIB per capita a longo prazo, considerou-se a média geométrica do crescimento do PIB per capita, resultante da projeção do PIB do FOCUS entre os anos de 2024 e 2027, juntamente com o crescimento populacional conforme fornecido pelo Instituto

Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Adicionalmente, empregou-se uma curva logística com um período de transição de 5 anos para passar da expectativa de PIB do relatório FOCUS para a projeção de PIB de médio a longo prazo, mantendo constante o PIB per capita projetado.

A metodologia para as projeções de tráfego estão detalhadas no Relatório do Estudo de Demanda, nos capítulos 7 - MODELO DE CRESCIMENTO DE TRÁFEGO AO LONGO DA CONCESSÃO e 8 - METODOLOGIA DE PROJEÇÃO DE TRÁFEGO.

O estudo de demanda desenvolvido é referencial e não vinculante, devendo os interessados desenvolverem seus próprios cenários e análises de risco para realizar o BID.

#### QUESTIONAMENTO 194

Data: 27/12/2024

Objeto: MEF - Item 3.1  
Quais fatores de inadimplência foram considerados para o cálculo do fluxo de caixa projetado e como eles foram ajustados ao longo dos 30 anos?

Resposta:

Pela concessão utilizar exclusivamente o sistema de free-flow a inadimplência advém daqueles usuários que não possuem tag válido, e não buscam os outros meios de pagamento durante o período de 30 dias. Estima-se que atualmente aproximadamente 75% dos usuários não possuem tag, valor que passa a 20% para automóveis e 10% para comerciais, ao longo da concessão, gerando impactos positivos na redução da inadimplência. Para esses usuários sem tag é estimada uma taxa de inadimplência de 18%, convergindo para 13% a partir do sexto ano de concessão. Tais valores resultam em uma taxa de inadimplência geral de 12,2% no segundo ano da concessão, quando há o início da cobrança de pedágio e que converge para 2,4% a partir do décimo primeiro ano da concessão. A pesquisa Origem-Destino (OD) do Vetor Norte indicou que aproximadamente 75% dos usuários das rodovias em estudo não possuem tag. No modelo econômico-financeiro do Vetor Norte, considerou-se um percentual inicial de usuários com tag para cada pórtico, separado por tipo de veículo. Projetou-se uma adesão ao tag de 80% para veículos de passeio e 90% para veículos comerciais para todos os pórticos. A convergência para os valores alvo de 80% e 90% ocorrem ao longo do ano 1 ao 11 da concessão para veículos de passeio e do ano 1 ao ano 9 para veículos comerciais.

#### QUESTIONAMENTO 195

Data: 27/12/2024

Objeto: MEF - Item 3.2  
No detalhamento do CAPEX apresentado, qual metodologia foi utilizada para cálculo do custo médio ponderado de capital (WACC)?

Resposta:

O cálculo do WACC foi baseado no modelo Capital Asset Price Model (CAPM)

#### QUESTIONAMENTO 196

Data: 27/12/2024

Objeto: MEF - Item 3.3  
Os impactos das mudanças climáticas foram incorporados nas projeções de custos de manutenção e recuperação? Caso positivo, quais parâmetros específicos foram adotados?

|   |  |
|---|--|
|   |  |
| Resposta:   |  |
| <p>O PER contempla uma série de obrigações direcionadas ao acompanhamento e inspeção de estruturas que podem ser afetadas pelos impactos das mudanças climáticas, cujos custos estão incorporados no estudo. Além disso, o contrato prevê a elaboração de um Programa de Resiliência e Gestão de Risco Climático, que tem por objetivo prioritário a prevenção de desastres climáticos, e, na impossibilidade de sua prevenção, o tratamento dos riscos climáticos residuais e a manutenção de medidas de socorro e reconstrução emergenciais, cujos custos não estão presentes na modelagem e poderão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro.</p> |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 197</b>   |  |
| Data: 27/12/2024  |  |
| Objeto:   | MEF - Item 3.4<br>As premissas tributárias utilizadas no MEF consideram possíveis alterações legislativas durante o período da concessão? Se sim, como será feito o ajuste do fluxo de caixa?  |
| Resposta:   |  |
| <p>As premissas tributárias adotadas no MEF consideram exclusivamente a legislação vigente, sem projeção de eventuais alterações ao longo do período da concessão. Dessa forma, não há previsão de ajustes no fluxo de caixa para acomodar possíveis mudanças legislativas futuras.</p>   |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 198</b>   |  |
| Data: 27/12/2024  |  |
| Objeto:   | MEF - Item 3.4<br>Como a depreciação de ativos será contabilizada no cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro? Há parâmetros específicos estabelecidos para a reposição de infraestrutura? |
| Resposta:   |  |
| <p>A depreciação calculada no MEF leva em conta o modelo como ele é, e tem como base na curva de receitas ao longo da concessão. As questões de reequilíbrio não foram colocadas como premissas no MEF.</p>   |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 199</b>   |  |
| Data: 27/12/2024  |  |
| Objeto:   | Operacional - Item 5<br>No modelo operacional, como será garantido o atendimento aos níveis de serviço exigidos, especialmente em períodos de alta demanda (como feriados prolongados)?        |
| Resposta:   |  |
| <p>No PER são descritos os parâmetros e os níveis de exigência a serem seguidos pela concessionária. Em períodos de tempo específicos (mensalmente, semestralmente ou anualmente, a depender do elemento a ser analisado) a concessionária deverá disponibilizar relatórios técnicos comprovando o atendimento dos parâmetros exigidos (por meio de levantamentos de campo ou base de dados específicas). Adicionalmente,</p>   |  |

o poder concedente terá acesso em tempo real aos dados dos sistemas operados pela concessionária, o que permitirá compreender o atendimento das exigências contratuais. Além disso, no modelo operacional foram previstos serviços de operação especial em períodos definidos como críticos, que incluem férias escolares e feriados, aumentando o contingente de veículos e funcionários de atendimento ao usuário (atendimento médico, mecânico e atendimento a incidentes). Destaca-se, no entanto, que o modelo operacional é um documento não-vinculante, e que a concessionária deverá seguir estritamente o que está previsto no contrato e anexos, o que inclui o PER.

#### QUESTIONAMENTO 200

Data: 27/12/2024

Objeto: Operacional - Item 5  
As especificações para sistemas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte) estão alinhadas com padrões internacionais como ISO ou AASHTO?

Resposta:

Todos os parâmetros técnicos exigidos em contrato estão devidamente descritos no PER. Quando existem normas técnicas aplicáveis a algum item específico, estas deverão ser seguidas pela concessionária.

#### QUESTIONAMENTO 201

Data: 27/12/2024

Objeto: PER - Item 3.1  
Quais são os critérios de tolerância para eventuais atrasos motivados por fatores externos, como questões ambientais ou desapropriações pendentes?

Resposta:

De acordo com a cláusula 18.1.7 do Contrato de Concessão, o atraso não imputável à Concessionária na obtenção de licenças, outorgas de direito de uso dos recursos hídricos, anuências, permissões, autorizações, alvarás e certidões não poderá ensejar a aplicação de penalidades relacionadas à execução das obras correspondentes, sem prejuízo do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, quando cabível.

Portanto, o Contrato não fixa uma “tolerância” de atraso específica, mas estabelece que a Concessionária não será penalizada caso eventuais atrasos sejam motivados por fatores não imputáveis a ela, desde que comprovado que esta cumpriu as exigências que lhe cabem, tais como o (i) protocolo completo e tempestivo do requerimento correspondente; (ii) célere e diligente aos pedidos de informações e esclarecimentos solicitados pelos órgãos licenciadores; (iii) a elaboração tempestiva de estudos, relatórios, auditorias ou demais documentos necessários ao licenciamento e (iv) o cumprimento das compensações ambientais determinadas pelo órgão ambiental.

#### QUESTIONAMENTO 202

Data: 27/12/2024

Objeto: PER - Item 3.4  
Quais são os parâmetros mínimos de desempenho exigidos para sistemas ITS (Intelligent Transportation Systems), conforme mencionados no PER?

Resposta:

Todos os parâmetros técnicos exigidos em contrato estão devidamente descritos no PER, no item de monitoração de tráfego (3.4.3).

#### QUESTIONAMENTO 203

Data: 27/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | PER - Item 4<br>Qual o nível de detalhamento exigido para o Cronograma Original de Investimentos (COI) a ser apresentado na proposta? Existem restrições quanto ao formato ou metodologia utilizada? |
|---------|--|

Resposta:

De acordo com o item 4 do PER, o COI deve conter detalhamento, por meio de marcos iniciais, intermediários e finais, para cada um dos investimentos indicados, considerando os prazos iniciais e finais de conclusão das obras ali previstas que foram definidos com base no EVTEA e no Contrato.

Neste cronograma, deverá ser apresentado o detalhamento dos investimentos já previstos para todo o período de Concessão, incluindo todas as obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias.

Conforme o regramento contratual, o COI poderá ser periodicamente revisto, de forma a serem identificadas as necessidades e demandas por investimentos não previstos inicialmente. Os melhoramentos mínimos apresentados no COI deverão ser executados pela Concessionária nos prazos previstos no Cronograma Físico-Executivo inicial relativo aos investimentos necessários para todo o Sistema Rodoviário, estabelecidos neste Programa de Exploração Da Rodovia - PER, contando como data de início a Data de Eficácia do Contrato.

Na apresentação do COI, a Concessionária deverá contemplar as datas efetivas de início e conclusão de serviços relacionados à fase executiva da obra, excluídos os prazos relativos as atividades de projetos, licenciamentos, desapropriações, orçamentos, contratações ou outras atividades administrativas.

Para verificação do cumprimento das datas de início das obras relacionadas no COI serão consideradas as datas de início dos efetivos trabalhos nos locais das obras (“in loco”). Assim sendo, não serão considerados, para fim de apuração dos percentuais de andamento das obras, os prazos relacionados às atividades de projetos, licenciamentos, desapropriações, orçamentos, contratações ou outras atividades administrativas.

Assim, o detalhamento quanto ao formato e detalhes que devem constar no COI consta do item 4 do PER, nos termos acima.

#### QUESTIONAMENTO 204

Data: 27/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | Ambiental - Item 4<br>Quais ações específicas de sustentabilidade ambiental são obrigatórias para a concessionária além das mencionadas no Relatório de Impacto Ambiental (RIA)? |
|---------|--|

Resposta:

Ações de sustentabilidade obrigatórias para a concessionária podem ser observadas na cláusula contratual voltada a padrões de responsabilidade ambiental, social e governança corporativa da concessionária, bem como no Programa de Exploração da Rodovia - PER, anexo ao Contrato.

#### QUESTIONAMENTO 205

Data: 27/12/2024

|         |  |
|---------|--|
| Objeto: | <p>Alteração do item 6 do Anexo 16 para melhor definição dos requisitos e impedimentos para a contratação dos Serviços de Apoio ao Ente Regulador:</p> <p>"6. Regras e Diretrizes para o termo de referência da Concessionária</p> <p>6.1. As condições de habilitação dos contratados para prestar os Serviços de Apoio ao Ente Regulador e ao Poder Concedente deverão constar do termo de referência, observada a orientação e requisitos a seguir.</p> <p>6.2. As pessoas jurídicas ou consórcios interessados em prestar os Serviços de Apoio ao Ente Regulador e ao Poder Concedente deverão comprovar que são capazes de atender todas as qualificações a seguir:</p> <p>(i) Ter pelo menos 5 (cinco) anos de experiência na prestação de serviços de verificação independente, em projetos de parcerias público-privadas ou concessões comuns de Rodovia, cujo valor do contrato seja igual ou superior a 50% (cinquenta por cento) do valor previsto neste contrato de concessão;</p> <p>(ii) Experiência anterior em projetos de modelagem econômico-financeira ou na avaliação de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de contrato de parceria público privada ou concessão comum de Rodovia, cujo valor do contrato seja igual ou superior a 50% (cinquenta por cento) do valor previsto neste contrato de concessão;</p> <p>(iii) Experiência em serviços de assessoria e consultoria jurídica de verificação independente em projetos de parceria público-privada ou concessão comum, pelo prazo mínimo de 18 (dezoito) meses;</p> <p>(iv) Ter atuado em projetos de definição, implantação e monitoramento/acompanhamento de uma estrutura formada por, no mínimo, 47 parâmetros e/ou indicadores de desempenho previstos no contrato de concessão em um único projeto de parceria público-privada ou concessão comum de Rodovia.</p> <p>6.3. Não serão aceitos sobreposição de tempo de atestados para contagem do tempo de experiência.</p> <p>6.4. Os atestados de capacitação técnica deverão ser fornecidos em nome do interessado, assinado pelo representante legal ou por funcionário do atestante responsável pelo acompanhamento da execução dos serviços, devendo conter:</p> <p>(i) A razão social e data de identificação do emitente (CNPJ);</p> <p>(ii) Descrição dos serviços prestados;</p> <p>(iii) Período de vigência das respectivas contratações;</p> <p>(iv) Declaração de que o interessado prestou serviços com qualidade no (s) domínio (s) mencionado (s);</p> <p>(v) Local e data de emissão; nome, cargo do responsável pela veracidade das informações;</p> <p>(vi) Razão Social e CNPJ do interessado.</p> <p>6.5. Não serão aceitos, para fins de comprovação da qualificação técnica, a apresentação de atestados emitidos pela própria empresa, empresa</p> |
|---------|--|

controlada, controladora, de entidade(s) sujeita(s) ao mesmo controle societário ou por empresa do mesmo grupo econômico do proponente.

6.6. Para fins de qualificação técnica, as pessoas jurídicas interessadas em prestar os serviços de verificação deverão, ainda, demonstrar ser pessoa jurídica de direito privado que comprove total independência e imparcialidade face à Concessionária e ao Poder Concedente.

6.7. O contratado para prestar os Serviços de Apoio ao Ente Regulador e ao Poder Concedente deverá apresentar:

- (a) Prova de registro da empresa e dos Responsáveis Técnicos no CREA (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia);
- (b) Prova de registro em pelo menos um dos seguintes conselhos: CRA (Conselho Regional de Administração), CRC (Conselho Regional de Contabilidade), CORECON (Conselho Regional de Economia) ou demais conselhos de áreas afins;
- (c) Prova de registro do proponente na OAB (Ordem dos Advogados do Brasil);
- (d) Certificado de Acreditação pelo INMETRO, segundo os requisitos estabelecidos na ABNT NBR ISO/IEC 17020:2012, de: (i) Inspeção da Operação e Desempenho de Rodovias; (ii) Inspeção de Obras de Rodovias; (iii) Inspeção de Projetos de Rodovias.

6.8. Os registros exigidos no item anterior poderão ser apresentados conjuntamente pelas empresas integrantes de consórcio interessado.

6.9. Não poderão ser contratadas para prestar os Serviços de Apoio ao Ente Regulador e ao Poder Concedente as seguintes pessoas jurídicas e ou consórcios:

- i. que se encontre em cumprimento de pena impedimento de licitar e contratar com a Administração direta ou indireta do Estado de Minas Gerais nos termos do artigo 156, inciso III da Lei Federal nº 14.133/2021;
- ii. que tenha sido declarada inidônea para licitar ou contratar com a Administração Pública de qualquer ente federativo, conforme previsto no artigo 156, inciso IV, da Lei Federal nº 14.133/2021;
- iii. que tenha sido condenada, por sentença transitada em julgado, à pena de interdição de direitos devido à prática de crimes ambientais, conforme disciplinado no artigo 10 da Lei Federal nº 9.605/1998;
- iv. que tenha registro de sanção, com efeito impeditivo de participação em licitação ou de contratação, nos cadastros a que se referem o artigo 22 da Lei Federal nº 12.846/2013;
- v. que tenha sido proibida pelo Plenário do CADE de participar de licitações promovidas pela Administração Pública, em virtude de prática de infração à ordem econômica, nos termos do artigo 38, inciso II, de Lei Federal nº 12.529/2011;
- vi. que esteja proibida de contratar com a ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA em virtude de sanção restritiva de direito decorrente de infração administrativa ambiental, nos termos do art. 72, § 8º, inciso V, da Lei Federal nº 9.605/1998;
- vii. que tenha sido proibida de contratar com o Poder Público em razão de condenação por ato de improbidade administrativa, nos termos do artigo 12 da Lei Federal nº 8.429/1992;
- viii. que tenha sido suspensa temporariamente, impedida ou declarada inidônea para licitar ou contratar com a ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, por desobediência à Lei de Acesso à Informação, nos termos do artigo 33, incisos IV e V, da Lei Federal nº 12.527/2011;
- ix. que seja sociedade cooperativa;
- x. que estiver em regime de recuperação judicial ou extrajudicial, salvo se comprovado o acolhimento do plano de recuperação judicial ou a

homologação do plano de recuperação extrajudicial, bem como de insolvência, administração especial temporária ou intervenção, e ainda, cuja falência tenha sido decretada por sentença judicial;

xi. que seja controladora, controlada ou coligada, estar sob controle comum em relação à CONCESSIONÁRIA, pertença ao seu GRUPO ECONÔMICO ou de seus acionistas;

xii. que esteja submetida a liquidação, intervenção ou Regime de Administração Especial Temporária – RAET ou com falência decretada;

xiii. cujos sócios tenham participação direta ou indireta na administração ou no quadro societário da CONCESSIONÁRIA;

xiv. que seja PARTE RELACIONADA da CONCESSIONÁRIA ou de seus acionistas diretos e/ou indiretos;

xv. constituídas por sócio de empresa que estiver suspensa, impedida ou declarada inidônea;

xvi. constituída por sócio de empresa que tenha sido sócio ou administrador de empresa, suspensa, impedida ou declarada inidônea, no período dos fatos que deram ensejo à sanção;

xvii. cujo administrador seja sócio ou administrador de empresa suspensa, impedida ou declarada inidônea, no período dos fatos que deram ensejo à sanção; e

xviii. que tenha nos seus quadros de diretoria, pessoa que participou, em razão do vínculo de mesma natureza, de empresa declarada inidônea".

A exigência de comprovação de experiência técnica operacional nas diretrizes de contratação de um Verificador Independente visa garantir a qualidade e eficiência na execução dos contratos. Empresas com experiência comprovada possuem maior capacidade de lidar com desafios operacionais, minimizando falhas e atrasos, além de proporcionar uma entrega mais precisa e alinhada às expectativas. Esse requisito também torna o processo de seleção mais objetivo, permitindo que a contratante avalie com base em dados concretos a capacidade das empresas candidatas, o que reduz os riscos de falhas e garante serviços de melhor qualidade.

Além disso, a comprovação técnica ajuda a mitigar riscos financeiros e operacionais, evitando custos extras causados por retrabalhos ou atrasos. Empresas com histórico comprovado tendem a seguir cronogramas e orçamentos de forma mais eficiente, diminuindo a probabilidade de inadimplência contratual. Ao estabelecer esse critério, também se promove um ambiente de competição saudável, onde empresas qualificadas participam do processo de seleção, elevando a qualidade dos serviços prestados e fortalecendo a confiança nos processos de contratação.

Considerando que é previsto pelo escopo dos serviços do ente fiscalizador o acompanhamento e inspeção de obras, é essencial que este seja um Organismo de Inspeção Acreditado (OIA) certificado pelo INMETRO, possibilitando a realização de inspeções de forma neutra e garantindo que os processos e produtos atendam às normas exigidas.

Com o objetivo de assegurar a conformidade de estudos e projetos técnicos vinculados ao setor de infraestrutura de transportes, o Governo Federal lançou em 2022, por meio do Ministério da Infraestrutura, a seguinte portaria:

"Portaria Nº 1.724, de 27 de dezembro de 2022, que disciplina a inspeção

acreditada de projetos, obras e serviços relacionados a empreendimentos de infraestrutura de transporte no âmbito do Ministério da Infraestrutura - MInfra e de suas entidades vinculadas.

Art. 1º O objetivo desta Portaria é disciplinar a solicitação, a exigência, a apresentação e a apreciação de certificado de inspeção acreditada de projetos de engenharia e execução de obras de empreendimentos de infraestrutura de transporte no âmbito do Ministério da Infraestrutura MInfra e entidades vinculadas.

Art. 4º O escopo desta Portaria são as atividades relacionadas à inspeção acreditada de projetos de engenharia e execução de obras de empreendimentos de infraestrutura de transporte nas seguintes tipologias construtivas: rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

Art. 5º O processo de avaliação da conformidade deverá ser realizado por um Organismo de Inspeção Acreditado - OIA.

Parágrafo único. O OIA deve ser acreditado pelo Instituto Nacional de Metrologia - INMETRO, no uso das atribuições e competências conferidas pela Lei n.º 9.933, de 20/12/1999, e nos termos da portaria INMETRO nº 367 INMETRO , de 20/12/2017."

A partir disso, projetos de rodovia da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, passaram a EXIGIR a contratação de um Verificador Independente acreditado como organismo de avaliação de conformidade, como pode ser observado no contrato de concessão da rodovia BR-040/MG:

"1. Definições (ci) Verificador: Organismo de Inspeção Acreditado (OIA) que, nos termos da Portaria Inmetro nº 367/2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou daquela norma que a substituir, do Contrato e da regulamentação da ANTT, executa serviços de Avaliação da Conformidade".

Por fim, a Associação Brasileira de Avaliação da Conformidade (ABRAC) também possui o Programa de Inspeção Acreditada da Operação e Desempenho de Empreendimentos de Infraestrutura que apresenta procedimentos, escopo e requisitos para a execução das atividades de avaliação da conformidade de inspeção acreditada da operação e desempenho de empreendimentos de infraestrutura, bem como os parâmetros de qualificação dos Organismos de Avaliação da Conformidade – OAC para fins de acreditação pela Coordenação Geral de Acreditação – CGCRE do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO. Segundo este Programa:

"Art. 2º - As atividades de inspeção acreditada da operação e desempenho de empreendimentos de infraestrutura somente poderão ser realizadas por Organismo de Inspeção Acreditado (OIA) nos termos do Art. 12."

Resposta:

Agradecemos a contribuição. No que tange à inclusão dos demais requisitos e impedimentos sugeridos para a contratação do Verificador Independente, esclarecemos que na versão que será publicada do Anexo foram incluídas diversas exigências quanto às condições de habilitação dos contratados para exercer essa função, que deverão constar do termo de referência, tais como (i) comprovação da qualificação técnica e experiência, compreendendo obras de grande porte, abrangendo obras civis, sistemas elétricos, eletrônicos e mecânicos, mediante a

apresentação de atestados de capacidade técnica, bem como (ii) comprovação de que a equipe técnica da empresa possui experiência em gestão de contratos de concessão rodoviária, modelagem de concessão rodoviária ou verificação de contratos de concessão de rodovias.

Ademais, estabeleceu-se a possibilidade de substituição e responsabilização do Verificador Independente no caso de desempenho inadequado ou infração de normas técnicas.

Assim, entende-se que as regras e diretrizes já incorporadas ao Anexo promoverão adequadamente a competitividade e a isonomia do processo, bem como garantirão a contratação de empresa qualificada para o exercício da função de Verificador Independente.

Portanto, a sugestão não será acatada.

#### QUESTIONAMENTO 206

Data: 27/12/2024

|         |   |
|---------|---|
| Objeto: | <p>Sugestão de adaptação da Introdução do Anexo 16:</p> <p>1.1. O presente anexo disciplina as regras e diretrizes para a contratação dos Serviços de Apoio ao Ente Regulador e ao Poder Concedente.</p> <p>1.2. Deverá ser contratado, pela CONCESSIONÁRIA, verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado.</p> <p>1.3. As pessoas jurídicas contratadas para prestar os Serviços de Apoio ao Ente Regulador e ao Poder Concedente tem a função de subsidiar o Ente Regulador e o Poder Concedente com informações imparciais para tomada de decisão quanto a aspectos relacionados ao cumprimento das obrigações do Contrato de Concessão.</p> <p>Considerando que será responsabilidade da empresa prestadora dos serviços de Apoio ao Ente Regulador e ao Poder Concedente: "3.3.3. Apoiar na inspeção de obras e na certificação do cumprimento de obrigações contratuais".</p> <p>Sugere-se a adaptação da Introdução do Anexo 16 do Contrato - Regras e Diretrizes para contratação dos Serviços de Apoio ao Ente Regulador e ao Poder Concedente, a fim de garantir que a empresa contratada para os serviços em questão esteja conforme as especificações e normas exigidas.</p> |
|---------|---|

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Quanto à inclusão da exigência de certificação na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, o objetivo da não inclusão dessa exigência foi não implicar restrição competitiva injustificada, uma vez que nem todas as empresas qualificadas do mercado possuem a mencionada certificação.

Além disso, na versão que será publicada do Anexo foram incluídas diversas exigências quanto às condições de habilitação dos contratados, que deverão constar do termo de referência, tais como (i) comprovação da qualificação técnica e experiência compreendendo obras de grande porte, abrangendo obras civis, sistemas elétricos, eletrônicos e mecânicos, mediante a apresentação de atestados de

capacidade técnica, bem como (ii) comprovação de que a equipe técnica da empresa possui experiência em gestão de contratos de concessão rodoviária, modelagem de concessão rodoviária ou verificação de contratos de concessão de rodovias.

Ademais, estabeleceu-se a possibilidade de substituição e responsabilização do Verificador Independente no caso de desempenho inadequado ou infração de normas técnicas.

Assim, entende-se que as regras e diretrizes já incorporadas ao Anexo promoverão adequadamente a competitividade e a isonomia do processo, bem como garantirão a contratação de empresa qualificada para o exercício da função de Verificador Independente.

Portanto, a sugestão não será acatada.

#### QUESTIONAMENTO 207

Data: 27/12/2024

**Objeto:** Contrato de Concessão, Capítulo VII  
Cláusula 26 - Do Ônus de Fiscalização

Questionamento: qual será o valor mínimo pago pela Concessionária para o prestador dos Serviços de Apoio ao Ente Regulador e ao Poder Concedente?

No item 26.1 do Contrato de Concessão, é previsto o valor de Ônus de Fiscalização a ser destinado para a cobertura de despesas do Ente Regulador com a fiscalização da Concessão. Porém, observando-se a própria Cláusula 26, bem como os documentos do Relatório do Modelo Econômico-Financeiro, não são previstas as divisões e os pagamentos a serem realizados pela concessionária à empresa prestadora de serviços de apoio ao ente regulador. Por isso, sugere-se que seja previsto um valor mínimo ou valor fixo para remuneração da empresa de apoio no subitem 26.1.1. da Cláusula 26 do Contrato, visando esclarecer essa informação para proporcionar tratamento isonômico entre os licitantes e balisamento das propostas comerciais.

**Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Informamos que foi estabelecido o pagamento de um valor fixo anual a título de ônus de fiscalização, com valor expresso na Minuta de Contrato.

#### QUESTIONAMENTO 208

Data: 27/12/2024

**Objeto:** Anexo 16 - Regras e Diretrizes para Contratação dos Serviços de Apoio ao Ente Regulador e ao Poder Concedente  
Item 4, subitem 4.5

Alteração do item 4.5 prevendo a possibilidade de renovação do contrato dos Serviços de Apoio ao Ente Regulador:

"4.5. Os contratos celebrados para a prestação dos SERVIÇOS DE APOIO AO ENTE REGULADOR E AO PODER CONCEDENTE terão prazo de vigência de 5 (cinco) anos, prorrogáveis em comum acordo entre as

|  |  |
|--|--|
|  | <p>partes".</p> <p>Considerando que uma empresa de Serviços de Apoio já mobilizada e integrada à rotina da Concessão garante a fluidez na comunicação e a eficácia na execução das atividades, e que a curva de aprendizado de uma nova empresa traz potencial risco de atrasos e falhas na verificação podendo impactar negativamente o cronograma e a qualidade dos serviços prestados ao Poder Concedente, ao Ente Regulador e à Concessionária, sugerimos que seja prevista a possibilidade de renovação do contrato do ente de apoio por decisão em comum acordo entre as partes, conforme sugestão de alteração do item 4.5.</p> |
|--|--|

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Quanto à sugestão de possibilidade de renovação do contrato dos Serviços de Apoio ao Ente Regulador, informamos que o modelo ainda sofrerá alterações na versão publicada e passará a ser nomeado como Verificador Independente.

Nada obstante, a opção do Estado pela impossibilidade de recondução sucessiva objetiva evitar o risco de captura. Os Verificadores Independentes devem ser empresas que comprovem total independência e imparcialidade face à Concessionária, uma vez que suas atividades auxiliarão o acompanhamento e monitoramento da execução do Contrato, e eventual comprometimento da independência/imparcialidade da empresa poderia gerar benefícios indevidos à Concessionária, prejudicando o Estado e, em última instância, o usuário. A possibilidade de uma única empresa exercer essa atividade por mais de 5 (cinco) anos pode prejudicar a imparcialidade inerente à função.

Portanto, a sugestão não será acatada.

#### QUESTIONAMENTO 209

Data: 27/12/2024

|                |  |
|----------------|--|
| <p>Objeto:</p> | <p>Possibilidade de apresentação de documentos estrangeiros em tradução livre e sem apostila, com apresentação dos documentos apostilados e com tradução juramentada como exigência para assinatura do contrato.</p> <p>Redação sugerida:</p> <p>"5.5.1. As Licitantes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar, tanto para a participação isolada na Concorrência, como em Consórcio, os documentos equivalentes aos documentos de habilitação exigidos neste Edital em tradução livre, sendo exigível autenticação pela autoridade consular brasileira de seu país de origem e tradução juramentada no momento de assinatura do Contrato, nos termos do art. 70, Parágrafo Único da Lei 14.133/2021, e do art. 20-A da Instrução Normativa nº 3/2018 do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão."</p> <p>[...]</p> <p>"5.5.1.2 Para a assinatura do Contrato, a documentação referida no subitem acima, deverá ser apresentada com a respectiva apostila, bem como traduzida por tradutor juramentado e conter firma reconhecida como verdadeira por notário público, sendo dispensado o reconhecimento de firma caso o documento contenha meios hábeis À verificação de sua</p> |
|----------------|--|

|  |   |
|--|---|
|  | <p>autenticidade, incluindo, mas não se limitando, QR code e códigos para validação em links de sites expressamente indicados no documento em questão."</p> <p>[...]</p> <p>"6.22.2. os documentos redigidos em língua estrangeira deverão estar acompanhados de tradução livre em português e, por ocasião da assinatura do Contrato, deverão ser apresentados com tradução juramentada e confirmação de autenticidade emitida pela representação diplomática ou consular do Brasil no país de origem do documento, observado o disposto nos súbitens 5.5 e 5.5.1 deste Edital; e"</p> |
|--|---|

Justificativa:

A sugestão de apresentação da versão apostilada dos documentos estrangeiros apenas no momento da assinatura do contrato reduz os obstáculos para a participação de licitantes estrangeiros sem prejudicar a comprovação da autenticidade dessa documentação, em homenagem aos princípios da isonomia e competitividade na licitação pública.

A alteração sugerida também atende à literalidade do art. 20-A da Instrução Normativa nº 3/2018 do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, que também só exige a apresentação das versões com tradução juramentada e apostiladas "para fins de assinatura do contrato". Essa prática já vem sendo adotada nas licitações para as concessões de rodovias federais, a exemplo do Edital de Concessão nº 2/2024 (BR 040/GO/MG - Rota dos Cristais), cujo item 5.5.I.a também previa que a versão apostilada deveria ser apresentada no momento da assinatura do contrato, admitindo-se a apresentação de documentação em tradução livre e sem apostila para fins de habilitação.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A sugestão foi acatada.

#### QUESTIONAMENTO 210

Data: 27/12/2024

|                |   |
|----------------|---|
| <p>Objeto:</p> | <p>Inclusão de referência à possibilidade de apostilamento em substituição à autenticação consular:</p> <p>"8.1.2.3. no caso de empresa estrangeira, instrumento de procuração o outorgado a representante legal residente e domiciliado no Brasil, nos moldes do modelo do Anexo 10 – MODELO DE PROCURAÇÃO DE LICITANTE ESTRANGEIRA deste Edital, acompanhado de documentos que comprovem os poderes dos outorgantes (conforme última alteração arquivada no registro empresarial, cartório competente ou exigência equivalente do país de origem) e com a(s) assinatura(s) devidamente reconhecida(s) como verdadeira(s) por notário ou outra entidade de acordo com a legislação aplicável aos documentos, que deverá ser reconhecida pela representação consular brasileira do país de origem ou apostilados as sociedades estrangeiras provenientes de Estados Signatários da Convenção Sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Públicos Estrangeiros, promulgada no Brasil por meio do Decreto nº 8.660, de 29 de janeiro de 2016, bem como devidamente traduzidos ao português por tradutor público juramentado e registrados em Cartório de Títulos e Documentos."</p> |
|----------------|---|

|   |   |
|---|---|
|   |   |
| Justificativa:  |   |
| <p>A alteração agrega coerência ao Edital, que em outras passagens já contempla a possibilidade de apostilamento como alternativa à autenticação consular, etendendo ao disposto na Convenção de Haya.</p>  |   |
| Resposta:   |   |
| <p>Agradecemos a contribuição. A sugestão foi acatada.</p>  |   |
| <b>QUESTIONAMENTO 211</b>   |   |
| Data: 27/12/2024  |   |
| Objeto:   | <p>Inclusão de referência aos itens 5.5 a fim de garantir que sejam aplicados os regramentos pertinentes aos documentos apresentados por licitantes estrangeiros:</p> <p>"9.30 Na hipótese do subitem 9.18.2, a Licitante devera comprovar que a empresa detentora do atestado não incorre em nenhuma das restrições de participação na licitação previstas no subitem 5.2 deste Edital, devendo, para tanto, apresentar os seguintes documentos, aplicando-se para os documentos estrangeiros o disposto nos item 5.5 quanto à forma de sua apresentação:"</p> |
| Justificativa:  |   |
| <p>A sugestão agrega coerência e segurança jurídica ao Edital, uma vez que o item 5.5 já se refere aos documentos de habilitação apresentados por licitantes estrangeiros, o que inclui atestados de capacidade técnica apresentados na forma do item 9.30.</p>                                 |   |
| Resposta:   |   |
| <p>Agradecemos a contribuição. A sugestão foi acatada.</p>  |   |
| <b>QUESTIONAMENTO 212</b>   |   |
| Data: 27/12/2024  |   |
| Objeto:   | <p>Aumento do prazo para comprovação das condições prévias de 60 para 75 dias.</p>  |
| Justificativa:  |   |
| <p>De acordo com a nossa experiência e em outros casos verificados no mercado, o prazo de 60 dias tem se mostrado bastante exíguo para atendimento das condições prévias, fazendo-se necessária, na maioria dos casos, algum tipo de prorrogação. Daí a sugestão de um prazo mais alongado.</p> |   |
| Resposta:   |   |
| <p>Agradecemos a contribuição. O edital prevê a possibilidade de prorrogação do prazo de 60 dias, caso este não seja suficiente para demonstração de cumprimento das condicionates. A sugestão não foi acatada.</p>   |   |

**QUESTIONAMENTO 213**

Data: 27/12/2024

Objeto: Exclusão da expressão "pela Adjudicatária":

"14.3. [...]  
VII. comprovação de pagamento, mediante pagamento de boleto(s) emitido(s) pelo BNDES, do montante devido ao BNDES, nos termos do art. 21 da Lei nº 8.987/95 e do Contrato de Estruturação de Projetos nº [•], celebrado entre o BNDES e o Estado de Minas Gerais, a título de: [...]"

Justificativa:

A retirada da expressão "pela Adjudicatária" possibilita que os valores devidos ao BNDES sejam adimplidos por intermédio de outras empresas do mesmo grupo econômico, incluindo a sua controladora ou sociedade intermediária (holding) constituída nos termos do item 14.3.2 do Edital.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. O edital foi ajustado para contemplar a possibilidade de pagamento do montante devido ao BNDES por empresa do mesmo grupo econômico da adjudicatária. A sugestão foi parcialmente acatada.

**QUESTIONAMENTO 214**

Data: 27/12/2024

Objeto: Deslocamento dessa exigência para a Cláusula 7.1.1 do Contrato (condições precedentes de eficácia) ou, alternativamente, concepção de um formulário modelo a ser disponibilizado como Anexo ao Edital e preenchido pela Adjudicatária.

Justificativa:

Tal como redigida no Edital, os licitantes não dispõem de parâmetros objetivos para verificar se a descrição da estrutura societária e de gestão da SPE apresentada efetivamente atende às expectativas do Poder Concedente. Sugere-se, pois, que o Poder Concedente produza um formulário padrão, com campos objetivos onde seriam inseridas essas informações, ou, alternativamente, que essa exigência seja deslocada como condição de eficácia, de sorte que eventuais dúvidas ou divergências possam ser dirimidas em tempo hábil e sem prejudicar a assinatura e execução do Contrato.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A sugestão foi acatada.

**QUESTIONAMENTO 215**

Data: 27/12/2024

Objeto: Inclusão de possibilidade de apresentação de cópias dos documentos originais a serem autenticadas pela própria Comissão de Contratação ou por advogado:

"6.11.4 Os documentos deverão ser apresentados em sua forma original ou sob forma de cópia autenticada por Tabelião de Notas, ou por cópia simples acompanhada do original para autenticação por membro da Comissão de

|   |   |
|---|---|
|   | Contratação ou de declaração de autenticidade por advogado, sob sua responsabilidade pessoal."  |
| <p>Justificativa:</p> <p>Como forma de reduzir os obstáculos à participação dos licitantes e em homenagem, sugere-se que os documentos a serem apresentados nos envelopes físicos, em especial os documentos de habilitação, possam ser apresentados sob cópia simples a ser autenticada pela própria Comissão de Contratação ou por advogado sob responsabilidade pessoal.</p> <p>Além de atender aos princípios da competitividade e instrumentalidade das formas, essa possibilidade já vem sendo contemplada em outras licitações, como, por exemplo, no Edital da Concorrência Internacional nº 02/2024, lançado pelo Estado de São Paulo para a concessão do Sistema Rodoviário do Lote Nova Raposo</p> |   |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição. A sugestão foi acatada.</p>   |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 216</b></p>  |   |
| <p>Data: 27/12/2024</p>   |   |
| <p>Objeto:</p>  | <p>Inclusão da possibilidade de o Poder Concedente utilizar dos recursos previstos na subcláusula 7.1.1 (v), relacionados ao pagamento da Outorga Fixa, para a a compensação dos investimentos pré-autorizados a Concessionária.</p> <p>Redação sugerida:</p> <p>"6.3.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro devida à Concessionária em decorrência de Investimentos pré-autorizados deve ser implementada por meio de transferência de valores da Conta da Concessão para a Concessionária ou, alternativamente, pelo pagamento de indenização com valor da Outorga Fixa depositados em subconta vinculada do Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes – FUNTRAN."</p> |
| <p>Justificativa:</p> <p>Em se tratando de novos investimentos de obras de engenharia, os demais métodos de reequilíbrio não surtem efeitos imediatos, o que, no caso de novos investimentos, compromete o fluxo de caixa de curto prazo da empresa responsável pela execução dos serviços (normalmente uma empreiteira subcontratada). A previsão do ressarcimento desse tipo de investimento por meio de indenização / transferência de valores medida visa assegurar a disponibilidade de caixa no curto/médio prazos, evitando que a Concessionária tenha de financiar os valores a taxas pouco atrativas.</p>  |   |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição. Considerando o cronograma do projeto e as vedações impostas pelo orçamento do estado, não é viável a vinculação do valor da outorga fixa para eventual reequilíbrio em caso de solicitação de investimentos pré-autorizados pelo Poder Concedente. A contribuição não foi acatada.</p>  |   |

|  |   |
|--|---|
| <b>QUESTIONAMENTO 217</b>  |   |
| Data: 27/12/2024   |   |
| Objeto:  | Retirar o item 7.5 da Minuta do Contrato, considerando que o item 7.3.6 possui a mesma redação  |
| Justificativa:   |   |
| Manter a coerência interna da Minuta do Contrato   |   |
| Resposta:  |   |
| Agradecemos a contribuição. A sugestão foi acatada.  |   |
| <b>QUESTIONAMENTO 218</b>  |   |
| Data: 27/12/2024   |   |
| Objeto:  | <p>Sugere-se a alteração da redação do item 10.1.12 da Minuta do Contrato, o qual prevê que é obrigação do Poder Concedente: " Colaborar com a obtenção das autorizações e permissões a cargo da Concessionária, sem que isso altere a alocação dos riscos previstos neste Contrato, necessárias para a execução das obras e dos serviços Objeto da Concessão".</p> <p>Redação sugerida:<br/> "10.1.12. Envidar seus melhores esforços para colaborar com a obtenção e/ou transferência da titularidade das licenças e autorizações necessárias à Concessionária, para que possa cumprir com o objeto deste Contrato, inclusive com a participação conjunta em reuniões e envio de manifestações eventualmente necessárias, especialmente no que se refere à transferência da de eventuais Licenças e Autorizações à Concessionária".</p> |
| Justificativa:   |   |
| Facilitar a tramitação desses procedimentos, sobretudo em situações que envolvam órgãos públicos ou autoridades cuja interação possa ser mais eficiente com a participação direta do Poder Concedente. Além disso, tal medida contribui para a mitigação de riscos relacionados a atrasos ou indeferimentos que possam comprometer a execução do contrato, fortalecendo a coordenação entre as partes e promovendo maior eficiência na implementação das obrigações contratuais. |   |
| Resposta:  |   |
| Agradecemos a contribuição. A sugestão foi acatada.  |   |
| <b>QUESTIONAMENTO 219</b>  |   |
| Data: 27/12/2024   |   |
| Objeto:  | <p>Inclusão da possibilidade expressa da extensão de prazo no caso previsto no item 13.16:</p> <p>"13.16 O Ente Regulador poderá aprovar, caso a caso, a alteração do tipo de dispositivo e/ou sua localização, previsto para as Obras de Melhoria constantes do PER, desde que seja</p>  |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização apresentem menor impacto socioambiental e respeite o prazo previsto de implantação, não gerando qualquer direito a reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária"</p> <p>Redação sugerida:<br/> "13.16.1. Caso a alteração prevista resulte em atraso no prazo de apresentação ou em reapresentação dos projetos ou reflita de qualquer forma na obtenção das licenças, outorgas de direito de uso dos recursos hídricos, anuências, permissões, autorizações, alvarás, ou certidões necessárias, o prazo para a obtenção das licenças ou autorizações relativas a tais dispositivos estender-se-á na mesma proporção"</p> |
| <p>Justificativa:</p> <p>Assegurar maior segurança jurídica à Concessionária, evitando penalizações injustas ou situações em que o prazo de execução das obrigações seja desproporcionalmente prejudicado.</p> <p>Além disso, a previsão expressa de extensão do prazo contribui para o equilíbrio do contrato, ao permitir que a Concessionária adapte suas obrigações temporais aos eventuais atrasos gerados por fatores externos e alheios ao seu controle.</p> |   |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição. Os pedidos de alteração do tipo de dispositivo e/ou sua localização formulados pela concessionária deverão ocorrer com a antecedência suficiente para evitar atrasos na apresentação de projetos e/ou obtenção de licenças, conforme previsto na subcláusula 13.16.1.</p> <p>A sugestão não foi acatada.</p>  |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 220</b></p>  |   |
| <p>Data: 27/12/2024</p>   |   |
| <p>Objeto:</p>  | <p>Sugere-se a alteração da redação dos itens 13.37 e 13.38 da seguinte forma:</p> <p>Redação anterior</p> <p>13.37 "Quando da data da transferência total ou parcial das obras de responsabilidade do Poder Concedente à Concessionária, essa terá 1 (um) mês para encaminhar ao Ente Regulador documento de recebimento provisório, em que deverão ser apontadas: (i) todas as inconsistências entre a obra e seu respectivo Projeto, apontando eventuais vícios construtivos; e [...]"</p> <p>13.38. Observado o prazo de 1 (um) mês referido na subcláusula 13.37, caso não se verificarem inconsistências, a Concessionária encaminhará ao Ente Regulador documento de recebimento definitivo das obras de responsabilidade do Poder Concedente.</p> |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Redação sugerida:</p> <p>13.37 "Quando da data da transferência total ou parcial das obras de responsabilidade do Poder Concedente à Concessionária, essa terá 3 (três) meses para encaminhar ao Ente Regulador documento de recebimento provisório, em que deverão ser apontadas: (i) todas as inconsistências entre a obra e seu respectivo Projeto, apontando eventuais vícios construtivos, ressalvados os vícios ocultos;"</p> <p>13.38. Observado o prazo de 3 (três) meses referido na subcláusula 13.37, caso não se verificarem inconsistências, a Concessionária encaminhará ao Ente Regulador documento de recebimento definitivo das obras de responsabilidade do Poder Concedente.</p> |
| <p>Justificativa:</p> <p>A alteração sugerida para ampliar o prazo do item 13.37 de um mês para três meses está alinhada com as práticas mais recentes rw ANTT na 5ª Etapa de Concessões Rodoviárias. Essa mudança reflete uma adaptação às especificidades operacionais do setor, reconhecendo que um prazo mais extenso é fundamental para que a Concessionária tenha tempo adequado para realizar uma avaliação detalhada e criteriosa das obras transferidas pelo Poder Concedente.</p> <p>Já a ressalva quanto aos vícios ocultos tem relação direta com a própria natureza desses vícios, que não podem ser constatados mediante simples inspeção visual das obras de engenharia e normalmente se manifestam ao longo da execução do Contrato.</p> |  |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que o prazo foi alterado conforme sugerido e, no que se refere aos vícios ocultos, a cláusula 13.39 estabelece o prazo de 5 anos, contados da data do recebimento provisório das obras pela concessionária, para a comunicação de eventuais constatações de vícios ocultos, em linha com a legislação sobre o tema.</p> <p>A sugestão foi parcialmente acatada.</p>  |  |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 221</b></p>   |  |
| <p>Data: 27/12/2024</p>  |  |
| <p>Objeto:</p>   | <p>Criação de um mecanismo de compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças ambientais a ser prevista tanto no item 18 quanto no subitem 28.1.1:</p> <p>Redação sugerida</p> <p>"18.4. A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final, para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante de [...], na data-base de [...], a ser reajustado anualmente, a partir da Transferência dos Bens da Concessão:</p> <p>(i) o montante previsto para cumprimento das condicionantes ambientais</p>  |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>devrá ser utilizado para custeio dos dispêndios relativos aos atos referidos no subitem 18.1.3;</p> <p>(ii) Os custos referentes a despesas com assessoria jurídica, despesas cartoriais, taxas judiciais e honorários são de responsabilidade da Concessionária, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro.</p> <p>18.5. A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos no subitem 18.1.3, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do valor correspondente a 80% (oitenta por cento) da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante previsto no subitem 18.1.3"</p> <p>18.6. Os valores a serem considerados para fins do Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais serão verificados por meio de prestações de contas submetidas para validação do Ente Regulador, nos termos do regramento previsto neste Contrato e de regulamentação vigente, caso existente."</p> <p>[...]</p> <p>"28.1.1. Obtenção, renovação, em tempo hábil, e manutenção das licenças, outorgas de direito de uso dos recursos hídricos, anuências, permissões, autorizações, alvarás e certidões, incluindo condicionantes impostas pelo órgão licenciador, permissões e autorizações relativas à Concessão, assumindo os custos daí decorrentes em conformidade com a sistemática de Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais estabelecida na Cláusula 18.5;"</p> |
| <p><b>Justificativa:</b></p> <p>Essa previsão buscar adequar a Minuta do Contrato às melhores práticas adotadas em Concessões recentes, nas quais é previsto o compartilhamento de risco de licenças ambientais cujo custo ultrapassar o inicialmente estimado pelo Poder Concedente e a Concessionária.</p> |  |
| <p><b>Resposta:</b></p> <p>Agradecemos a contribuição. A alocação do risco de obtenção de licenças ambientais e atendimento de suas condicionantes seguirá o modelo praticado pelo Estado de Minas Gerais em seu Programa de Concessões Rodoviárias.</p> <p>A sugestão não foi acatada.</p>                  |  |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 222</b></p>   |  |
| <p>Data: 27/12/2024</p>  |  |
| <p><b>Objeto:</b></p>  | <p>Criação de um mecanismo de compartilhamento do risco de demanda, tal qual presente nos contratos de concessão mais recentes da ANTT, como o da BR 040 - Rota dos Cristais e do Lote Rodoanel Norte, lançado pelo Estado de São Paulo.</p> <p>Em ambos os casos, previu-se uma sistemática de compartilhamento do risco de não-realização da demanda estimada.</p>   |

Justificativa:

Proteger a Concessionária e o Poder Concedente contra variações significativas entre a demanda real e a estimada no contrato, promovendo maior estabilidade e previsibilidade ao contrato e mitigando riscos financeiros decorrentes da não-realização da demanda estimada.

A medida fortalece a confiabilidade do investimento e incentiva a atratividade dos projetos para financiadores. Além disso, assegura que possíveis perdas sejam divididas de forma justa entre as partes, facilitando a gestão dos riscos e garantindo a continuidade e o sucesso da concessão ao longo do seu prazo.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A opção político-regulatória foi de atribuir o risco de demanda à concessionária, exceto no que se refere à implantação de novas rotas ou caminhos alternativos não previstos em planos oficiais vigentes na data de publicação do edital e que sejam livres de pagamento da tarifa, desde que demonstrado o efetivo desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato e que não tenha sido implantada cabine de bloqueio pela concessionária, seguindo o formato mais usualmente adotado no setor.

Apesar disso, cabe registrar que o estudo de demanda realizado possui a função de estimar, com relativa precisão, o volume de tráfego futuro da concessão. O estudo de tráfego foi feito com base em dados secundários, modelo 4 etapas, dados de telefonia móvel e ainda confirmado por pesquisas e contagens em campo.

Para além disso, caso seja necessário realizar obras de ampliação de capacidade, além das previstas no estudo de demanda, em razão do novo atingimento do nível de serviço, a concessionária deverá ser reequilibrada se o Poder Concedente autorizar a execução de referidas obras.

#### QUESTIONAMENTO 223

Data: 27/12/2024

**Objeto:** Sugere-se a criação de um mecanismo de compartilhamento do risco da variação de insumos construtivos, tal qual presente nos contratos de concessão mais recentes da ANTT, como o da BR 040 - Rota dos Cristais e do Lote Rodoanel Norte, lançado pelo Estado de São Paulo.

Em ambos os casos, previu-se um mecanismo em que a variação dos insumos utilizados para a execução de obras e dos serviços prestados no Contrato no PER sejam compartilhados entre o Poder Concedente e a Concessionária.

Justificativa:

A medida protege ambas as partes contra impactos significativos das flutuações de preços de insumos construtivos. A repartição dos riscos fortalece a viabilidade econômica do projeto, aumenta a transparência dos investimentos e atrai confiança dos financiadores, assegurando a execução e a continuidade das obras e serviços sem comprometer a sustentabilidade financeira do contrato.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Adotou-se nesse projeto a usual alocação do risco de variação de custos de insumos à concessionária. Isto é, o valor da tarifa será reajustado pelo IPCA e não haverá nenhum

reajuste adicional em relação as variações de custos para além do IPCA.

A sugestão não foi acatada.

#### QUESTIONAMENTO 224

Data: 27/12/2024

**Objeto:** Criação de um mecanismo de proteção cambial, com a finalidade de mitigar os efeitos advindos da variação cambial para dívidas de financiamento contraídas pela Concessionária perante seus financiadores. Esse mecanismo já foi utilizado pela ANTT em seus contratos de concessão mais recentes, a exemplo do Contrato da BR-040 Rota dos Cristais.

**Justificativa:**

O mecanismo garante maior estabilidade financeira ao Contrato, protegendo a Concessionária e o Poder Concedente dos impactos das flutuações cambiais e fortalecendo a confiança dos investidores e financiadores. Isso facilita o acesso a recursos e melhores condições de crédito, enquanto promove transparência e previsibilidade econômica, assegurando a viabilidade e a sustentabilidade do projeto ao longo da concessão.

**Resposta:**

Agradecemos a contribuição. Adotou-se nesse projeto a usual alocação do risco de variação das taxas de câmbio à concessionária.

A sugestão não foi acatada.

#### QUESTIONAMENTO 225

Data: 27/12/2024

**Objeto:** Sugere-se a alteração na redação do item 61.1.1 para fins de clareza.

**Redação anterior:**

"61.1.1 As controvérsias suscetíveis de acionamento formal do Comitê de Solução de Divergências são, além de estritamente técnicas, aquelas que versem sobre direitos patrimoniais disponíveis, sendo vedado, por exemplo, que o Comitê de Solução de Divergências adentre questões inerentes às prerrogativas de fiscalização do Ente Regulador ou apuração de infrações."

**Redação sugerida:**

"61.1.1 Por divergências de natureza técnica entende-se aquelas inerentes a normas técnicas, protocolos, orientações, códigos de boas práticas, métodos, guias, especificações técnicas e outros documentos normativos sobre aspectos preparatórios, construtivos e operacionais da infraestrutura, excluídas questões de cunho jurídico, econômico ou administrativo."

**Justificativa:**

A proposta busca aprimorar a clareza do item 61.1.1, especificando de forma objetiva o que se entende por divergências de natureza técnica, a fim de evitar interpretações

ambíguas e elencar adequadamente as responsabilidades do Comitê de Solução de Divergências.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A redação da subcláusula 61.1.1 será revisada para assegurar clareza quanto às controvérsias suscetíveis de acionamento formal do Comitê de Solução de Divergências. A sugestão foi parcialmente acatada.

#### QUESTIONAMENTO 226

Data: 27/12/2024

Objeto: Sugere-se a incluir a cláusula 28.2 para contemplar um mecanismo de compartilhamento dos impactos extraordinários por riscos residuais.

Sugestão de redação:

"28.2. Os custos associados à materialização de eventos cujo risco não tenha sido expressamente atribuído a nenhuma das partes que excederem 5% (cinco por cento) da receita tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão serão compartilhados na proporção de 20% (vinte por cento) para a Concessionária e 80% (oitenta por cento) para o Poder Concedente."

Justificativa:

A alteração sugerida encontra-se em consonância com o critério geral de distribuição de riscos já contemplada no Edital, que aloca ao Poder Concedente riscos que não poderiam ter sido previstos, nem mitigados pela Concessionária, como é o caso dos efeitos extraordinários de riscos sem previsão contratual. Inclusive, disposição semelhante já foi utilizada pela ANTT em seus contratos de concessão mais recentes, a exemplo do Contrato da BR-040 Rota dos Cristais.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A alocação de riscos extraordinários seguirá o modelo praticado pelo Estado de Minas Gerais em seu Programa de Concessões Rodoviárias.

A sugestão não foi acatada.

#### QUESTIONAMENTO 227

Data: 27/12/2024

Objeto: Sugere-se a alteração na redação da cláusula 28.1.47 para contemplar o mesmo conceito de "eventos seguráveis" adotado para outros riscos previstos no Contrato.

Redação original:

"28.1.47. Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato por:

(i) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil

|                           |  |
|---------------------------|--|
|                           | <p>na data de sua ocorrência; e<br/> (ii) até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitarem à cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência. desde que o fato gerador não seja segurável no Brasil por, no mínimo, duas seguradoras, considerando o prazo de dois anos anterior à data de ocorrência, conforme registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou órgão que venha a substituí-la. “</p> <p>Redação sugerida:</p> <p>“28.1.47. Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato por:<br/> (i) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil por, no mínimo, duas seguradoras, considerando o prazo de dois anos anterior à data de ocorrência, conforme registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou órgão que venha a substituí-la; e<br/> (ii) até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitarem à cobertura de seguros oferecidos no Brasil por, no mínimo, duas seguradoras, considerando o prazo de dois anos anterior à data de ocorrência, conforme registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou órgão que venha a substituí-la.“</p> |
| Justificativa:            | <p>A uniformização do conceito de eventos seguráveis, à luz dos critérios adotados para os eventos de caso fortuito e força maior, agrega segurança jurídica e previsibilidade, mitigando o risco de controvérsias supervenientes acerca da caracterização do evento.</p>  |
| Resposta:                 | <p>Agradecemos a contribuição. A sugestão foi acatada.</p>   |
| <b>QUESTIONAMENTO 228</b> |  |
| Data: 27/12/2024          |  |
| Objeto:                   | <p>Redação original:</p> <p>"28.1.48. Greves de funcionários da Concessionária, subcontratados, terceirizados, prestadores de serviços ou fornecedores e lock-outs"</p> <p>Redação sugerida:</p> <p>"28.1.48. Greves de funcionários da Concessionária, subcontratados, terceirizados, prestadores de serviços ou fornecedores e lock-outs.<br/> 28.1.48.1. Não se enquadram nesta cláusula, e, portanto, não serão consideradas como riscos imputáveis à Concessionária, greves decorrentes de movimentos sindicais de âmbito regional ou nacional, bem como aquelas originadas por circunstâncias alheias à esfera de controle da</p>  |

|   |  |
|---|--|
|   | Concessionária, que não possam ser prevenidas ou mitigadas por ela, direta ou indiretamente."  |
| <p>Justificativa:</p> <p>A alteração sugerida visa endereçar situações nas quais a greve não tem qualquer relação com as condições de trabalho acordadas e/ou praticadas pela Concessionária e seus subcontratados com seus funcionários e que, portanto, não podem ser prevenidas nem mitigadas pela Concessionária, a exemplo de movimentos sindicais com abrangência regional ou nacional.</p> |  |
| <p>Resposta:</p> <p>A sugestão não foi acatada.</p>   |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 229</b>   |  |
| Data: 27/12/2024  |  |
| Objeto:   | <p>Sugere-se a alteração na redação da cláusula 28.1.44:</p> <p>Redação original:</p> <p>"28.1.44. Recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais, existentes no Sistema Rodoviário, incluindo os gerados em período anterior à Concessão, inclusive em área de terceiros cuja ocorrência seja constatada no Sistema Rodoviário, bem como os decorrentes das atividades relativas à Concessão.</p> <p>Redação sugerida:</p> <p>"28.1.44. Recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais no Sistema Rodoviário gerados após a assinatura do Contrato de Concessão, bem como aqueles decorrentes das atividades relativas à Concessão.</p> <p>28.1.44.1.</p> |
| <p>Justificativa:</p> <p>A alteração sugerida encontra-se em consonância com o critério geral de distribuição de riscos já contemplada no Edital, que aloca ao Poder Concedente riscos ambientais que não poderiam ter sido previstos, nem mitigados pela Concessionária.</p>   |  |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição. A alocação do risco de passivos ambientais seguirá o modelo praticado pelo Estado de Minas Gerais em seu Programa de Concessões Rodoviárias.</p> <p>A sugestão não foi acatada.</p>   |  |
| <b>QUESTIONAMENTO 230</b>   |  |
| Data: 27/12/2024  |  |
| Objeto:   | Sugere-se a alteração na redação da cláusula 29.1.30:  |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>Redação original:</p> <p>“29.1.30. Recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais fora do Sistema Rodoviário, incluindo os gerados em período anterior à Concessão.”</p> <p>Redação sugerida:</p> <p>“29.1.30. Recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento dos passivos ambientais existentes no Sistema Rodoviário gerados em período anterior à assinatura do Contrato de Concessão, bem como aqueles gerados fora do Sistema Rodoviário antes e após a assinatura do Contrato de Concessão.”</p>   |
| <p>Justificativa:</p> <p>A alteração sugerida encontra-se em consonância com o critério geral de distribuição de riscos já contemplado no Edital, que aloca ao Poder Concedente riscos ambientais que não poderiam ter sido previstos, nem mitigados pela Concessionária.</p>   |   |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição. A alocação do risco de passivos ambientais seguirá o modelo praticado pelo Estado de Minas Gerais em seu Programa de Concessões Rodoviárias.</p> <p>A sugestão não foi acatada.</p>   |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 231</b></p>  |   |
| <p>Data: 27/12/2024</p>   |   |
| <p>Objeto:</p>  | <p>Sugere-se incluir a Seção "Risco de Interferências na Faixa de Domínio" também dentro do escopo da Cláusula 29 - Riscos do Poder Concedente, para endereçar riscos de interferências na faixa de domínio por infraestruturas não integrantes do Sistema Rodoviário.</p> <p>Tais previsões já foram utilizadas pela ANTT em seus contratos de concessão mais recentes, a exemplo do Contrato da BR-040 Rota dos Cristais.</p> <p>Sugestão de redação:</p> <p>"Risco de Interferências na Faixa de Domínio</p> <p>29.1.34. interferências de infraestruturas não integrantes do Sistema Rodoviário na faixa de domínio, cuja remoção ou realocação sejam necessárias."</p> |
| <p>Justificativa:</p> <p>A sugestão de redação adiciona maior clareza ao Contrato de Concessão e traz aos potenciais interessados na licitação e à futura Concessionária maior clareza quanto à alocação de riscos do Contrato de Concessão, sem que haja eventos que, uma vez materializados, não possuam devida previsão ou tratamento contratual. Isso fortalecerá a atratividade do projeto por parte de potenciais licitantes, financiadores e</p> |   |

investidores, sem contar que confere maior transparência ao certame, o que valoriza a percepção do projeto por parte de interessados.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A alocação do risco relacionado a interferências seguirá o modelo praticado pelo Estado de Minas Gerais em seu Programa de Concessões Rodoviárias.

A sugestão não foi acatada.

#### QUESTIONAMENTO 232

Data: 27/12/2024

Objeto: Sugere-se a alteração na redação da cláusula 25.2.2 da Minuta do Contrato de Concessão.

Redação anterior:

"Pagamento da Notificação de Compensação da Inadimplência, durante o primeiro ano da Concessão ou até que a Conta Multa passe a ter o saldo mínimo previsto no Anexo 8;"

Redação sugerida:

"Pagamento da Notificação de Compensação da Inadimplência, durante o primeiro ano da Concessão, ou até que a Conta Multa passe a ter o saldo mínimo previsto no Anexo 8 ou, ainda, em caso de insuficiência de fundos na Conta Multa durante a execução do Contrato até a recomposição do seu saldo mínimo."

Justificativa:

A sugestão de redação adiciona maior clareza ao Contrato de Concessão e traz aos potenciais interessados na licitação e à futura Concessionária maior clareza com relação ao funcionamento do mecanismo de contas da Concessão e seu fluxo financeiro. Isso fortalecerá a atratividade do projeto por parte de potenciais licitantes, financiadores e investidores, sem contar que confere maior transparência com relação às formas de compensação da Concessionária e sua remuneração, o que valoriza a atratividade do projeto.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A sugestão foi acatada.

#### QUESTIONAMENTO 233

Data: 27/12/2024

Objeto: Sugere-se alteração da cláusula 29.1.9, para endereçamento de riscos de variação na receita tarifária.

Sugestão de redação:

"29.1.9. risco oriundo de decisões arbitrais, judiciais ou administrativas que impeçam ou impossibilitem a Concessionária de cobrar, total ou parcialmente, a Tarifa

|  |   |
|--|---|
|  | <p>de Pedágio ou de ajustá-la conforme o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária tenha dado causa a tal decisão;</p> <p>29.1.10. riscos oriundos da ocorrência de fato do príncipe ou fato da administração que resulte em efeitos extraordinários na Receita Tarifária."</p>  |
| <p>Justificativa:</p> <p>A sugestão de redação adiciona maior clareza ao Contrato de Concessão e traz aos potenciais interessados na licitação e à futura Concessionária maior clareza quanto à alocação de riscos do Contrato de Concessão, sem que haja eventos que, uma vez materializados, não possuam devida previsão ou tratamento contratual. Isso fortalecerá a atratividade do projeto por parte de potenciais licitantes, financiadores e investidores, sem contar que confere maior transparência ao certame, o que valoriza a percepção do projeto por parte de interessados. Inclusive, previsão análoga já foi utilizada pela ANTT em seus contratos de concessão mais recentes, a exemplo do Contrato da BR-040 Rota dos Cristais</p> |   |
| <p>Resposta:</p> <p>Agradecemos a contribuição. Informamos que a sugestão já está endereçada na minuta de contrato por força das cláusulas 29.1.31.1 e 29.1.31.2.</p>  |   |
| <p><b>QUESTIONAMENTO 234</b></p>   |   |
| <p>Data: 27/12/2024</p>  |   |
| <p>Objeto:</p>   | <p>Sugere-se a criação de um mecanismo de compartilhamento de risco entre a futura Concessionária e o Poder Concedente, referente aos custos e despesas relativos a licenças, permissões e autorizações. Tal inclusão deverá ser feita no Capítulo VIII - Alocação de Riscos do Contrato de Concessão, preferencialmente em uma nova cláusula, após a cláusula 29.</p> <p>Redação sugerida para a nova cláusula:</p> <p>"30. Os riscos associados à variação nos e custos e investimentos para cumprir as condicionantes das licenças, permissões e autorizações, inclusive de ordem ambiental, da Concessão serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, da seguinte forma:</p> <p>(a) a Concessionária assume integralmente os custos até o limite de R\$ 60.000.000,00 além de 20% (vinte por cento) do valor que exceder esse limite; e</p> <p>(b) o Poder Concedente assume a responsabilidade por 80% (oitenta por cento) do valor que ultrapassar o limite estabelecido na alínea (a) acima, devendo promover o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão."</p> |
| <p>Justificativa:</p> <p>O mecanismo garante maior estabilidade financeira ao Contrato, protegendo a Concessionária e o Poder Concedente dos impactos advindos de riscos associados à variação nos custos e investimentos para cumprimento de condicionantes, licenças,</p>  |   |

permissões e autorizações. Em adição, isso fortalecerá a confiança dos investidores e financiadores. Isso facilita o acesso a recursos e melhores condições de crédito, enquanto promove transparência e previsibilidade econômica, assegurando a viabilidade e a sustentabilidade do projeto ao longo da concessão. Tal mecanismo já foi utilizado pela ANTT em seus contratos de concessão mais recentes, a exemplo do Contrato da BR-040 Rota dos Cristais.

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A alocação do risco de obtenção de licenças ambientais e atendimento de suas condicionantes seguirá o modelo praticado pelo Estado de Minas Gerais em seu Programa de Concessões Rodoviárias.

A sugestão não foi acatada.

#### QUESTIONAMENTO 235

Data: 27/12/2024

Objeto: Sugere-se a inclusão da cláusula 9.25.1 ao Edital para prever que o vínculo do profissional qualificado poderá se dar empresas do mesmo grupo econômico da Licitante.

Sugestão de redação:

"9.25.1. O(s) profissional(is) qualificado(s) indicados pela Licitante poderão ser de empresa Controlada, Controladora, Coligada, do mesmo grupo econômico ou sob o controle comum da Licitante"

Justificativa:

A sugestão de redação adiciona maior clareza ao Edital e traz aos potenciais interessados na licitação mais possibilidades para se comprovar o vínculo do profissional qualificado. Isso fortalecerá a atratividade do projeto por parte de potenciais licitantes, financiadores e investidores, sem contar que confere maior transparência ao certame, o que valoriza a percepção do projeto por parte de interessados. Inclusive, previsão análoga já foi utilizada pela ANTT em seus contratos de concessão mais recentes, a exemplo do Contrato da BR-040 Rota dos Cristais

Resposta:

Agradecemos a contribuição. A sugestão foi acatada.